



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

**RAPORT ANUAL
2013**



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

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

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

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

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

În acest context la data de 17.02.2010 a fost adoptată Hotărârea Guvernului României nr.117/2010 privind aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, act normativ care a intrat în vigoare începând cu data de 01.05.2010.

Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România se adresează întregului spectru de operatori economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau cu metroul:

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

În cuprinsul acestui raport este prezentat Organismul de Investigare Feroviar Român-OIFR, rolul și scopul pentru care a fost înființat, organizarea acestuia și activitatea desfășurată de acesta în cursul anului 2013.

CUPRINS

1.	PREZENTAREA ORGANISMULUI DE INVESTIGARE FERROVIAR ROMÂN	4
1.1	Legislația națională și stadiul implementării Directivei de Siguranță	4
1.2.	Rolul și scopul	4
1.3.	Date generale privind OIFR	5
1.4	Organizarea	5
1.5	Grafic organizațional	6
2	PROCESUL INVESTIGĂRII	7
2.1	Cazurile care au fost investigate	7
2.2	Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)	8
2.3	Procesul de investigare	8
3	INVESTIGAȚII	9
3.1	Privire de ansamblu a investigațiilor, finalizate în anul 2013 comparativ cu anul 2012, identificarea principalelor tendințe	9
3.2.	Investigații finalizate și începute în 2013	9
3.3.	Studii de cercetare (sau studii de siguranță) comandate și finalizate în 2013	18
3.4	Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate în 2013	18
3.5	Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani.	36
4	RECOMANDĂRI	37
4.1	Scurtă revedere și prezentare a recomandărilor	37

1. PREZENTAREA ORGANISMULUI DE INVESTIGARE FERROVIAR ROMÂN

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

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

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

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

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

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

1.1 Legislația națională și stadiul implementării Directivei de Siguranță.

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

Implementarea Directivei de Siguranță s-a realizat prin adoptarea Hotărârii Guvernului nr.117/02.03.2010 prin care a fost aprobat Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România și au fost abrogate Ordinul ministrului transporturilor nr.210 din 14.03.2000 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003 și Ordinul ministrului transporturilor, lucrărilor publice și locuinței nr.1852 din 11.01.2002 pentru aprobarea Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare la metrou – 003 M.

1.2 Rolul și scopul

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

Rolul Organismului de Investigare Feroviar Român

Rolul Organismului de Investigare Feroviar Român este de a desfășura acțiuni de investigare a accidentelor/incidentelor și de a face analize și studii asupra cauzelor și circumstanțelor care au

condus la producerea acestora. De asemenea OIFR poate desfășura și alte sarcini stabilite prin hotărâre de Guvern în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare.

În conformitate cu prevederile Directivei de Siguranță, a prevederilor Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Hotărârii Guvernului nr.117/02.03.2010 prin care a fost aprobat Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România (denumit în continuare *Regulament de investigare*), în luarea deciziei privind deschiderea unei acțiuni de investigare, Organismul de Investigare Feroviar Român ține seama de:

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

Organismul de Investigare Feroviar Român nu investighează:

- accidentele/incidentele feroviare care nu sunt relevante pentru sistemul de transport feroviar;
- cazurile de suicid.

Scopul urmărit de Organismul de Investigare Feroviar Român

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

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

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

1.3 Date generale privind OIFR

Personal angajat la finalul anului 2013

În cadrul OIFR își desfășoară activitatea un număr total de 25 salariați, din care

- 1 director;
- 1 investigator șef;
- 3 coordonatori compartimente;
- 14 investigatori;
- 2 psihologi;
- 4 salariați cu atribuții administrative.

Bugetul alocat

În anul 2013, pentru desfășurarea activității, OIFR a avut alocat un buget de 2.567.000 lei.

1.4 Organizarea

Prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.2191/05.12.2012 a fost modificată structura organizatorică a Autorității Feroviare Române - AFER și implicit a OIFR.

Aceasta s-a realizat prin înființarea Compartimentului Reprezentare și Asigurare Logistică în directă subordonare a directorului OIFR, organigrama OIFR modificându-se în consecință.

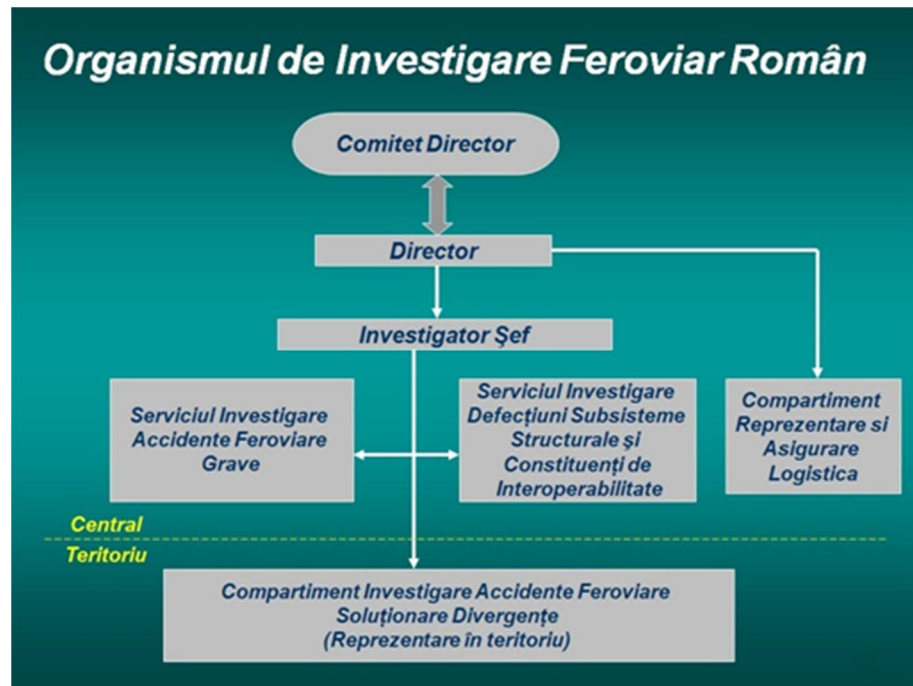
Înființarea acestui compartiment s-a impus ca necesitate a separării activității propriu-zise de investigare, față de alte activități conexe ce cuprind:

- realizarea unei arhive cu evenimentele avizate către OIFR și gestionarea acesteia;
- arhivarea tuturor dosarelor de investigare;

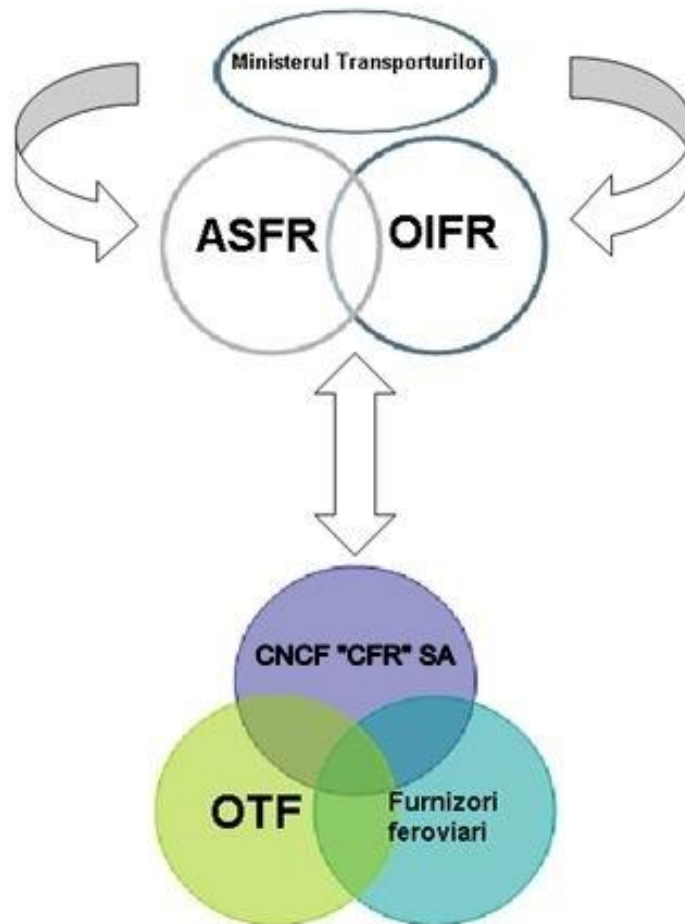
- actualizarea permanentă a bazei de date ERAIL cu accidentele investigate, dezvoltată de Agenția Feroviară Europeană;
- asigurarea logisticii pentru desfășurarea activității organismului în condițiile impuse de cadrul legislativ în vigoare.

Acesta a fost contextul în care a fost înființat Compartimentul Reprezentare și Asigurare Logistică.

Structura organizatorică actuală a OIFR este cea prezentată în figura de mai jos:



1.5 Grafic organizațional



2 PROCESUL INVESTIGĂRII

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

Investigația are statutul juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară. Investigația nu se ocupă în niciun caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

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

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

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

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

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

2.1 Cazurile care au fost investigate

În cursul anului 2013 Organismul de Investigare Feroviar Român, ținând seama de gravitatea accidentelor/incidentelor feroviare, inclusiv a defecțiunilor tehnice ale subsistemelor structurale produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România și de impactul pe care acestea l-au avut asupra siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile art. 19 alin.(1) și alin.(2) din Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, a considerat necesar a fi deschise un număr de 41 de acțiuni de investigare.

Dintre acestea în cursul anului 2013 au fost finalizate 29 de investigații, 12 investigații fiind finalizate în cursul anului 2014.

În anul 2013 au mai fost finalizate un număr de 10 investigații care au fost deschise în perioada septembrie - decembrie 2012, astfel că numărul total de investigații finalizate în anul 2013 a fost de 39.

- investigații deschise în anul 2012 - finalizate în anul 2013	= 10
- investigații deschise în anul 2013 - finalizate în anul 2013	= 29
- <u>investigații deschise în anul 2013 - finalizate în anul 2014</u>	<u>= 12</u>
Total investigații efectuate în anul 2013	= 51

Investigații finalizate în anul 2013	= 39 din care:
- accidente grave	= 0;
- accidente	= 22 din care:
✓ coliziuni	= 0;
✓ deraieri	= 18;
✓ incendii	= 4;
- incidente	= 17;
- defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate	= 0.

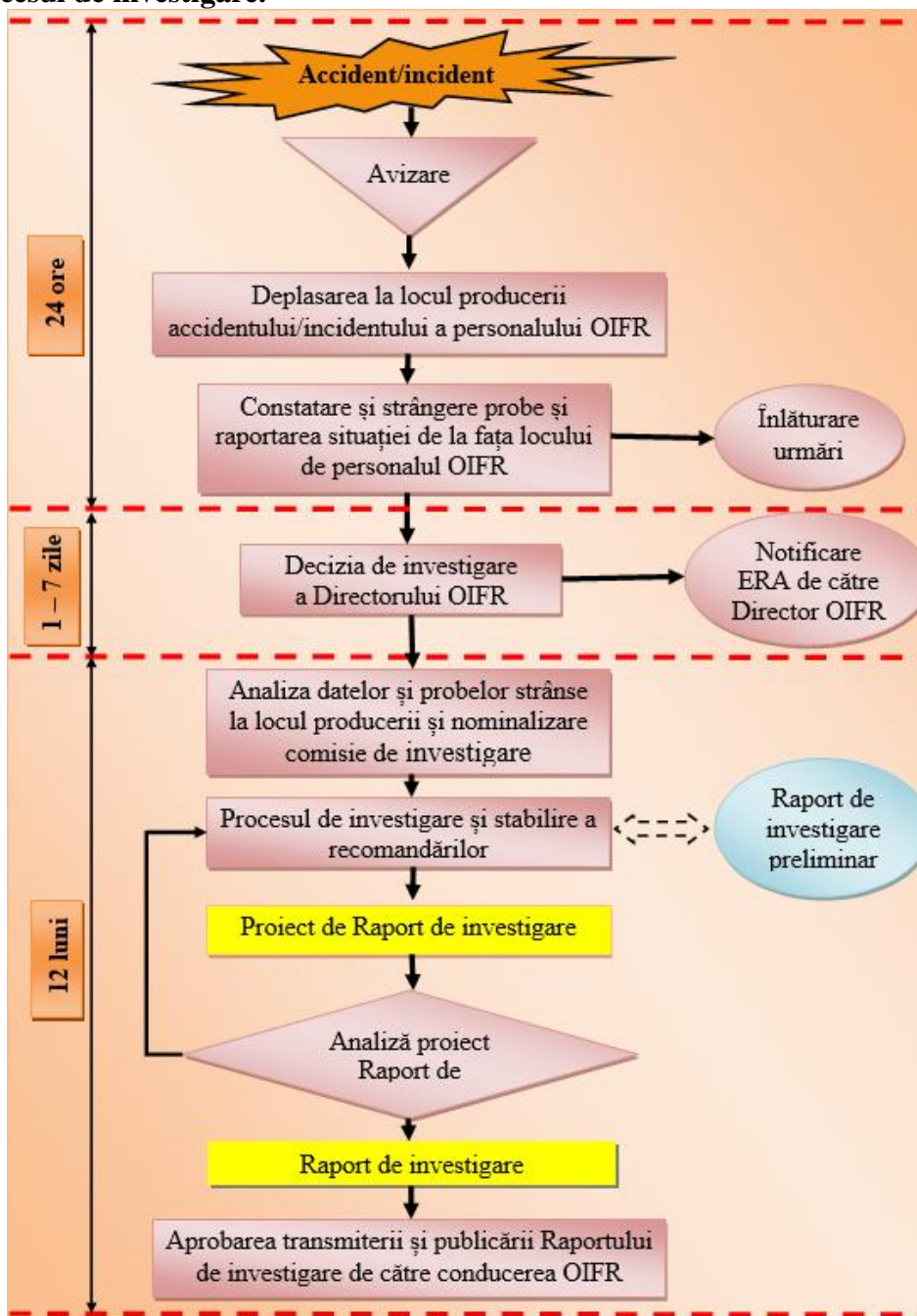
Durata de publicare a investigațiilor nu a depășit termenul de 12 luni impus de Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară și de prevederile Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport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

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

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

În conformitate cu prevederile art.20 alin.4 din Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, în realizarea investigațiilor Organismul de Investigare Feroviar Român poate apela în caz de nevoie la specialiști din domenii conexe. În cursul anului 2013 nu a fost necesar a fi aplicate prevederile acestui articol, în acțiunile de investigare desfășurate nefiind necesară apelarea la specialiști din domenii conexe.

2.3 Procesul de investigare.



3 INVESTIGAȚII

3.1 Privire de ansamblu a investigațiilor finalizate în anul 2013 comparativ cu anul 2012, identificare principalelor tendințe.

Tipul accidentelor investigate în anul 2013 ⁽¹⁾	Numărul accidentelor	Numărul victimelor		Pagube (lei)	Pagube (€)	Tendință comparativ cu anul 2012
		Morți	Răniți grav			
Coliziuni între trenuri	0	-	-	0	0 €	0 (0%)
Deraieri de trenuri	18	-	-	958.213,33	216.392,71 €	-2 (-11%)
Loviri ale vehiculelor rutiere	0	-	-	0	0 €	-1 (-100%)

la treceri la nivel						
Incendii la materialul rulant	4	-	-	245.805,09	55.032,75 €	+2 (+50%)
TOTAL	22	-	-	1.204.018,42	271.425,46 €	-1 (-5%)
Total pagube în euro (aproximativ)						

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

3.2. Investigații finalizate și începute în 2013

În anul 2013 Organismul de Investigare Feroviar Român a finalizat și a publicat un număr de 39 rapoarte de investigare (10 au fost investigații deschise în perioada septembrie - decembrie 2012) și a inițiat procedura de investigare pentru un număr de 12 cazuri pentru care acțiunile de investigare întreprinse în anul 2013 au fost finalizate în anul 2014.

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

Investigații finalizate în 2013

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Data finalizării
1	02.09.2012	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF București, în stația CF Bucureștii Noi , s-a produs deraierea de primele două osii a locomotivei EA 526 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.84796-1 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A..	i	11.02.2013
2	28.09.2012	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Târgu Jiu , s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei ED 030 (inactivă), aflată prima după locomotiva de remorcare (EA 830) a trenului de marfă nr.84790 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A..	i	15.01.2013
3	02.10.2012	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, între stațiile CF Popești-Vâlcea și Copăceni , s-a produs deraierea de prima osie a locomotivei DA 1636, aflată la roată la trenul nr.39237 aparținând operatorului de transport feroviar SERVTRANS INVEST.	i	07.02.2013
4	12.10.2012	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, secția de circulație Sâncel – Praid (linie simplă neelectrificată – secție neinteroperabilă gestionată de S.C. RC-CF Trans S.R.L. Brașov), între stațiile CF Praid și Sovata , s-a produs deraierea vagoanelor	i	17.01.2013

		nr.33876735928-8 și nr.31555972485-3 din compunerea trenului de marfă nr.99962 aparținând operatorului de transport feroviar S.C. Rail Force S.R.L..		
5	28.10.2012	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, secția de circulație Berzovia – Gătaia (linie simplă neelectrificată – secție neinteroperabilă gestionată de S.C. RC-CF Trans S.R.L. Brașov), în stația CF Gătaia , în circulația trenului de călători nr.14446 (aparținând operatorului de transport feroviar S.C. REGIOTRANS S.R.L. Brașov), s-a produs deraierea de ambele boghiuri a automotorului AMX nr.577.	i	21.02.2013
6	12.11.2012	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, secția de circulație Livezeni – Lupeni (linie simplă electrificată – secție neinteroperabilă gestionată de S.C. RC-CF Trans S.R.L. Brașov), între stațiile CF Lupeni Tehnic și Vulcan , în circulația trenului de marfă nr.23815 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” S.A.), s-a produs deraierea ultimelor 4 vagoane din compunerea trenului.	i	12.02.2013
7	06.12.2012	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Constanța, în stația CF Fetești , au fost manipulate eronat, de către IDM dispozitor, macazurile 14/28 din stație în timpul expedierii trenului Inter Regio 1681 (macazuri aflate în parcursul de expediere a trenului nr.1681 – tren aparținând SNTFC CFR Călători S.A.).	i	16.01.2013
8	22.12.2012	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Livezeni (linie dublă electrificată), în stația CF Pui , s-a produs deraierea de un boghiu a vagonului nr.88536656800-8 din compunerea trenului de marfă nr.50408 (aparținând operatorului de transport feroviar S.C. UNIFERTRANS S.A.), peste schimbătorul de cale nr.15 din stație.	i	21.02.2013
9	22.12.2012	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Iași, secția de circulație Iași – Pașcani, între stația CF Ruginoasa și Târgu Frumos , în circulația trenului de marfă nr.61723-2 (SNTFM „CFR Marfă” S.A.) a fost depășită viteza maximă admisă de linie.	i	10.07.2013
10	30.12.2012	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, în stația CF Petroșani , în	i	16.05.2013

		circulația trenului de marfă nr.20976-1 (aparținând S.C. Cargo Trans Vagon S.A.), s-a produs deraierea de o osie a vagonului nr.33535300809-7 .		
11	05.02.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Alunu (secție neinteroperabilă aparținând SC RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă neelectrificată), în stația CF Copăceni s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al 7-lea vagon de la semnal (vagon aflat în stare goală) din compunerea trenului de marfă nr.23683 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA).	i	17.04.2013
12	14.02.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, între stațiile CF Racordare CS Galați și Cătușa , linia curentă la km 3+480, în circulația trenului de marfă nr.76052 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A.), s-a produs un incendiu la locomotiva DA L 1069.	i	26.04.2013
13	18.02.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Constanța, secția de circulație Capu Midia - Dorobanțu (secție neinteroperabilă aparținând S.C. GFR S.A. - linie dublă neelectrificată), în stația CF Năvodari , s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers al vagonului nr.33877852335-1 (primul de la locomotivă) din compunerea trenului de marfă nr.89614 aparținând operatorului de transport feroviar S.C. GFR S.A..	i	09.05.2013
14	12.03.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, stația CF Măgheruș Șieu , în circulația trenului nr.14016, compus din AMX 97-1702-6 și remorca 74-1702-0 aparținând operatorului de transport feroviar de călători S.C. Regiotrans S.R.L. Brașov, s-a produs deraierea de un boghiu a remorcii trenului.	i	15.04.2013
15	14.03.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, stația CF Căvăran , în circulația trenului de marfă nr.91718, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A. s-a produs deraierea de un boghiu al celui de al 9-lea vagon de la semnal al trenului.	i	17.06.2013
16	07.04.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF București, în stația CF Târnavele , s-a	i	26.04.2013

		depășit semnalul de ieșire Y2, care ordona oprirea, de către trenul de marfă nr.29902, remorcat cu DA 751 aparținând S.C. Cargo Trans Vagon S.A.		
17	07.04.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, între stațiile CF Baru Mare și Pui , în circulația trenului de marfă nr.60832-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă S.C. Transferoviar Grup S.A. s-a produs deraierea unui boghiu al celui de al 5-lea vagon de la urma trenului.	i	18.07.2013
18	17.04.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, între stațiile CF Copăceni și Popești , în circulația trenului de marfă nr.23682, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A. s-a produs deraierea a două vagoane din compunerea trenului.	i	02.07.2013
19	03.05.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF București, între stațiile CF Fusea și Mătășaru , în circulația trenului de marfă nr.71734, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A. s-a produs un incendiu la locomotiva DA 1362.	i	10.06.2013
20	01.05.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Constanța, în stația CF Agigea Nord , în circulația trenului de marfă nr.20900, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă S.C. Cargo Trans Vagon S.A, s-a produs deraierea a două vagoane (primul vagon de a doua osie de la primul boghiu și al 2-lea vagon de primul boghiu).	i	10.06.2013
21	17.05.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în circulația trenului de călători nr.9006 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători”S.A., după oprirea în stația CF Milcov , s-a produs punerea în mișcare a trenului fără ca mecanicul de locomotivă să fi acționat în acest sens.	i	18.06.2013
22	22.07.2012	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, în stația CF Băile Calacea , s-a produs depășirea limitei stației în timpul executării manevrei de regarare a unui convoi format din 26 de vagoane, de la linia nr.2 la linia nr.1.	i	28.08.2013
23	01.07.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații	i	18.07.2013

		CF Craiova, în stația CF Ionești , trenul de marfă nr.39618 aparținând DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L. a depășit semaforul de ieșire de grup nr.1 care ordona „oprirea”.		
24	04.07.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, în stația CF Tășnad , s-a depășit semnalului de ieșire, care ordona „oprirea”, de către trenul nr.69835-2. Trenul era remorcat de locomotiva DA 412 aparținând S.C. Transferoviar Grup S.A.	i	25.07.2013
25	06.07.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, stația CF Ilia , în circulația trenului de marfă nr.48420-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR MARFĂ” S.A., s-a produs un incendiu la locomotiva de remorcare EA 551.	i	13.09.2013
26	09.07.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, stația CF Drobeta Turnu Severin Mărfuri , în circulația trenului de marfă nr.97583 (format din locomotivele EA 222 și EA 867), aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM "CFR MARFĂ" S.A., s-a produs un incendiu la locomotiva EA 222.	i	29.08.2013
27	10.07.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, în linie curentă între stația CF Armeniș și Teregova , pe toată lungimea tunelului km 446+650 la km 447+100 au fost rupte împământările superioare și a fost smuls paravanul de protecție al refugiului de către material rulant aflat în mișcare.	i	12.08.2013
28	20.07.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, la ieșirea din stația CF Roșiori Nord , în circulația trenului de marfă nr.83216, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR MARFĂ” S.A. s-a produs deraierea celui de-al patrulea vagon, de la urma trenului, de ambele boghiuri.	i	27.11.2013
29	29.07.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, între stațiile CF Bănița și Petroșani , în circulația trenului de marfă nr.29922, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă CARGO TRANS VAGON S.A. s-a produs deraierea la al șaptelea vagon a primei osii a celui de-al doilea boghiu în sensul de mers.	i	25.09.2013
30	07.04.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații	i	23.08.2013

		CF Craiova, secția Craiova - Prunișor , s-a depășit viteza maximă de circulație pe o distanță de 345 m de locomotiva EA 732 (aparținând depoului Timișoara) care a circulat cu viteza de 123 km/h în loc de maxim 120 km/h, viteză constatată la citirea benzii de vitezometru		
31	03.08.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Filiași , s-a executat eronat parcursul de ieșire pentru trenul nr.2021 (în direcția Țânțăreni în loc de Gura Motru).	i	23.08.2013
32	10.08.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, stația CF Dej Triaj , zona aparatului de cale nr.23A, în circulația trenului de marfă nr.50451, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă S.C. UNICOM TRANZIT S.A. s-a produs deraierea de toate osiile ale celui de al 16-lea vagon de la locomotivă.	i	23.08.2013
33	18.05.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, între stația CF Mureni și Beia , s-a depășit viteza maximă admisă de linie de către trenurile nr.R3510 și nr.R3500, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC "CFR CĂLĂTORI" S.A..	i	08.10.2013
34	25.08.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, în stația CF Valea Lungă , au fost lovite și îndoite: semnalul repetitor RX4 și semnalul de ieșire X4, de către ușa deschisă a vagonului nr.315354716377, al zecelea din compunerea trenului de marfă nr.32602 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM CFR „Marfă” S.A.).	i	17.10.2013
35	11.10.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Ișalnița , trenul de marfă nr.61716 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM CFR „Marfă” S.A.) a fost depistat cu procent de masă frânată neasigurat.	i	04.11.2013
36	16.10.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Slatina , mecanicul trenul de călători nr.9476 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC CFR CĂLĂTORI S.A.) a plecat din stație în baza indicației permissive a semnalului de ieșire, înainte ca IDM exterior să dea semnalul „pornirea trenului” și fără ca șeful de tren să fie prezent în tren.	i	20.12.2013

37	01.10.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, pe linia curentă dintre stațiile CF Ronăț Triaj H. - Ronăț Triaj grupa D , pe o distanță de 884 m, trenul Regio nr.2601 remorcat cu locomotiva EC 040 (aparținând depoului Timișoara) a circulat viteza de 90 km/h, depășind viteza maximă de circulație a liniei (80 km/h). Depășirea vitezei maxime de circulație a liniei a fost constatată după citirea și interpretarea informațiilor înregistrate în fișierul IVMS al locomotivei.	i	15.11.2013
38	26.10.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, între stațiile CF Predeal și Timișul de Sus , s-a depășit viteza maximă de circulație prevăzută în livretul de mers de către trenul de marfă nr.91742-1 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM CFR MAFRĂ S.A.	i	29.11.2013
39	25.11.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Galați, în stația CF Cireșu , la trecerea trenului de marfă nr.80518 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă S.C. GRUP FERVIAR ROMÂN S.A., au fost loviți patru stâlpi de susținere a firului liniei de contact, de ușa laterală deschisă a celui de-al 15-lea vagon de la locomotivă.	i	12.12.2013

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

Investigații începute în anul 2013 și finalizate în anul 2014

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

		marfă nr.43622, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM "CFR MARFĂ" s-a produs deraierea a 9 vagoane încărcate cu bușteni (3 vagoane răsturnate și 6 vagoane deraiate).		
3	02.09.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, între stațiile CF Suplacu de Barcău și Șimleu Silvaniei , km. 53+500, în circulația trenului de marfă nr.89435, aparținând operatorului de transport feroviar S.C. GRUP FERVIAR ROMÂN S.A., s-a produs deraierea vagonului nr.335379915549, de primul boghiu în sensul de mers.	i	16.01.2014
4	24.09.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Galați, în circulația trenului de marfă nr.76059, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR MARFĂ” S.A., în stația CF Cătușa , la trecerea peste aparatul de cale centralizat nr.6, s-a produs deraierea de un boghiu a ultimului vagon din compunerea trenului.	i	09.01.2014
5	27.09.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj în circulația trenului de marfă nr.89441, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român S.A., la trecerea pe linia III din stația CF Reteag , s-a produs deraierea celui de-al doilea vagon de la locomotivă de primul boghiu, în sensul de mers al trenului.	i	13.01.2014
6	04.10.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, între stațiile CF Suplacu de Barcău și Șimleu Silvaniei (secție neinteroperabilă aparținând de S.C. APRIA S.R.L.), km.53+730, în circulația trenului de marfă nr.89401, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român S.A., s-a produs deraierea celui de-al 18-lea vagon din compunerea trenului, de primul boghiu în sensul de mers.	i	19.02.2014
7	16.10.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, între stația CF Monor Gledin și Râpa de Jos , km.33+300, s-a produs ajungerea din urmă și lovirea ultimului vagon din compunerea trenului de marfă nr.50473-2 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă S.C. Unicom Tranzit S.A.) de către trenul nr.48924 (drezină pantograf DP 58 aparținând districtului LC Sărățel), care circula între stațiile Sărățel - Râpa de Jos. În urma impactului s-a produs deraierea drezinei pantograf de a doua osie în sensul de mers și rănirea a 16 persoane aflate pe drezină.	i	03.03.2014

8	21.11.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, între stațiile CF Valea Albă și Balota , la km 347+200 în circulația trenului de marfă nr.31710, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A., s-a produs deraierea de un boghiu a celui de al 8-lea vagon de la locomotivă.	i	31.01.2014
9	02.12.2013	Pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, între stațiile CF Zlătărei și Drăgășani , la km 234+800, s-a produs un incendiu la locomotiva DA 875 a trenului de marfă nr.22002-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR MARFĂ” S.A..	i	24.02.2014
10	04.12.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, între stațiile CF Praid și Sovata (linie neinteroperabilă aparținând S.C. RC-CF TRANS S.R.L. Brașov), la trecerea de nivel de la km 109+410 prevăzută cu IR și bariere mecanice, s-a produs lovirea de către autovehiculul cu nr.AG-87-BCE a automotorului nr.4503 care circula ca tren de călători nr.14630, aparținând operatorului de transport feroviar S.C. REGIOTRANS S.R.L..	i	30.06.2014
11	09.12.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, între stațiile CF Valea Albă și Balota , km 347+230, în circulația trenului de marfă nr.30650 aparținând operatorului de transport marfă DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L., s-a produs deraierea a două vagoane, respectiv a vagonului al 5-lea de la locomotivă de toate osiile și a celui de-al 6-lea vagon de la locomotivă de a doua osie în sensul de mers.	i	05.03.2014
12	21.12.2013	Pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, între stația CF Mureni și Vânători , fir I, km.282+600, în circulația trenului de marfă nr.32603, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A., s-a produs deraierea locomotivei EA 745 care remorca trenul, de prima osie în sensul de mers.	i	19.03.2014

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

3.3. Studii de cercetare (sau studii de siguranță) finalizate sau comandate în 2013

Studii comandate în 2013 și finalizate în 2013

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației ⁽¹⁾	Date complementare
03.09.2013	Încercări de laborator pentru roata monobloc nr.2, ruptă de la vagonul nr.81536655875-8, implicat în accidentul feroviar din data de 02.02.2013, pe secția de circulație Simeria-Petroșani	ii	28.11.2013

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

Studii comandate în 2013

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

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

3.4. Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate în 2013

În cursul anului 2013 au fost finalizate un număr de 39 de acțiuni de investigare dintre care 10 au fost deschise în anul 2012, restul de 29 fiind deschise în cursul anului 2013.

În continuare este prezentată o situație sintetică privind cele 39 de rapoarte de investigare finalizate în cursul anului 2013.

3.4.1. Accidentul feroviar produs la data de 02.09.2012, ora 19:50, pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF București, în stația CF Bucureștii Noi, prin deraierea de primele două osii ale locomotivei EA 526 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.84796-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 11.02.2013.

Cauza directă a constituit-o cățărarea buzei bandajului roții din partea dreaptă a osiei nr.6 (prima în sensul de mers) ca urmare a pierderii capacității de ghidare, generată de starea tehnică a traverselor, care nu a permis asigurarea unei prinderi corespunzătoare.

Factorii care au contribuit:

- folosirea traverselor speciale care prin lungimea lor nu puteau asigura fixarea tuturor șinelor corespunzătoare celor două direcții ale schimbătorului de cale nr.9C (lungimea acestora asigura fixarea numai a trei șine).

Cauze subiacente

Menținerea în exploatare a traverselor necorespunzătoare din cuprinsul schimbătorului de cale nr.9C, ca urmare a neaprovizionării cu întreaga cantitate solicitată de traverse speciale pentru schimbătoarele de cale. Din acest motiv au fost folosite traverse speciale recuperate dar cu lungimi mai mici față de planul de montare, care nu asigurau fixarea celor 4 șine corespunzătoare celor două direcții ale schimbătorului de cale nr.9C.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.2. Accidentul feroviar produs la data de 28.09.2012, ora 05:36, pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Târgu Jiu, prin deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei ED 030 (inactivă), aflată prima după locomotiva de remorcare (EA 830) a trenului de marfă nr.84790 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.01.2013.

Cauza directă a constituit-o descărcarea semnificativă de sarcină a osiei nr.1, cu afectarea capacității de ghidare și a coeficientului de siguranță contra deraierii, fapt care a determinat cățărarea buzei roții din partea dreaptă sens de mers a osiei pe ciuperca șinei corespunzătoare firului exterior al curbei, rularea acesteia pe suprafața de rulare a șinei circa 900 mm, urmată de deraierea osiei, cu roata din stânga în interiorul căii.

Factorii care au contribuit

Existența unor defecte la locomotivă prezentate mai jos:

- diferență între diametrele cercurilor de rulare ale roților de la osia nr.1 de 2,19 mm (față de 0,3 mm admis de reglementările specifice în vigoare pentru osii strunjite);
- diferență între diametrele cercurilor de rulare ale roților:
 - osiei nr.1 și osiei nr.2 de 21,38 mm;
 - osiei nr.1 și osiei nr.3 de 19,9 mm,

față de 4 mm admis în exploatare de reglementările specifice în vigoare, fără reglarea adaosurilor;

- diferențe între sarcinile pe roți fără echilibrare:
 - 3,4% între greutatea pe roata stângă și dreaptă de la osia nr.3;
 - 2,9% între greutatea pe roata stângă și dreaptă de la osia nr.4;
 - 4,5% între greutatea pe roata stângă și dreaptă de la osia nr.5;
 - 3,4% între greutatea pe roata stângă și dreaptă de la osia nr.6,

față de $\pm 2\%$ admis în exploatare de reglementările specifice în vigoare, fără reglarea adaosurilor

- existența unor rizuri pe flancul activ al buzei roții din partea dreaptă sens mers a osiei nr.1 rezultate din strunjirea osiei;
- depășirea jocurilor orizontale admise între tampoanele laterale de cauciuc și ramele boghiurilor:
 - 20 mm față de minim 22 mm la boghiul nr.1;
 - 37 mm față de maxim 28 mm la boghiul nr.2

Cauze subiacente

Nerespectarea proceselor tehnologice de reparații a locomotivelor în sensul îndrumării în circulație fără efectuarea tuturor verificărilor instrucționale.

Cauze primare nu au fost identificate .

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.3. Accidentul feroviar produs la data de 02.10.2012 pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, între stațiile CFR POPEȘTI-VÂLCEA și COPĂCENI, prin deraierea de prima osie a locomotivei DA 1636, aflată la roată, la trenul nr. 39237 aparținând operatorului de transport feroviar SERVTRANS INVEST.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.02.2013.

Cauza directă a constituit-o depășirea toleranței admise la torsionarea căii impusă de prevederile instrucției nr.314/1986 (peste 12,5 mm), care a avut ca efect descărcarea de sarcină a osiei nr.1 a locomotivei, cățărarea buzei roții din partea dreaptă a acestei osii pe suprafața de rulare a ciupercii șinei corespunzătoare firului exterior al curbei, urmată de deraierea osiei.

Factori care au contribuit:

- diferența de 2,12 mm dintre diametrele roților (stânga - dreapta) de la osia nr.1 a

locomotivei DA 60-1636-4;

- diferența dintre diametrele cercurilor de rulare ale osiilor montate la primul boghiu, partea dreaptă sens de mers este de 14.52 mm, dintre diametrele cercurilor de rulare ale osiei nr. 1 și diametrele cercurilor de rulare ale osiei nr. 2;
- depășirea vitezei maxime a limitării de viteză de 15 km/h;
- depășirea toleranțelor admise la torsionarea căii, respectiv mai mult de 12,5 mm diferență între 2 măsurători consecutive făcute la 2,5 metri pentru viteze cuprinse între 10 – 30 km/h.;

Deraierea osiei s-a produs prin cumularea factorilor prezentați, niciunul dintre aceștia neputând provoca singur deraierea osiei locomotivei.

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.7, pct.4 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii nr. 314/1989 privind torsionarea căii;
- punerea în circulație a locomotivelor fără respectarea condițiilor de siguranța circulației.

Cauze primare: nu au fost identificate cauze primare.

Recomandări de siguranță: nu au fost identificate.

- 3.4.4. Accidentul feroviar produs la data de 12.10.2012, ora 00:20, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, secția de circulație Sâncel – Praid (linie simplă neelectrificată – secție neinteroperabilă gestionată de SC RC-CF Trans SRL Brașov), între stațiile Praid și Sovata, prin deraierea vagoanelor nr.33876735928-8 și 31555972485-3 (al 9-lea și al 10-lea) din compunerea trenului de marfă nr.99962 aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Force SRL.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 17.01.2013.

Cauza directă a constituit-o existența unui ecartament a cărui valoare depășea valoarea maximă admisă de prevederile cap.1, art.1, pct.13 din Instrucția pentru norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal nr.314/1989.

Factori care au contribuit:

- starea necorespunzătoare a traverselor, care au permis mărirea ecartamentului peste valoarea admisă în exploatare;
- starea necorespunzătoare a vagonului nr.33876735928-8, care a constat în existența unui defect caracteristic la osia nr.1, în sensul că distanța dintre fețele exterioare ale buzelor roților era sub limita minimă admisă de prevederile art.221(2) lit.a din Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002/2001.

Cauze subiacente:

- neexecutarea corespunzătoare a reviziilor și a lucrărilor de întreținere a căii;
- neverificarea principalelor condiții pe care trebuie să le îndeplinească osiile montate ale vehiculelor feroviare remorcate, pentru a fi admise să circule pe liniile infrastructurii feroviare.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.5. Accidentul feroviar produs la data de 28.10.2012, ora 09:06, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, secția de circulație Berzovia - Gătaia (linie simplă neelectrificată - secție neinteroperabilă gestionată de SC RC-CF Trans SRL Brașov), în stația CF Gătaia, în circulația trenului de călători nr.14446 (aparținând operatorului de transport feroviar SC REGIOTRANS SRL Brașov), prin deraierea de ambele boghiuri a automotorului AMX nr. 577.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 21.02.2013.

Cauza directă a constituit-o manipularea necorespunzătoare a schimbătorului de cale nr.6, fapt care a permis înscrierea osiilor ambelor boghiuri pe contraacele schimbătorului de cale, rularea în acest mod până în punctul în care distanța dintre fețele laterale interioare de rulare ale ciupercilor contraacelor depășea valoarea maximă a ecartamentului (1470 mm), urmată de căderea roților din partea dreaptă între contaacul drept și acul curb și a roților din partea stângă între contaacul curb și acul drept.

Această manipulare a fost posibilă prin deblocarea forțată a câmpului de șină izolată „de la și spre Reșița” datorită lovirii manuale de către acar a pârghiei de apăsare a câmpului de șină izolată a aparatului de manevră, permițând astfel transmiterea câmpului de semnal către IDM și despiedicarea parcursului de intrare înainte de gararea trenului.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

Neefectuarea reviziei lunare a aparatului de manevră de la cabina nr.2 în luna septembrie 2012.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.6. Accidentul feroviar produs la data de 12.11.2012, ora 17:00, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, secția de circulație Livezeni – Lupeni (linie simplă electrificată – secție neinteroperabilă gestionată de SC RC-CF Trans SRL Brașov), între stațiile CF Lupeni Tehnic și Vulcan, în circulația trenului de marfă nr.23815 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea ultimelor 4 vagoane din compunerea trenului încărcate cu cărbune.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.02.2013.

Cauză directă a constituit-o căderea de pe șina firului interior al curbei, a roții nr.2 de la boghiul nr.1 al vagonului nr.5 de la semnal, ca urmare a supralărgirii căii în condițiile existentei unei mobilități reduse a boghiului nr.1.

Factorii care au contribuit:

- numărul traverselor necorespunzătoare de pe panoul de 30 m, în procent de 25 %, față de 7 % admis precum și din poziționarea acestora pe panou a rezultat un număr de 6 traverse necorespunzătoare de înlocuit în urgența I, permițând deplasări sub acțiunea materialului rulant ale plăcilor metalice între 8 mm (fir interior) și 24 mm (fir exterior); în urma cărora pe traversa 19 a rezultat din măsurătoare și calcule o valoare reală a ecartamentului de 1502 mm;
- lipsa jocurilor la pietrele de frecare, aferente boghiului deraiat și sprijinirea simultană a șasiului vagonului pe cele două pietre de frecare;
- distrugerea parțială a garniturii de uzură tip poliamidă, prin fragmentarea și colectarea acestor fragmente în partea inferioară a crapodinei, fapt ce a determinat contact direct (parțial) a crapodinei superioare cu crapodina inferioară cu creșterea coeficientului de frecare dintre cele două suprafețe metalice.

Cauze subiacente:

Cauze subiacente privind competențele:

- pentru funcția de revizor cale, la revizia căii se folosește personal având funcția de meseriaș I cale (neșcolarizat, neautorizat, fără avizarea aptitudinilor medico-psihologice pentru funcția de revizor cale);
- pentru funcția șef echipă întreținere cale se folosește personal având funcția de meseriaș I cale (neșcolarizat, neautorizat, fără avizarea aptitudinilor medico-psihologice pentru funcția de șef echipă).

Cauze subiacente privind întreținerea:

- nu se intervine pentru remedierea defectelor căi, depistate de vagonul de măsurat calea, astfel că defectele de ecartament depistate pe curba de la km 94 + 955 – 95 + 310 în zona de la km 95 + 100 – 95 + 200, la verificarea din data de 25.05.2011, se

- mențin în cale până la data de 12.11.2012 când are loc deraierea;
- nu s-a procedat la înlocuirea traverselor necorespunzătoare recenzate pentru perioada 2011/2012 (evidențiate în documentele de predare a Liniei 117 Livezeni – Lupeni) de către Secția L 9 Simeria către S.C. RC – CF TRANS S.R.L. Brașov, în număr de 2150 buc.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.7. Accidentul feroviar produs la data de 06.12.2012, ora 16:30, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Constanța, în stația CF Fetești, prin manipularea eronată de către IDM dispozitor a macazurilor 14/28 din stație în timpul expedierii trenului Inter Regio 1681 (macazuri aflate în parcursul de expediere a trenului nr.1681 – tren aparținând SNTFC CFR Călători SA).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.01.2013.

Cauză directă a constituit-o manipularea neregulamentară a instalației de centralizare a macazurilor și semnalelor prin executarea de către IDM dispozitor a unor parcurhuri de manevră în sistem centralizat, simultan cu parcursul de expediere a trenului nr.1681 efectuat în sistemul înțelegerii telefonice.

Factori care au contribuit:

- neverificarea trasei parcursului cu butonul BKST-Y;
- executarea în bloc a unei comenzi de la semnalul M18 la semnalul XIII, contra parcursului inițial efectuat.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.8. Accidentul feroviar produs la data de 22.12.2012, ora 12:35, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Livezeni (linie dublă electrificată), în stația CF Pui, prin deraierea de un boghiu (al doilea în sensul de mers) a vagonului nr.88536656800-8 (al 9-lea de la locomotivă), din compunerea trenului de marfă nr.50408 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Unifertrans SA), peste schimbătorul de cale nr.15 din stație.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 21.02.2013.

Cauza directă a constituit-o părăsirea căii de rulare a roților osiei fapt generat de căderea portsabotului situat în fața roții nr.5, sens mers, de la vagonul nr.88536656800-8, și blocarea acestuia în jghebul dintre șina din partea stângă și dalele pasajului pietonal situat în stația Pui la km 43 + 810, cu constituirea ca obstacol în gabaritul caii.

Factori care au contribuit:

- Reparația defectuoasă efectuată la etrierul de siguranță aferent părții din față, sens mers, a roții nr.5 a vagonului;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor instrucționale cu ocazia efectuării reviziilor tehnice la compunere și respectiv tranzit efectuate la trenul de marfă nr.50408 din data de 22.12.2012, tren în compunerea căruia s-a aflat vagonul nr.88536656800-8.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.9. Incidentul feroviar produs la data de 22.12.2012, ora 5:30, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Iași, pe secția de circulație Iași – Pașcani (linie dublă electrificată) între stația CF Ruginoasa și Târgu

Frumos, în circulația trenului de marfă nr.61723-2 (SNTFM „CFR Marfă” SA) prin depășirea vitezei maxime admise de linie.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.07.2013.

Cauza directă: Schimbătoarele de regim „Gol–Mediu–Încărcat” nu au fost manipulate în poziția corespunzătoare stării de încărcare a vagoanelor (vagoanele erau încărcate iar schimbătoarele de regim erau manipulate în poziția „Gol”, ceea ce implică realizarea unor presiuni mai mici în cilindrii de frână și implicit a unei mase frânate inferioare).

Factori care au contribuit

- acționarea defectuoasă a frânei automate a trenului la coborârea acestuia pe pantă către stația CFR Târgu Frumos prin efectuarea unor depresiuni în conducta generală de aer a trenului mai mici decât cele prevăzute în reglementările specifice în vigoare;
- frâna reostatică defectă pe ambele locomotive

Cauze subiacente:

- neefectuarea în formularul „Notă de frâne”, de către revizorul tehnic de vagoane, a unei mențiuni referitoare la existența saboților nemetalici care ar fi condus la altă poziție a schimbătoarelor de frână la vagoanele încărcate.

Cauze primare:

Reglementările privind circulația vagoanelor CSI transpuse, în vigoare pe rețeaua de cale ferată din România, respectiv Ordinul 25/A/206/1975 nu reglementează clar:

- în care dintre pozițiile „Mediu” sau „Încărcat” trebuie manipulate schimbătoarele de regim „Gol–Mediu–Încărcat” în situația vagoanelor CSI transpuse, încărcate, echipate cu saboți nemetalici, schimbătoare de regim „Gol–Mediu–Încărcat” și frânare progresivă și automată a încărcăturii tip AUTOREGIM;
- modul prin care se stabilește masa frânată în cazul utilizării altor tipuri de boghiuri decât cele care au fost luate în considerare la elaborarea ordinului 25/A/296/1975 – (boghiurile aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA), respectiv modul cum se stabilește masa frânată la boghiuri ale altor administrații de cale ferată (Căi Ferate Moldovene, Ucrainene, etc.), care au alte caracteristici.

Recomandări de siguranță:

Actualizarea ordinului 25/A/206/1975 cu prevederi referitoare la:

- a) modul în care trebuie manipulate schimbătoarele de regim „Gol–Mediu–Încărcat” de la vagoanele CSI transpuse în stare încărcată la care boghiurile de transpunere sunt echipate cu saboți nemetalici cu dispozitiv pentru frânarea progresivă și automată a încărcăturii proporțional cu sarcina pe osie tip AUTOREGIM;
- b) modul prin care se stabilește masa frânată în cazul vagoanelor CSI pe boghiuri cu saboți nemetalici transpuse de către administrațiile de cale ferată vecine (Căi Ferate Moldovenești, Ucrainene, etc.);
- c) tipul și caracteristicile frânei automate cu care sunt echipate în prezent vagoanele CSI transpuse.

- 3.4.10. Accidentului feroviar produs la data de 30.12.2012, ora 18:50, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, stația CF Petroșani, în circulația trenului de marfă nr.20976-1 (aparținând SC Cargo Trans Vagon SA), prin deraierea de o osie a vagonului nr.33535300809-7 (încărcat cu cărbune).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.05.2013.

Cauza directă a constituit-o slăbirea bandajului roții nr.5, datorită scăderii în timp a forței de strângere exercitată de bandajul roții pe obada acestei roți, urmată de rotirea și deplasarea transversală a acestuia pe obada roții. Acest fapt a condus la deraierea osiei montate corespunzătoare roților nr.5-6 de la vagonul nr.33535300809-7 din trenul

nr.20976-1 din data de 30.12.2012, cu roata nr.5 în exteriorul șinei din stânga al căii de rulare și cu roata nr.6 în interiorul căii de rulare, în dreptul km.79+050.

Factori care au contribuit

- solicitări termice și mecanice apărute în exploatarea osiei;
- durata mare de utilizare a bandajului (bandajul este fabricat în anul 1977);
- uzura bandajului în planul cercului de rulare apropiată de limita admisă în exploatare;
- rugozitate mare a suprafețelor obadei și bandajului aflate în contact.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.11. Accidentul feroviar produs la data de 05.02.2013, ora 16:30, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Alunu (secție neinteroperabilă aparținând SC RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă neelectrificată), în stația CF Copăceni prin deraierea de primul boghiu în sensul de mers al celui de-al 7-lea vagon de la semnal din compunerea trenului de marfă nr.23683 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 17.04.2013.

Cauza directă a constituit-o rularea primului boghiu în sensul de mers al vagonului numărul 81536651686-3 (al 15-lea de la siguranță) din trenul nr.23683 din data de 05.02.2013 pe o zonă a căii de rulare care prezenta depășiri ale toleranțelor admise la nivelul transversal precum și la torsionarea căii.

Factori care au contribuit

- diferența dintre diametrele cercurilor de rulare ale roților nr.5-6 ale osiei conducătoare a primului boghiu al vagonului nr.81536651686-3 mai mare decât cea admisă instrucțional;
- placa de poliamidă de la crapodina boghiului deraiat deteriorată, cu fragmente lipsă.

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor din reglementările specifice în vigoare referitoare la torsionarea căii (art.7, pct.4 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii nr.314/1989).

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.12. Accidentul produs la data de 14.02.2013, ora 23:10, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Galați, între stațiile CF Racordare CS Galați și Cătușa (linie simplă neelectrificată), în linie curentă la km 3+480, în circulația trenului de marfă nr.76052 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin incendiul declanșat la locomotiva DA L 1069. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.04.2013.

Cauza directă a constituit-o scurtcircuitul apărut la cablajul de forță al motorului de tracțiune nr.5, urmare a scăderii rezistenței de izolație a învelișurilor cablurilor și străpungerea acestora, fapt ce a condus în final la sudarea cablurilor la o distanță de aproximativ 300 mm de bornele motorului de tracțiune și aprinderea învelișurilor cablurilor.

Factori care au contribuit

- fenomenul de îmbătrânire al învelișurilor cablurilor de alimentare ale motorului de tracțiune nr.5;
- starea precară de curățenie a motoarelor de tracțiune urmarea pierderilor de combustibil și ulei din instalațiile respective.

Cauze subiacente

- Nu s-a respectat ciclul de reparații și revizii obligatorii la locomotivă, conform prevederilor Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr.1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.13. Accidentul feroviar produs la data de 18.02.2013, ora 14:00, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Constanța, secția de circulație Capu Midia – Dorobanțu (secție neinteroperabilă aparținând SC GFR SA - linie dublă neelectrificată), în stația CF Năvodari prin deraierea de primul boghiu în sensul de mers al vagonului nr.33877852335-1 (primul de la locomotivă - vagon încărcat cu motorină) din compunerea trenului de marfă nr.89614 (aparținând operatorului de transport feroviar SC GFR SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 09.05.2013.

Cauza directă

Au constituit-o traversele de lemn necorespunzătoare care au cedat sub sarcină, neasigurând ecartamentul liniei în toleranțe, conducând la căderea de pe șina interioară curbei, între firele căii, a primei roți a primului boghiu în sensul de mers de la vagonul nr.33877852335-1 (primul vagon după locomotivă).

Factori care au contribuit

- jocul însumat la pietrele de frecare ale primului boghiu în sens de mers neinstrucțional (de 3 mm).

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.14. Accidentul feroviar produs la data de 12.03.2013, ora 13:47, în circulația trenului nr.14016 (AMX 97-1702-6 și remorca 74-1702-0), aparținând operatorului de transport feroviar de călători SC Regiotrans SRL, pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, în stația CF Măgheruș Șieu, prin deraierea de un boghiu a remorcii trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.04.2013.

Cauza directă a constituit-o pierderea capacității de ghidare a căii de rulare și părăsirea acesteia de către roțile osiei conducătoare a primului boghiu al vagonului remorcă al automotorului AMX 97-1702-6 pe schimbătorul de cale nr.2 datorită manipulării acestuia în momentul trecerii trenului nr.14016.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- Neverificarea pe teren a macazului nr.2, încălcându-se prevederile art.42 "Deranjament la unul sau mai multe macazuri" din Instrucția de manipulare a instalației de centralizare electrodinamică tip CR2 Domino din Hm Măgheruș Șieu, nr.350/2002, întocmită de Secția CT2 Dej și aprobată de către conducerea Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj.
- Manipularea instalației de siguranță de către personal care nu se afla în timpul executării serviciului (la solicitarea IDM de serviciu), încălcându-se prevederile art.12 din Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1186 din 29.08.2001

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.15. Incidentului feroviar produs la data de 14.03.2013, ora 21:30, în circulația trenului de marfă nr. 91718, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă (SNTFM „CFR Marfă” SA), pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații Timișoara, în stația Căvăran, prin deraierea de un boghiu de la al 9-lea vagon de la semnal al trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 17.06.2013.

Cauza directă

- slăbirea bandajului roții nr.5 aparținând celei de-a doua osii de la primul boghiu în sens de mers al vagonului nr.81536655080-5 datorita diminuării în timp a forței de strângere dintre bandaj și obada roții, urmată de rotirea acestuia, distrugerea inelului de fixare a bandajului și deplasarea transversală a acestuia pe obadă.

Acest fapt a determinat modificarea accidentală a ecartamentului osiei cu roțile nr.5-6 și a condus la:

- deraierea roții nr.5 pe panoul intermediar dintre macazul nr.5 și macazul 5A în exteriorul căii pe partea stângă sens mers și a roții nr.6 în interiorul caii;
- antrenarea în deraiere a osiei cu roțile nr.7-8 de la același boghiu între macazul schimbătorului de cale nr.5A și inima de încrucișare a acestuia, cu roata nr.7 din partea stângă sens mers în exteriorul căii și roata nr.8 în interior.

Factori care au contribuit:

- solicitări mecanice și termice la care este supus bandajul în circulația vagonului;
- durata mare de utilizare a bandajului (bandajul este fabricat în anul 1977);
- grosimea bandajului în planul cercului de rulare apropiată de limita minimă admisă.

Cauze subiacente:

- tratarea neinstrucțională a lipsei marcajelor la exteriorul roții cu ocazia efectuării reviziilor tehnice ale vagonului.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.16. Incidentul feroviar produs la data de 07.04.2013, ora 00:07, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF București, în stația CF Târnavele, prin depășirea semnalului de ieșire Y2, care ordona „oprirea”, de către trenul de marfă nr.29902, remorcat cu DA 751 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Cargo Trans Vagon SA).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.04.2013.

Cauza directă a constituit-o neoprirea trenului de marfă nr.29902, remorcat cu locomotiva ER 2016 751-1, înaintea semnalului luminos de ieșire Y2 deși indicația acestuia era roșu („*OPREȘTE fără a depăși semnalul!*”). Acest lucru a fost posibil ca urmare a faptului că personalul de locomotivă a dormit în timpul serviciului.

Factorii care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- conducerea locomotivei trenului de către mecanicul ajutor;
- depășirea duratei serviciului maxim admis pe locomotivă.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.17. Accidentul feroviar produs la data de 07.04.2013, ora 12:25, în circulația trenului de marfă nr.60832-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA, pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, între stațiile CF Baru Mare și Pui, prin deraierea de un boghiu de la al 5-lea vagon de la urma trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 18.07.2013.

Cauza directă a constituit-o depresarea roților nr.4 și 5 de pe osia conducătoare a primului boghiu al vagonului nr.31555972602-3 urmare a diminuării în timp a forței de strângere exercitată de butucul roților asupra porțiunilor de presare de pe osie.

Factorii care au contribuit

- apariția în profunzime a ruginii pe întreaga circumferință a porțiunilor de presare ale osiei pe o lățime variabilă cuprinsă între 22 – 38 mm respectiv puncte de rugină în profunzime pe o porțiune cu formă neregulată cu suprafața de cca 500 mm², cu afectarea corespunzătoare a forței de strângere a butucului roții pe porțiunea de presare pe osie generată de o neconformitate în procesul de asamblare a osiei montate.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.18. Accidentul feroviar produs la data de 17.04.2013, ora 11.15 în circulația trenului de marfă nr.23682, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă S.N.T.F.M. „CFR Marfă” S.A., pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, între stațiile CF Copăceni și Popești, manifestat prin deraierea a două vagoane.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 02.07.2013.

Cauza directă a constituit-o depășirea toleranțelor admise la nivelul transversal prescris precum și la torsionarea căii.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.7, pct.4 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii nr.314/1989 privind torsionarea căii.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.19. Accidentul feroviar produs la data de 03.05.2013, ora 18:07, în circulația trenului de marfă nr.71734, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A., pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF București, între stațiile CF Fusea și Mătăsaru, prin producerea unui incendiu la locomotiva DA 1362.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.06.2013.

Cauza directă a constituit-o un scurtcircuit apărut în zona bornelor de legătură ale motorului de tracțiune nr.4, pe conductorii cu potențial diferit, datorită scăderii rezistenței de izolație a învelișurilor cablurilor și străpungerii acestora, fapt ce a condus în final la aprinderea învelișurilor.

Factorii care au contribuit:

- fenomenul de îmbătrânire al învelișurilor cablurilor de alimentare ale motorului de tracțiune nr.4;
- starea precară de curățenie a locomotivei urmare pierderilor de ulei și combustibil din instalațiile respective.

Cauze subiacente:

- nu s-a respectat ciclul de reparații obligatorii la locomotivă, conform prevederilor Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr.1359/2012 al

Ministrului Transporturilor și Infrastructurii.

Cauza primară nu au fost identificate cauze.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.20. Accidentul feroviar produs la data de 01.05.2013, ora 05:45, în circulația trenului de marfă nr.20900, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă CARGO TRANS VAGON S.A., pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații Constanța, în stația Agigea Nord, prin deraierea a doua vagoane (primul vagon de a doua osie de la primul boghiu și al 2-lea vagon de primul boghiu).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.06.2013.

Cauza directă a constituit-o blocarea căii de rulare prin înțepenirea sabotului de mână nr.3 al stației CF Agigea Nord la inima de încrucișare a macazului nr.21 cap X stația CF Agigea Nord, la expedierea trenului de marfă nr.20900 de la linia 6, fără a se fi ridicat sabotul nr.3 de la roată, fapt care a condus la deraierea de o osie (3-4), a doua în sensul de mers, de la vagonul nr.33879335976-5, primul de la siguranță și de un boghiu (osiile 1-2, 3-4), primul în sensul de mers, de la vagonul nr.33879345941-7, al doilea de la siguranță.

Factorii care au contribuit:

- neverificarea ridicării sabotului de mână nr.3 de la roata vagonului nr.33879335976-5 înainte de expedierea trenului de marfă nr.20900

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.21. Incidentul feroviar produs la data de 17.05.2013, ora 16.35, în circulația trenului de călători nr.9006 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Milcov, manifestat prin punerea în mișcare a trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 18.06.2013.

Cauza directă a constituit-o neasigurarea cu frâna automată și de mână a locomotivei în vederea menținerii pe loc a trenului în timpul opririi în stație.

Factori care au contribuit

- părăsirea locomotivei de către mecanicul de locomotivă fără respectarea reglementărilor în vigoare.;

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.22. Incidentul feroviar produs la data 22.07.2012, ora 14:38, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, în stația CF Băile Calacea, prin depășirea limitei stației în timpul executării manevrei de regarare a unui convoi format din 26 de vagoane, de la linia nr.2 la linia nr.1.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 28.08.2013.

Cauza directă a constituit-o tamponarea violentă de către convoiul de manevră a opritorului fix 01 - din capătul X al stației CF Băile Calacea (opritorul fix al liniei de tragere nr.5 din prelungirea liniei 1), urmare a absenței mecanicului de la conducerea locomotivei.

Factori care au contribuit

- scoaterea din funcție a instalațiilor de siguranță și vigilență coroborat cu absența din cabina de conducere a locomotivei a unui agent instruit pentru luarea tuturor

- măsurilor în cazul în care mecanicul își pierde capacitatea de conducere;
- acceptarea de către factorii implicați în desfășurarea operațiunilor de manevră a unui mod de lucru ce a presupus încălcarea, cu bună știință, a prevederilor instrucționale evidențiate în cuprinsul Raportului de investigare.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.23. Incidentul feroviar produs la data de 01.07.2013, ora 21.52, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Ionești, prin depășirea semaforului de ieșire de grup nr.1, aflat pe oprire, de către trenul de marfă nr.39618 (aparținând DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L.). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 18.07.2013.

Cauza directă a constituit-o neoprirea trenului de marfă nr.39618, remorcat cu locomotiva DA 92 53 060 1680-7, înaintea mărcii de siguranță și a semaforului de ieșire B deși indicația acestuia era roșu (“*OPREȘTE fără a depăși semnalul*”).

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- depășirea duratei serviciului maxim admis pe locomotivă;
- nerespectarea condițiilor de circulație ale trenului stabilite prin livret.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.24. Incidentul feroviar produs la data de 04.07.2013, ora 04.00, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, în stația CF Tășnad, prin depășirea semnalului de ieșire, care ordona „oprirea”, de către trenul nr.69835-2, remorcat cu DA 412 (aparținând SC Transferoviar Grup SA). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.07.2013.

Cauza directă a constituit-o neefectuarea din timp a frânării trenului pentru reducerea vitezei, respectiv pentru oprirea trenului la locul stabilit.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- scoaterea din funcție în mod nejustificat a instalației de control automat a vitezei trenului, încălcându-se prevederile din Anexa 2 la „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” – Nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2.229 din 23.11.2006.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.25. Accidentul feroviar produs la data de 06.07.2013, ora 06:15, în circulația trenului de marfă nr.48420-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A., pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații Timișoara, în stația CF Ilia, prin producerea unui incendiu la locomotiva de remorcare EA 551.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.09.2013.

Cauza directă a constituit-o apariția unui scurtcircuit în circuitul bateriei de acumulatori, între cablurile electrice M0, respectiv 405 și tuburile metalice flexibile de protecție poziționate sub locomotivă, în zona bridei de fixare.

În urma scurtcircuitului izolația cablurilor electrice M0 și 405 s-a aprins, iar tuburile metalice flexibile de protecție s-au topit și în timpul mersului datorită curenților de aer de sub locomotivă flacăra produsă s-a propagat la burduful motorului de tracțiune nr.3 (MT3) provocând aprinderea acestuia.

Factori care au contribuit

- degradarea în timp a materialului electroizolant al cablurilor electrice datorită îmbătrânirii acestuia;
- degradarea în timp a materialului electroizolant al cablurilor electrice datorită frecării dintre acestea și tuburile metalice flexibile de protecție în zona bridei de fixare.

Cauze subiacente:

- nu s-a respectat ciclul de reparații la locomotivă, conform prevederilor Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.26. Accidentul feroviar produs la data de 09.07.2013, ora 12:15, în circulația trenului de marfă nr.97583 (format din locomotivele EA 222 și EA 867), aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A., pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Drobeta Turnu Severin Mărfuri, prin producerea unui incendiu la locomotiva EA 222.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 29.08.2013.

Cauza directă a constituit-o scurtcircuitul apărut în zona bridei de legătură a cablurilor de forță ale motorului de tracțiune nr.3, pe conductorii cu potențial electric diferit, datorită scăderii în timp a rezistenței de izolație a materialului electroizolant al cablurilor și străpungerii acestuia.

În urma scurtcircuitului materialul electroizolant al cablurilor s-a aprins, iar focul s-a extins la burduful MT3, respectiv la materialul electroizolant al celorlalte cabluri electrice și a aparatelor din blocul S3.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente:

- degradarea în timp a materialului electroizolant al cablurilor electrice datorită îmbătrânirii acestuia;
- degradarea în timp a materialului electroizolant al cablurilor electrice datorită frecării dintre acestea și brida de fixare.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.27. Incidentul feroviar produs la data de 10.07.2013, ora 06.38, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, în linie curentă între stația CF Armeniș și Teregova, manifestat prin ruperea împământărilor superioare și smulgerea paravanului de protecție al refugiului, pe toata lungimea tunelului de la km 446+650 la km 447+100, de către material rulant aflat în mișcare.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.08.2013.

Cauza directă a constituit-o deschiderea în timpul mersului a ușilor laterale de pe partea stângă, sens de mers, la vagonul nr.35835320270-0, aflat al 3-lea în compunerea trenului nr.20976-1, de la locomotivă, uși neînchise și neasigurate corespunzător.

Factori care au contribuit:

- ruperea camei inferioare a axului dispozitivului de închidere.

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor instrucțiunilor cu ocazia efectuării reviziilor tehnice, la compunere respectiv tranzit, efectuate la trenul de marfă nr.20976-1 în data de 09.07.2013, în compunerea căruia s-a aflat și vagonul nr.35835320270-0.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.28. Accidentului feroviar produs la data de 20.07.2013, ora 05:26, în circulația trenului de marfă nr.83216, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM "CFR MARFĂ" S.A., pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, la ieșirea din stația CF Roșiori Nord, prin deraierea celui de-al patrulea vagon, de la semnal, de ambele boghiuri.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 27.11.2013.

Cauza directă a constituit-o pierderea capacității de ghidare a șinei în dreptul joantei de vârf a acelor macazului nr.15 din cuprinsul TJD nr.17/15, fapt care a condus la cățărarea roții nr.1 (roata din partea dreaptă în sensul de mers al trenului) a primei osii a primului boghiu pe șină urmată de roata nr.2 pe contrașina din dreptul inimii macazului nr.15, rularea acestei roți pe fața superioară a contrașinei, urmată de căderea acesteia între firele căii.

Factori care au contribuit

- alcătuirea și starea tehnică a joantelor și a traverselor la vârful acelor macazului nr.15;
- posibila împiedicarea, în momentul înscrierii vagonului pe parcursul comandat, a mișcării de rotație continuă a boghiului, constatată prin identificarea existenței unor urme specifice pe glisiera superioară a boghiului.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.29. Accidentul feroviar produs la data de 29.07.2013, ora 15:50, în circulația trenului de marfă nr.29922, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă CARGO TRANS VAGON S.A., pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, între stațiile CF Bănița și Petroșani, prin deraierea a primei osii a celui de-al doilea boghiu în sensul de mers, de la al 7-lea vagon.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.09.2013.

Cauza directă a constituit-o pierderea stabilității căii prin formarea a două unde de deformare în plan orizontal cu săgeată de 27,49 mm la lungimea unei deformații de 6,56 m și de 71,39 mm la lungimea unei deformații de 7,74 m, a determinat roata nr.3 din stânga boghiului doi al vagonului nr.33529341015-5 să ruleze pe suprafața ciupercii șinei (fir interior curbă) și apoi căderea în exteriorul căii, urmată de căderea roții nr.4 din dreapta în interiorul căii.

Factori care au contribuit

- lipsa pietrei sparte, pentru completarea prisme de balastare la dimensiunile reglementate;
- eforturile de compresiune existente în șine amplificate de rosturile de dilatație, care au determinat comportarea căii cu joante ca și o cale fără joante.

Cauze subiacente:

- neexecutarea lucrărilor, până la data de 15 aprilie 2013, de readucerea rosturilor la dimensiuni normale;
- executarea de lucrări care pot slăbi stabilitatea căii, fără a lua măsurile de siguranță impuse de reglementări.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.30. Incidentul feroviar produs la data de 07.04.2013, ora 20:25, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, secția Craiova - Prunișor, prin depășirea vitezei maxime de circulație pe o distanță de 345 m de locomotiva EA 732(depoul Timișoara) care a circulat cu viteza de 123 km/h în loc de maxim 120 km/h, viteză constatată la citirea benzii de vitezometru.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.08.2013.

Cauza directă a constituit-o conducerea trenului la limita vitezei de circulație a acestuia.

Factori care au contribuit:

- blocarea graduatorului pe poziție superioară de creștere, reclamată de mecanic.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.31. Incidentul feroviar produs la data de 03.08.2013, ora 12:41, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Filiași, prin executarea eronată a parcurșului de ieșire pentru trenul 2021 (în direcția Țânțăreni în loc de Gura Motru).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.08.2013.

Cauza directă a constituit-o apariția unor erori umane în procesul de efectuare a parcurșului de circulație în direcția Țânțăreni în loc de direcția Gura Motrului și expedierea trenului fără a se convinge de corectitudinea parcurșului.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauze primare nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.32. Accidentul feroviar produs la data de 10.08.2013, ora 02:15, în circulația trenului de marfă nr.50451, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC UNICOM TRANZIT SA, pe raza de activitate a Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, în stația CF Dej Triaș, zona aparatului de cale centralizat nr.23A, prin deraierea tuturor osiilor celui de-al 16-lea vagon de la locomotivă.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.08.2013.

Cauza directă a constituit-o descărcarea de sarcină a roților osiei conducătoare generată de încărcătura repartizată neuniform pe suprafața de încărcare a vagonului nr.33535304602-0, aflat al 15-lea în compunerea trenului de la locomotivă.

Aceasta a condus la depășirea raportului sarcinilor pe roțile primei osii a primului boghiu al vagonului în sensul de mers.

Factori care au contribuit:

- repartizarea neuniformă a deșeurilor de diametru mic și subțire în partea de jos a vagonului iar a celor de diametru mai mare și groase, cu o greutate mai mare, în partea superioară a încărcăturii contrar metodei de încărcare prevăzute la punct 1.11.2. din prevederile Anexei II RIV;

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.33. Incidentele feroviare produse la de 18.05.2013, ora 04:32 și ora 09:08, pe raza de activitate a Sucursalei Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, între stația CF Mureni și Beia prin depășirea de către trenurile R3510 și R3500 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A.) a vitezei maxime de circulație stabilită prin ordin de circulație. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 08.10.2013.

Cauza directă:

În cazul trenului R 3510:

- neavizarea cu ordin de circulație a restricției de viteză precum și a modificării condițiilor înscrise în B.A.R. Brașov, decada 11-20.05.2013, linia 300 București Nord-Episcopia Bihor, pag. 36, pct.45, la plecarea trenului din halta de mișcare Mureni;
- nerespectarea prevederilor Regulamentului de Semnalizare nr.004/2006 referitoare la faptul că trecerea trenurilor peste o porțiune de linie slăbită se face cu viteza restricționată indicată de treapta restricției de viteză, până ce ultimul vagon din compunerea trenului a depășit indicatorul “S”- sfârșitul restricției.

În cazul trenului R3500:

- neavizarea cu ordin de circulație a restricției de viteză precum și a modificării condițiilor înscrise în B.A.R. Brașov, decada 11-20.05.2013, linia 300 București Nord- Episcopia Bihor, pag. 36, pct.45, la plecarea trenului din halta de mișcare Mureni.

Factori care au contribuit la producerea ambelor incidente:

Neavizarea prin fax sau telefonogramă a operatorilor de transport feroviar despre introducerea pe teren a unei restricții de viteză neprevăzute

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.34. Incidentul feroviar produs la data de 25.09.2013, ora 06.55, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, în stația CF Valea Lungă, prin lovirea și îndoirea stâlpului semnalului repetitor RX4 și a stâlpului semnalului de ieșire X4, de către ușa deschisă a vagonului nr.315354716377, al zecelea din corpul trenului de marfă nr.32602 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A.). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 17.10.2013.

Cauza directă

A constituit-o deschiderea accidentală a celei de a doua uși laterale (în sensul de mers al trenului) la vagonul nr. 31535471637-7.

Factori care au contribuit:

- asigurarea necorespunzătoare a ușii vagonului nr.31535471637-7, notificat ca circulabil cu dispozitiv ușă laterală rupt;
- starea avansată de oboseală a elementelor de siguranță a închizătorului ușii laterale.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.35. Incidentul feroviar produs la data de 11.10.2013, ora 08:30, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația Ișalnița, unde trenul de marfă nr.61716 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM CFR MARFĂ S.A.) a fost depistat cu procent de masă frânată neasigurat. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 04.11.2013.

Cauza directă a constituit-o îndrumarea în data de 11.10.2013 a trenului de marfă nr.61716 din stația Drobeta Turnu Severin – Ișalnița, cu procentul de masă frânată neasigurat conform livret.

Factori care au contribuit:

- calculul eronat al tonajului necesar de frânat, utilizând procentul de masă frânată de 45% în loc de 50%, prevăzut în livret pentru trenul respectiv;
- neverificarea calculului tonajului necesar de frânat pentru trenul de marfă nr.61716.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.36. Incidentul feroviar produs la data de 16.10.2013, ora 19:42, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Craiova, în stația CF Slatina, prin plecarea mecanicul trenului de călători nr.9476, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC CFR CĂLĂTORI SA, din stație în baza indicației permissive a semnalului de ieșire, înainte ca IDM exterior să dea semnalul ”pornirea trenului”, și fără ca șeful de tren să fie prezent în tren.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.12.2013.

Cauza directă a constituit-o punerea trenului în mișcare din stația CF Slatina de către mecanic, fără primirea de la IDM a semnalului „Pornirea trenului”, pentru a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără respectarea prevederilor din reglementările specifice.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.37. Incidentul feroviar produs la data de 01.10.2013, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Timișoara, pe linia curentă dintre stațiile Ronaț Triaj H. - Ronaț Triaj Grupa D, prin depășirea de către trenul Regio nr.2601 a vitezei maxime de circulație admisă de linie. Pe o distanță de 884 m trenul a circulat cu viteza de 90 km/h, în condițiile în care viteza maximă de circulație admisă de linie era de 80 km/h. Constatarea s-a făcut cu ocazia citirii și interpretării informațiilor instalației IVMS a locomotivei.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.11.2013.

Cauza directă a constituit-o nerespectarea vitezei maxime de circulație a trenului prevăzută în livretul de mers.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

- 3.4.38. Incidentul feroviar produs la data de 26.10.2013, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Brașov, între stațiile CF Predeal și Timișul de Sus, prin depășirea vitezei maxime de circulație de către trenul de marfă nr.91742-1 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” S.A.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 29.11.2013.

Cauza directă a constituit-o nerealizarea procentului de masă frânată minim admis pentru trenul respectiv ca urmare a poziției necorespunzătoare a schimbătoarelor „gol-

încărcat” (în raport cu starea de încărcare a vagoanelor) la un număr de 25 de vagoane din totalul de 26 vagoane din compunerea trenului.

Factori care au contribuit nu au fost identificați.

Cauze subiacente nu au fost identificate.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță

Analiza oportunității completării Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, cu prevederile art.70(13) din Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 și art.69(13) din Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005, care, ambele stipulează că:

„la trenurile de marfă care circulă pe secțiunile prevăzute în Anexa 12, atât în stațiile de compunere cât și în stațiile premergătoare stațiilor vârf de pantă, IDM este obligat să confrunte datele înscrise în formularul „Arătarea vagoanelor” cu situația de pe teren și să verifice așezarea corectă a mânerelor schimbătoarelor „gol-încărcat”, permițând îndrumarea trenurilor numai dacă este asigurat procentul de masă frânată prevăzut în livretul de mers”

- 3.4.39. Incidentul feroviar produs la data de 25.11.2013, pe raza de activitate a Sucursalei Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Galați, în stația CF Cireșu, la trecerea trenului de marfă nr.80518 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă S.C. GRUP FERVIAR ROMÂN S.A., prin lovirea a patru stâlpi pentru susținerea firului liniei de contact de către ușa laterală deschisă a celui de-al 15-lea vagon de la locomotivă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.12.2013.

Cauza directă a constituit-o deschiderea în parcurs a primei uși laterale dublă, situată pe partea dreaptă în sensul de mers (partea mecanicului), de la vagonul nr.84535489042-6, al 15-lea de la locomotiva trenului de marfă nr.80518.

Factori care au contribuit:

- ușile laterale și axul principal de închidere deformat, fapt care a determinat închiderea și asigurarea ușilor în stare tensionată, numai la partea inferioară;
- mânerul de manevrare a axului central de închidere introdus tensionat în suportul de asigurare;
- dispozitivul de blocare a mânerului nefuncțional (siguranța mânerului de închidere era blocată).

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor instrucționale cu ocazia efectuării reviziei tehnice la compunere, efectuate la trenul de marfă nr.80518 în data de 25.11.2013, în compunerea căruia s-a aflat și vagonul nr.84535489042-6.

Cauza primară nu au fost identificate.

Recomandări de siguranță nu au fost identificate.

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

Investigații feroviare în perioada 2009-2013:

Accidente investigate ⁽¹⁾		2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Accidente (Art.19, 1 + 2)	Coliziuni între trenuri	-	3	2	-	-	5
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	3	9	19	20	18	69
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	1	-	1
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	-	2	15	2	4	23
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Alte accidente (Art.21.6)	Coliziuni între trenuri	-	-	-	-	-	-
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	-	-	-	-	-	-
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	-	-	-
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	-	-	-	-	-	-
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Incidente	2	22	29⁽²⁾	16⁽³⁾	17	86	
TOTAL	5	36	65	39	39	184	

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

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

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

4 RECOMANDĂRI

4.1. Scurtă revedere și prezentare a recomandărilor

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

Nr. crt.	Trenul/ materialul rulant implicat		Localizarea evenimentului feroviar			Data publicării raportului	Tipul evenimentului feroviar		
	Nr. tren	Tip tren	Locul producerii	Data producerii	Ora				
0	1	2	3	4	5	7	8	9	
1.	61723-1	marfă	Între Hm Ruginoasa și stația CFR Târgu Frumos	22.12.2012	05:30	10.07.2013	incident	depășirea vitezei maxime admise de linie	
		Trenul de marfă nr.61723-2 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A. care circula pe secția Pașcani - Iași, între Hm Ruginoasa și stația CFR Târgu Frumos, pe o zonă cu declivitate de 18‰, a circulat cu viteza de 78km/h, depășind viteza de 50 km/h admisă de infrastructură. Trenul era compus din 33 vagoane CSI transpuse încărcate și două vagoane tip platformă, pentru încadrare.							
		recomandări emise	1	Actualizarea Ordinului 25/A/206/1975 cu prevederi referitoare la: a) modul în care trebuie manipulate schimbătoarele de regim „Gol-Mediu-Încărcat” de la vagoanele CSI transpuse în stare încărcată, la care boghiurile de transpunere sunt echipate cu saboți nemetalici cu dispozitiv pentru frânarea progresivă și automată a încărcăturii, proporțional cu sarcina pe osie tip AUTOREGIM; b) modul prin care se stabilește masa frânată în cazul vagoanelor CSI pe boghiuri cu saboți nemetalici transpuse de către administrațiile de cale ferată vecine (Căi Ferate Moldovenești, Ucrainene, etc.); c) tipul și caracteristicile frânei automate cu care sunt echipate în prezent vagoanele CSI transpuse.					
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Până la data întocmirii raportului, nu s-a primit răspuns din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română referitor la actualizarea Ordinului nr.25/A/206/1975; ➤ Operatorul de transport feroviar de marfă implicat în producerea incidentului, respectiv SNTFM “C.F.R. Marfă” – S.A., prin actul nr.E.2.2 / 325 / 11.06.2014 a comunicat Organismului de Investigare Feroviar Român faptul că, în urma măsurilor proprii pe care le-a dispus a realizat obiectivele de la pct.a)-c). 					

		marfă	Între stația CFR Predeal și Hm Timișu de Sus	26.10.2013	00:43	29.11.2013	incident	depășirea vitezei maxime de circulație prevăzută în livretul de mers
2.	91742-1	Trenul de marfă nr.91742-1 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A. care circula pe secția Predeal - Brașov, între stația CFR Predeal și Hm Timișu de Sus, pe o distanță de aproximativ 13 km, a circulat viteza maximă de 87 km/h, depășind viteza maximă de circulație de 40 km/h prevăzută în livretul de mers. Trenul era compus din 26 vagoane seria Tals încărcate.						
		recomandări emise	1	Analiza oportunității completării Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, cu prevederile art.70(13) din Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 și art.69(13) din Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005, care, ambele stipulează că: <i>„la trenurile de marfă care circulă pe secțiile prevăzute în Anexa 12, atât în stațiile de compunere cât și în stațiile premergătoare stațiilor vârf de pantă, IDM este obligat să confrunte datele înscrise în formularul „Arătarea vagoanelor” cu situația de pe teren și să verifice așezarea corectă a mânerelor schimbătoarelor „gol-încărcat”, permițând îndrumarea trenurilor numai dacă este asigurat procentul de masă frânată prevăzut în livretul de mers”</i>				
		recomandare neimplementată (închisă)	1	➤ Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/300/03.06.2014, consideră că nu este necesară completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, cu prevederile art.70(13) din „Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 și art.69(13) din Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005”.				

DIRECTOR
Dr. ing. Vasile BELIBOU