



## RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova în data de 16.06.2024, pe distanța Fărcașele - Caracal, în circulația trenului de marfă nr.67204 aparținând SC Vest Trans Rail SRL, prin depășirea vitezei maxime admise stabilite în Ordinul de circulație



Report final  
18 Septembrie 2024

# 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 .....	4
C.2.1. Părțile implicate.....	4
C.2.2. Componerea și echipamentele trenului .....	5
C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului .....	5
C.2.4. Mijloace de comunicare .....	5
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar.....	5
C.3. Urmările incidentului .....	5
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....	5
C.3.2. Pagube materiale .....	5
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	5
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.....	6
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.....	8
C.5.4.1. Date constatate cu privire la suprastructura căii și instalații .....	8
C.5.4.2. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia .....	8
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.....	9
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 din cadrul Sursalei Regionale de Căi Ferate Craiova (SRCF Craiova) din data de 10.07.2024, privind depășirea de către trenul de marfă nr.67204 (aparținând SC VEST TRANS RAIL SRL), a vitezei maxime admise pentru categoria de tren, stabilită în ordinul de circulație, pe distanța Fărcașele – Caracal (secția de circulație Roșiori Nord – Caracal) 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.254/2024 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.1110-2/5/2024, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în incident, respectiv CNCF „CFR” SA și SC Vest Trans Rail SRL.

## **B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE**

### ***Descrierea pe scurt***

În data de **16.06.2024**, trenul de marfă nr. 67204 a fost programat pentru circulație pe distanța Palas - Ișalnița, fiind format din 36 vagoane și a fost remorcat cu locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0 40 **006-9**.

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

În stația CFR Roșiori Nord IDM a înmănat mecanicului de locomotivă al trenului Ordinul de Circulație Seria RCv Nr162932 în care era înscrisă restricția de viteză de 30 km/h, pe linia linia 3 directă, Cap X,

al stației Caraacal. După plecarea din stația CFR Roșiori Nord, la ora 09:53, trenul a circulat cu viteza maximă de 54 km/h, după care a intrat pe restricția de viteză de 30 km/h prevăzută în ordinul de circulație, cu viteza de 44 km/h, aceasta crescând în continuare până la valoarea de 55 km/h pe o pantă ascendentă, de la km 153+900 până la km 155+300.

Trenul de marfă nr.67204, vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcarea și personalul de conducere și deservire a acesteia, aparțin operatorului de transport feroviar SC Vest Trans Rail SRL.

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Roșiori Nord - Caracal, 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 stabilite prin ordinul de circulație.

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

### **Grad de severitate**

Având în vedere activitatea în care s-a produs, 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 15.06.2024, trenul de marfă nr.67204 a fost programat pentru circulație pe distanța Palas – Ișalnița, fiind format din 36 vagoane și a fost remorcat cu locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0 40 **006-9**. După efectuarea reviziei tehnice la compunere și a probei de frână complete, trenul a fost îndrumat din stația CFR Palas la ora 05:48, către stația CFR Roșiori Nord unde a sosit în data de 16.06.2024 la ora 08:45.

Pe distanța Palas – Roșiori Nord, trenul a circulat cu respectarea vitezei maxime stabilite în livretul de mers, cu oprire în stația CFR Roșiori Nord la ora 08:45, de unde a plecat la ora 09:53.

În stația CFR Roșiori Nord s-a efectuat schimbul de personal. La plecarea din stația CFR Roșiori Nord, IDM de serviciu a înmânat personalului de locomotivă ordin de circulație în care erau menționate condițiile de circulație pe distanța Fărcașele – Caracal. În BAR-ul decadic între Km 155+000 ÷ 155+300 în stația CFR Caracal linia 3 directă, Cap X era menționată viteza de 30 Km/h. În ordinul de circulație între Km 153+900 ÷ 155+300 în stația Caracal linia 3 directă, Cap X este menționată viteza de 30 Km/h.

În data de 09.07.2024, cu ocazia verificării înregistrărilor instalației de măsurare și înregistrare a vitezei tip IVMS a locomotivei EA 006, s-a constatat faptul că trenul nr.67204 a plecat din stația CFR Roșiori Nord la ora 09:53 și a circulat cu viteza de maxim 54 km/h, a intrat pe restricție cu viteza de 44 km/h după

care aceasta a crescut până la viteza de 55 km/h pe o pantă ascendentă, de la km 153+900 până la km 155+300.

Pe distanța cuprinsă între km 153+900 și km 155+300 viteza maximă de circulație a trenului prevăzută în ordinul de circulație a fost de 30 km/h. În concluzie, pe distanța menționată, s-a depășit viteza de circulație prevăzută în BAR -ul decadic cu până la 25 km/h.

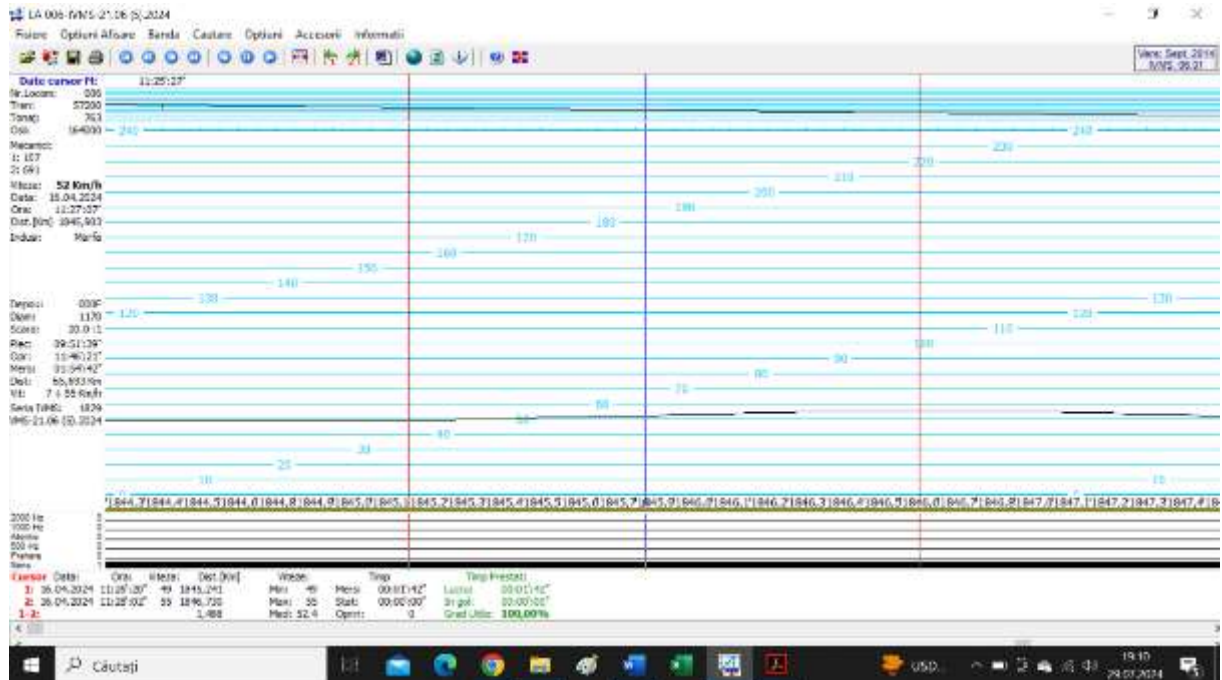


Diagrama înregistrării instalației IVMS, cu depășirea vitezei maxime admise

Ca urmare a verificărilor înregistrărilor 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 Craiova secția de circulație Roșiori Nord – Craiova, linie dublă electrificată.

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc incidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - SRCF Craiova. Activitatea de întreținere este efectuată de personal specializat al Districtului de linii L.3 Caracal, aparținând Secției L.2 Roșiori Nord.

Instalația de bloc de linie automat BLA dintre Halta de mișcare Fărcașele și stația CFR Caracal este în administrarea CNCF „CFR” SA - SRCF Craiova și este întreținută de către salariații din cadrul Secției CT 2 Roșiori – Districtul SCB Caracal.

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

Locomotiva de remorcă a trenului, EA 006 și instalația de comunicații feroviare de pe aceasta sunt proprietatea operatorului de transport feroviar de călători SC Vest Trans Rail SRL și sunt întreținute de unități specializate.

Vagoanele din compunerea trenului aparțin SC Vest Trans Rail SRL.

Mecanicul care a condus și deservit a locomotiva de remorcare aparține operatorului de transport feroviar de marfă SC Vest Trans Rail SRL.

### ***C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului***

Trenul de marfă nr.67204 a fost format din 36 vagoane, 144 osii, 2787 tone brute, tonajul frânat automat necesar conform livretului de mers 1394 t, tonajul frânat automat real 1639 t, tonajul frânat necesar de menținere pe loc a trenului cu frâna de mână conform livretului de mers 279 t, tonajul frânat real de menținere pe loc a trenului 822 t, lungimea de 561 metri.

Pe distanța unde s-a produs incidentul, trenul a fost remorcat cu locomotiva electrică EA 006, condusă și deservită în echipă completă, de către personal autorizat.

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

#### *Linii*

Pe distanța Radomirești – Caracal profilul liniei este în rampă cu o declivitate maximă de 5,9%.

#### *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 10.07.2024, 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 SC Vest Trans Rail SRL***

*Din declarația mecanicului de locomotivă care a condus locomotiva de remorcare, se pot reține următoarele:*

A luat în primire locomotiva în stația CFR Roșiori Nord, 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 BAR-ul decadic pentru trenul nr.67204, Ordinul de circulație emis de stația CFR Roșiori Nord 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.67204, din stația CFR Roșiori Nord, la ora 09:53, a circulat în condiții normale de siguranță circulației și a fost oprit în stația CFR Grozăvești de la ora 11:46 până la ora 12:03. După plecare din stația CFR Grozăvești a circulat cu respectarea vitezei din livret până la stația CFR Ișalnița, unde a oprit la ora 14:10.

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 ordinul de circulație pentru circulația acestui tren.

Menționează că a mai remorcat trenuri pe relația Roșiori Nord - Ișalnița.

*Din declarația mecanicului ajutor care a deservit locomotiva de remorcare, se pot reține următoarele:*

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

A avut pe locomotivă livretul corespunzător și BAR-ul decadic pentru tren nr.67204, Ordinul de circulație emis de stația CFR Roșiori Nord și cunoștea care sunt vitezele ce trebuie respectate până la stația de destinație.

Precizează că nu a fost atent cu ce viteză conduce mecanicul de locomotivă trenul și dacă respectă viteza stabilită în ordinul de circulație pentru circulația acestui tren.

### **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, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară, a OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.232/2020 privind eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, aflându-se în posesia, Autorizației de Siguranță nr.AS21003 acordată la data de 28.12.2021, cu termen de valabilitate de cinci ani, până la data de 27.12.2026, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, confirmă îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptă sistemul de management al siguranței al administratorului/ gestionarului de infrastructură feroviară și permite acestuia să administreze/gestioneze și să exploateze infrastructura feroviară.

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 SC Vest Trans Rail SRL***

La momentul producerii incidentului feroviar, SC Vest Trans Rail SRL în calitate de operator de transport feroviar efectuează operațiuni de transport feroviar de marfă în interes public și/sau în interes propriu, cu materialul rulant motor și tractat deținut. În conformitate cu Certificatul Unic de Siguranță, nr.RO1020200020, deținut la momentul producerii incidentului, cu valabilitate pentru perioada 23.04.2020 -22.04.2025, operatorul feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar de marfă 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.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare a verificat dacă SC Vest Trans Rail SRL 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 SC Vest Trans Rail SRL, 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.119 respectiv art.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”.

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.

În urma verificărilor efectuate, s-a constatat că mecanicul de locomotivă și mecanicul ajutor care au condus și deservit locomotiva EA 006 care a remorcat trenul nr.67204, dețineau la data producerii incidentului, autoritatea, competența și resursele adecvate pentru îndeplinirea sarcinilor (v. cap.C.5.5). În activitatea desfășurată în remorcarea trenului, aceștia nu au fost influențați negativ de activitățile altor funcții din cadrul operatorului feroviar sau din cadrul administratorului de infrastructură.

De asemenea, s-a mai constatat că, SC Vest Trans Rail SRL are organizată efectuarea menținerii competențelor profesionale pentru personalul de locomotivă în conformitate cu prevederile OMTI nr.815/2010, în centre autorizate.

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

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

- norme și reglementări:



- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova valabil până la data de 14.12.2024;
- 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 deserveste 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 verbale de verificare a înregistrărilor instalației IVMS;
- documente ale administratorului de infrastructură;
- documente ale operatorului de transport.

#### ***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 19.04.2024. 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 006 a fost efectuată în data de 13.09.2023, 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 de către mecanic de locomotivă și deservită de către mecanic ajutor. Aceștia au luat locomotiva în primire în stația CFR Roșiori Nord în data de 16.06.2024 la ora 09:15, la ora producerii incidentului (11:35) fiind în serviciu de circa 2 ore și 20 minute.

Serviciul prestat anterior s-a încheiat în data de 14.06.2024 la ora 08:00. Au efectuat odihnă la domiciliu până la data de 16.06.2024, în conformitate cu OMT nr.256/2013.

De asemenea, mecanicul de locomotivă, înainte de prezentarea din data de 16.06.2024, nu a avut două nopți consecutive. Menționăm faptul că în foaia de parcurs, a semnat în rubrica „sunt odihnit și în stare normală”.

#### ***Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului***

Personalul de locomotivă deținea la 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.

La data de 17.01.2024 mecanicul de locomotiva a semnat declarația de recunoaștere a secțiilor de remorcare. Ultimul tren remorcat de către mecanicul de locomotiva pe aceasta secție de circulație a fost în data de 21.04.2024.

În opinia comisiei de investigare, la data producerii incidentului, mecanicul de locomotivă deținea competențele necesare remorcării unui tren de marfă pe secția de circulație Roșiori Nord – Ișalnița, în depline condiții de siguranța circulației.

### **C.6. Analiză și concluzii**

În data de 15.06.2024, trenul de marfă nr.67204 a fost programat pentru circulație pe distanța Palas – Ișalnița.

Pe distanța Palas – Roșiori Nord, trenul a circulat cu respectarea vitezei maxime stabilite în livretul de mers, cu oprire în stația CFR Roșiori Nord la ora 08:45, de unde a plecat la ora 09:53, remorcat cu locomotiva EA 006.

După plecarea din stația CFR Roșiori Nord la ora 09:53 trenul a circulat cu viteza de maxim 54 km/h, a intrat pe restricție cu viteza de 44 km/h după care aceasta a crescut până la viteza de 55 km/h pe o pantă ascendentă, de la km 153+900 până la km 155+300.

Pe distanța cuprinsă între km 153+900 și km 155+300 viteza maximă de circulație a trenului prevăzută în Ordinul de circulație a fost de 30 km/h. În concluzie, pe distanța menționată, s-a depășit viteza de circulație prevăzută în Ordinul de circulație pe întreaga distanță a restricției cu până la 25 km/h.

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

Menționăm faptul că, din declarația mecanicului, 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 neurmăririi 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 stabilite prin ordinul de circulație.

### **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 marfă SC Vest Trans Rail SRL.

**Membrii comisiei de investigare:**