



RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București în data de 20.09.2023, pe distanța Videle-R1 Videle, în circulația trenului de călători nr.9911 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA, prin depășirea vitezei maxime admise stabilite pentru categoria de tren în livretul de mers



*Raport final
18 decembrie 2023*

Cuprins

A. PREAMBUL	2
A.1. Introducere.....	2
A.2. Procesul investigației.....	2
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	2
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	3
C.1. Descrierea incidentului	3
C.2. Circumstanțele incidentului	5
C.2.1. Părțile implicate.....	5
C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului	5
C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului	5
C.2.4. Mijloace de comunicare	6
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar.....	6
C.3. Urmările incidentului	6
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....	6
C.3.2. Pagube materiale	6
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	6
C.4. Circumstanțe externe	6
C.5. Desfășurarea investigației	6
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat	6
C.5.2. Sistemul de management al siguranței	7
C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare	8
C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, a infrastructurii feroviare și a materialului rulant.....	9
C.5.4.1. Date constatate cu privire la suprastructura căii și instalații	9
C.5.4.2. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia	9
C.5.4.3. Date constatate cu privire la circulația trenului.....	9
C.5.5. Interfața om-mașină-organizație	9
C.6. Analiză și concluzii.....	10
C.7. Cauzele incidentului.....	10
C.7.1. Cauza directă.....	10
C.7.2. Cauze subiacente	10
C.7.3. Cauze primare	10
C.8. Observații suplimentare	10
D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ.....	10

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

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

Acțiunea de investigare se desfășoară împreună cu reprezentanții operatorilor economici implicați, independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

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

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

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

A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea Revizoratului Regional de Siguranța Circulației Feroviare București din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București (SRCF București) din data de 26.09.2023, privind evenimentul produs în data de **20.09.2023** secția de circulație Videle – Roșiori, pe distanța Videle – R1 Videle, prin depășirea vitezei maxime admise pentru categoria de tren stabilită în livretul de mers de către trenul de călători nr.9911 remorcat cu locomotiva **EA 364** (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), și luând în considerare că acest fapt a fost încadrat preliminar ca incident în conformitate cu prevederile art.8, gr.A, pct.1.9 din *Regulament*, în conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din același document, prin Nota nr.I.232/2023 a Directorului General Adjunct AGIFER, a fost desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul acestei instituții.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin decizia nr.1122/70/2023, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în incident, respectiv CNCF „CFR” SA și SNTFC „CFR Călători” SA.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

În data de **20.09.2022**, trenul de călători nr.9911 a fost programat pentru circulație pe distanța București Nord - Craiova, fiind format din 2 vagoane de clasă și a fost remorcat cu locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0 450**364**-1.

Trenul a circulat în bune condiții de siguranța circulației pe distanța cuprinsă între stația CFR București Nord și stația CFR Videle.

Între stațiile CFR Videle și R.1Videle, circulând în condițiile din livret ale trenului nr.9911, s-au înregistrat mai multe depășiri/vârfuri ale vitezei de circulație prevăzută pentru tren, cea mai mare valoare fiind de + 12 km/h pe o distanță de aproximativ 1380 m.

Trenul de călători nr.9911, vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcarea și personalul de conducere și deservire a acesteia, aparțin operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București (SRCF București), secția de circulație București – Videle, linie dublă electrificată.

Urmările incidentului

În urma producerii incidentului nu s-au constatat pagube la infrastructura feroviară, materialul rulant sau mediu. Nu au fost înregistrate victime și nu au fost înregistrate perturbații în circulația trenurilor.

Cauza directă a producerii incidentului o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neurmărirea cu atenție a vitezei de circulație a trenului

Cauza subiacentă a producerii incidentului a fost nerespectarea prevederilor din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, art. 125 alin. (1)* privind respectarea strictă a vitezelor de circulație din livretul de mers.

Nu au fost identificate ***cauze primare*** ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Având în vedere activitatea în care s-a produs și afectarea siguranței în exploatare, fapta se clasifică ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct.1.9 din *Regulamentul de Investigare – „depășirea de către trenuri a vitezelor maxime admise de linie, a vitezelor maxime stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretele de mers sau prin ordin de circulație, a treptelor restricțiilor de viteză”*.

Recomandări de siguranță

Nu a fost necesară emiterea unor ***recomandări de siguranță***.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

În data de **20.09.2022**, trenul de călători nr.9911 a fost programat pentru circulație pe distanța București Nord - Craiova, fiind format din 2 vagoane de clasă și a fost remorcat cu locomotiva electrică **EA 364**. După efectuarea reviziei tehnice la compunere și a probei de frână complete, trenul a fost îndrumat din stația CFR Basarab la stația CFR București Nord, unde a sosit la ora 17:35. A plecat din stația CFR București Nord la ora 18:33, conform orei menționate în fișa de tren și în livretul de mers al trenurilor de călători valabil până la data de 09.12.2023.

Pe distanța București Nord – Videle, trenul a circulat cu respectarea vitezei maxime stabilite în livretul de mers, cu oprire în stația CFR Videle la ora 19:42, de unde a plecat la ora 19:44.

În livretul de mers, viteza maximă de circulație pentru trenul nr.9911 este de 80 km/h pe distanța București Nord – Chiajna și de 100 km/h pe distanța Chiajna – R1 Videle – *figura nr.1*. Menționăm faptul că, din documentele puse la dispoziție, a reieșit că în livretul de mers, pentru trenul nr.9911, nu au existat tecturi care să modifice viteza de circulație de 100 km/h între stațiile Chiajna – R1 Videle.

În data de **26.09.2023**, cu ocazia verificării înregistrărilor instalației de măsurare și înregistrare a vitezei tip IVMS a locomotivei **EA 364**, s-a constatat faptul că pe distanța Videle-R1 Videle – *figura nr.1*, între orele 19:45:47 ÷ 19:46:38, viteza trenului a crescut de la valoarea de 97 km/h la valoarea de 101 km/h

pe o distanță de 115m, a crescut de la valoarea de 101 km/h la valoarea de 112 km/h pe o distanță de 862m. De la viteza de 112 km/h aceasta a scăzut la 100 km/h pe o distanță de 518m.

Pe porțiunea de linie respectivă, viteza maximă de circulație a trenului prevăzută în livret a fost de 100 km/h. În concluzie, pe distanța menționată, s-a depășit viteza de circulație prevăzută în livret pentru trenul respectiv cu +12 km/h, pe o distanță totală de 1380m, într-un timp de aproximativ 2 (două) minute.

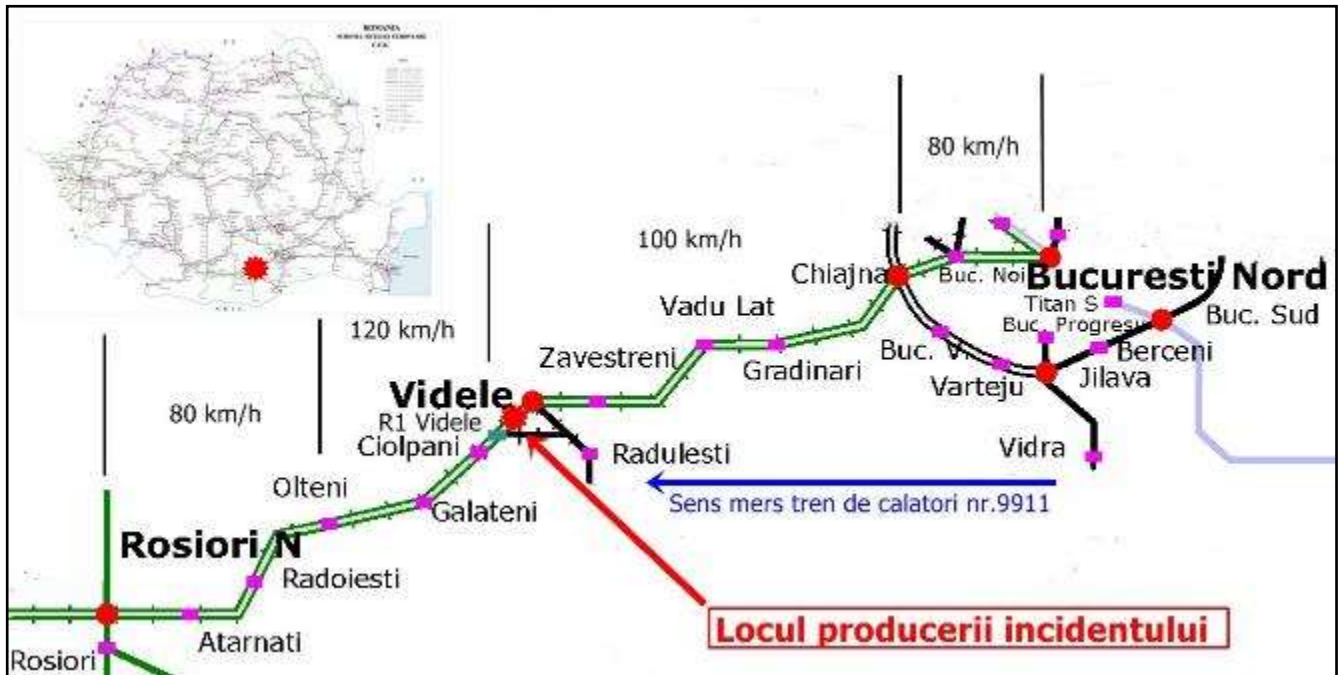


Figura nr.1 – locul producerii incidentului



Figura. nr.2 Diagrama înregistrării instalației IVMS, cu depășirea vitezei maxime admise (100 Km/h).

Ca urmare a verificărilor efectuate la înregistrările instalației IVMS, nu s-au mai constatat alte depășiri ale vitezei stabilite, conform livretului de mers.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul producerii incidentului feroviar se află pe raza de activitate a SRCF București secția de circulație București Nord – Videle, linie dublă electrificată.

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc incidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - SRCF București. Activitatea de întreținere este efectuată de personal specializat al Districtului de linii L.3 Videle, aparținând Secției L.1 București.

Instalația de bloc de linie automat BLA dintre stațiile CFR Videle și R1 Videle este în administrarea CNCF „CFR” SA - SRCF București și este întreținută de către salariații din cadrul Secției CT 2 București – Districtul SCB Videle.

Instalațiile de comunicații feroviare sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Locomotiva de remorcare a trenului, *EA 364* și instalația de comunicații feroviare de pe aceasta sunt proprietatea operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA. și sunt întreținute de unități specializate.

Vagoanele din compunerea trenului aparțin SNTFC „CFR Călători” SA.

Mecanicul care a condus și deservit a locomotivei de remorcare aparține operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA – Punct de lucru SELC Craiova.

C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători nr.9911 a fost format din 2 vagoane de clasă, 8 osii, 118 tone brute, tonajul frânat automat necesar conform livretului de mers 124 t, tonajul frânat automat real 148 t, tonajul frânat necesar de menținere pe loc a trenului cu frâna de mână conform livretului de mers 12 t, tonajul frânat real de menținere pe loc a trenului 30 t, lungimea de 75m.

Pe distanța unde s-a produs incidentul, trenul a fost remorcat cu locomotiva electrică *EA 364*, condusă și deservită în sistem simplificat (fără mecanic ajutor), de către personal autorizat.

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

Linii

În zona producerii incidentului feroviar, respectiv stațiile CFR Videle și R1 Videle declivitatea liniei este în pantă în sensul de mers al trenului implicat, cu o valoare maximă de -1,3 ‰.

Starea suprastructurii căii nu a influențat producerea incidentului.

Instalații

Pe distanța pe care s-a produs incidentul, circulația se face pe baza blocului de linie automat. Funcționarea semnalelor de circulație nu a influențat producerea incidentului, nefiind constatate deranjamente.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și impiegații de mișcare s-a efectuat prin instalațiile de radiotelefon în bună stare de funcționare.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

După avizarea incidentului în data de **26.09.2023**, s-a decis începerea acțiunii de investigare în conformitate cu prevederile din *Regulament*.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

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

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului, nu s-au produs pagube la materialul rulant din compunerea trenului sau la infrastructura feroviară (linii și instalații).

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

Nu au fost consecințe în circulația trenurilor.

C.4. Circumstanțe externe

La ora producerii incidentului, vizibilitatea semnalelor a fost corespunzătoare. Condițiile meteorologice nu au influențat producerea incidentului.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Rezumatul declarațiilor personalului operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA Din declarația mecanicului de locomotivă care a condus și deservit locomotiva de remorcare, se pot reține următoarele:

A luat în primire locomotiva în Depoul București Călători, starea tehnică a acesteia fiind corespunzătoare, cu instalațiile INDUȘI și DSV, sigilate și în funcție, cu vitezometrele funcționale și sigilate, fără alte mențiuni în carnetul de bord al locomotivei. A avut pe locomotivă livretul corespunzător și Fișa de tren pentru tren nr.9911 și cunoștea care sunt vitezele ce trebuie respectate până la stația de destinație.

A fost odihnit și la ora producerii incidentului, nu se simțea obosit.

A plecat cu trenul nr.9911, din stația CFR București Nord, la ora 18:33, conform Fisei de tren, a circulat în condiții normale de siguranța circulației și a fost oprit în stația CFR Chiajna de la ora 18:52 până la ora 19:18. După plecare din stația CFR Chiajna a circulat cu respectarea vitezei din livret până la stația CFR Videle, unde a avut oprire și a staționat de la ora 19:42 până la ora 19:44.

Cunoștea faptul că pe relația Videle – R1 Videle viteza maximă de circulație pentru acest tren este de 100 km/h, dar circulând cu întârziere, a încercat să reducă aceste minute și să aducă trenul cât mai aproape de graficul de circulație și nu a urmărit indicația vitezometrului și nu și-a dat seama că a depășit viteza maximă admisă de circulație.

Pe toată distanța de circulație locomotiva nu a avut probleme de funcționare în ceea ce privește instalația de măsurare și înregistrare a vitezei.

Precizează că nu a fost atent și a depășit viteza maximă stabilită în livretul de mers pentru circulația acestui tren.

Menționează că nu a mai remorcat acest tren nr.9911, pe relația București Nord-Craiova.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței (SMS) la nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA

La momentul producerii incidentului feroviar CNCF „CFR” SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798 privind siguranța pe căile ferate comunitare, a OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr.232/2020 privind eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, aflându-se în posesia:

➤ Autorizației de Siguranță cu numărul de identificare AS21003 valabilă de la data de 28.12.2021 până la data de 27.12.2026, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a confirmat îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea SMS al administratorului de infrastructură feroviară și permite acestuia să administreze/gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară și cu legislația națională aplicabilă.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare nu a considerat că este necesar a se verifica aspectele referitoare la Sistemul de Management al Siguranței.

B. Sistemul de management al siguranței (SMS) la nivelul operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA

La momentul producerii incidentului feroviar, SNTFC „CFR Călători” SA – SRTFC Craiova în calitate de operator de transport feroviar efectuează operațiuni de transport feroviar de călători în interes public și/sau în interes propriu, cu materialul rulant motor și tractat deținut. În conformitate cu Certificatul Unic de Siguranță, nr.RO1020210174, deținut la momentul producerii accidentului, cu valabilitate pentru perioada 10.11.2021-09.11.2026, operatorul feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar de călători pe secția de circulație unde s-a produs incidentul, conform Listei secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului unic de siguranță. Conform documentelor puse la dispoziție, locomotiva implicată în incident, face parte din grupul vehiculelor feroviare acceptate în cadrul evaluării.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare a verificat dacă „CFR Călători” SA și-a stabilit propriul SMS în conformitate cu cerințele stabilite în Anexa I din Regulamentul UE nr.762/2018.

În ceea ce privește riscurile asociate operațiunilor feroviare, operatorul de transport a identificat în cadrul activității personalului de locomotivă referitoare la „consultarea în circulația trenului a livretului cu mersul trenurilor, BAR și ordinul de circulație”, printre altele, și pericolul „*nerespectarea vitezelor maxime de circulație prevăzute în livretele de mers, BAR sau ordin de circulație de către personalul de locomotivă*”.

Riscurile generate de acest pericol sunt:

Depășirea de către trenuri a vitezelor maxime admise stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretele de mers sau prin ordin de circulație, a treptelor restricțiilor de viteză.

Urmare a evaluării făcute de comisia de evaluare a riscurilor asociate pericolelor identificate siguranței feroviare a SNTFC, nivelul de risc rezultat a fost „acceptabil”. Măsurile de siguranță luate au fost preventive. Printre cerințele de siguranță identificate pentru ținerea sub control a riscurilor de mai sus, se regăsește și art.nr.119 respectiv art.nr.125 alin.(1) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201. Articolul nr.125-(1) precizează: „personalul de locomotivă trebuie să cunoască mersul trenului pe care îl remorcă și să asigure circulația acestuia fără întârziere și în condiții de siguranță, **cu respectarea strictă a vitezelor de circulație**, a timpilor de mers, a opririi și duratei acestora, prevăzute în livretul de mers sau în mersul întocmit la îndrumarea trenului”.

În urma verificărilor efectuate, s-a constatat că mecanicul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva **EA 364** care a remorcat trenul nr.9911, deținea la data producerii incidentului, autoritatea, competența și resursele adecvate pentru îndeplinirea sarcinilor (v. cap.C.5.5). În activitatea desfășurată în remorcarea trenului, acesta nu a fost influențat negativ de activitățile altor funcții din cadrul operatorului feroviar sau din cadrul administratorului de infrastructură.

De asemenea, s-a mai constatat că, SNTFC – SRTFC Craiova are organizată efectuarea menținerii competențelor profesionale pentru personalul de locomotivă în conformitate cu prevederile OMTI nr.815/2010, în centre autorizate.

Ca urmare a analizării riscului, nu a fost necesară emiterea unor măsuri suplimentare de siguranță, considerându-se că ținerea sub control a acestui risc se poate face prin codurile de practică (instrucții și reglementări specifice) existente.

Menționăm faptul că instrucțiile și reglementările specifice, au suficiente prevederi care, dacă ar fi fost respectate, ar fi putut evita producerea incidentului.

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

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

➤ *norme și reglementări:*

- Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- Livretul cu mersul trenurilor de călători pe Sucursala Regională de Căi Ferate București valabil până la data de 09.12.2023;
- Ordinul MTI nr.815/2010 pentru aprobarea normelor privind implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal;
- Ordinul MT nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România;
- Ordinul MTI nr.1.151/1.752/2021 pentru aprobarea cadrului general privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, aprobat prin Ordinul MTCT nr.1816 din 26.10.2005;
- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;
- Regulamentul (UE) nr.762/2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței.

➤ *surse și referințe:*

- declarațiile personalului implicat în producerea incidentului feroviar;
- procesul verbal de citire a înregistrărilor instalației IVMS;
- documente ale administratorului de infrastructură;
- documente ale operatorului de transport feroviar.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la suprastructura căii și instalații

Starea suprastructurii căii și a instalațiilor nu a influențat producerea incidentului.

C.5.4.2. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

Ultima revizie planificată a locomotivei anterior producerii incidentului, a fost de tip R1 și a fost efectuată în data de 20.07.2023. Anterior efectuării reviziei tehnice și de la această dată până la producerea incidentului, nu au fost înregistrate sesizări din partea personalului de locomotivă referitoare la o funcționare necorespunzătoare a instalației de măsurare și înregistrare a vitezei de pe locomotivă. De asemenea, nici în remorcarea trenului implicat, nu au fost sesizări de funcționare defectuoasă a acestei instalații.

Conform documentelor puse la dispoziție de către operatorul feroviar, ultima verificare metrologică a instalației de măsurare și înregistrare a vitezei de pe locomotiva **EA 364** a fost efectuată în data de 02.11.2022, aceasta fiind garantată pentru funcționare 12 luni. În concluzie, în data producerii incidentului, instalația se afla în termenul de verificare metrologică reglementat.

Instalația de măsurare și înregistrare a vitezei și starea tehnică a locomotivei, nu au influențat producerea incidentului.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la circulația trenului

Aspectele referitoare la circulația trenului au fost prezentate în capitolul *C.1. – Descrierea incidentului*.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

Timp de lucru aplicat personalului implicat

Locomotiva a fost condusă și deservită în sistem simplificat de către mecanic locomotivă. Acesta a luat locomotiva în primire în Depoul București Călători în data de 20.09.2023 la ora 16:15 și a ieșit din depou la ora 16:30, la ora producerii incidentului (19:45) fiind în serviciu de circa 3 ore și 30 minute.

Serviciul prestat anterior s-a încheiat în data de 20.09.2023 la ora 12:10, după remorcarea trenului de călători nr.9906 (6 ore și 30 minute). A efectuat odihnă la dormitor până la ora 16:00 (aproximativ 3 ore și 30 minute) corespunzătoare, în conformitate cu OMT nr.256/2013.

De asemenea, mecanicul de locomotivă, nu a avut înainte de prezentarea din data de 20.09.2023, serviciu prestat două nopți consecutive. Menționăm faptul că în foaia de parcurs, a semnat în rubrica „sunt odihnit și în stare normală”, mențiunea șefului de tură fiind „apt serviciu”.

Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului

Mecanicul de locomotivă deținea în data producerii incidentului, aviz medical și psihologic în termen de valabilitate cu mențiunea „apt”.

Referitor la competențele profesionale ale personalului implicat

Mecanicul de locomotivă deținea permis de mecanic și certificat complementar pentru tipul locomotivei conduse, respectiv pentru prestația și secția de circulație pe care s-a produs incidentul, în termen de valabilitate.

În opinia comisiei de investigare, la data producerii incidentului, mecanicul de locomotivă deținea competențele necesare remorcării unui tren de călători pe secția de circulație București Nord – Craiova, în depline condiții de siguranță circulației.

C.6. Analiză și concluzii

În data de **20.09.2022**, trenul de călători nr.9911 a fost programat pentru circulație pe distanța București Nord – Craiova.

Trenul nr.9911, remorcat cu locomotiva **EA 364**, a plecat din Gara CFR București Nord la ora 18:33, conform orei menționate în fișa de tren și în livretul de mers al trenurilor de călători valabil până la data de 09.12.2023.

În livretul de mers, viteza maximă de circulație pentru trenul nr.9911 este de 80 km/h pe distanța București Nord – Chiajna și de 100 km/h pe distanța Chiajna – Videle– R1Videle.

Pe distanța București Nord – Videle, trenul a circulat cu respectarea vitezei maxime stabilite în livretul de mers, cu oprire în stația CFR Videle la ora 19:42, de unde a plecat la ora 19:44.

După plecarea din stația CFR Videle, viteza trenului a crescut de la valoarea de 97 km/h la valoarea de 101 km/h pe o distanță de 115m, a crescut de la valoarea de 101 km/h la valoarea de 112 km/h pe o distanță de 862m. De la viteza de 112 km/h aceasta a scăzut la 100 km/h pe o distanță de 518m.

Pe porțiunea de linie respectivă (Videle – R1 Videle), viteza maximă de circulație a trenului prevăzută în livret a fost de 100 km/h. În concluzie, pe distanța menționată, s-a depășit viteza de circulație prevăzută în livret pentru trenul respectiv cu +12 km/h, pe o distanță totală de 1380m, într-un timp de aproximativ două (2) minute.

Acest lucru s-a produs din cauza neurmăririi cu atenție a vitezei de circulație .

Menționăm faptul că, din declarația mecanicului, trenul circulând cu întârziere, a încercat să aducă trenul cât mai aproape de circulația conform graficului de circulație, nu a urmărit indicația vitezometrului și nu și-a dat seama că a depășit viteza maximă admisă a trenului .

C.7. Cauzele incidentului

C.7.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neurmărirea cu atenție a vitezei de circulație a trenului.

C.7.2. Cauze subiacente

Cauza subiacentă a producerii incidentului a fost nerespectarea prevederilor din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, art. 125 alin. (1)* privind respectarea strictă a vitezelor de circulație din livretul de mers.

C.7.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

C.8. Observații suplimentare

Nu au fost identificate observații suplimentare.

D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu a fost necesară emiterea unor *recomandări de siguranță*.

*
* *

Prezentul Raport de Investigare se va transmite către: Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA și operatorul de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.