



## **RAPORT DE INVESTIGARE**

al accidentului feroviar produs la data de 02.09.2012  
în Stația CFR Barboși Triaj



*Ediția finală*

*07.11.2012*

## AVIZ

În cazul accidentului feroviar produs la data de 02 septembrie 2012 în circulația trenului de marfă nr. 39547, pe raza de activitate a Sucursala Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații Căi Ferate Galați, secția de circulație Barboși – Tecuci, în stația CF Barboși Triaș, prin deraierea locomotivei DA 1566, a vagonului nr. 33535304474-6 și a primului boghiu al vagonului 31535375368-6, Organismul de Investigare Feroviar Român a desfășurat o acțiune de investigare 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 HG nr. 117/2010. Prin acțiunea de investigare desfășurată au fost strânse și analizate informațiile în legătură cu producerea accidentului în cauză, au fost stabilite condițiile și determinate cauzele.

Acțiunea Organismului de Investigare Feroviar Român nu a avut ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii în acest caz.

București, 13.11.2012  
*avizez favorabil*  
**Director**  
Nicolae SANDU

*Constat respectarea prevederilor  
legale privind desfășurarea acțiunii  
de investigare și întocmirea prezentului  
Raport de investigare pe care îl  
propun spre avizare*

**Investigator Șef**  
Eugen ISPAS

**Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs în data de 02 septembrie 2012 pe raza de activitate a Sucursalei Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații Căi Ferate Galați, prin deraierea locomotivei DA 1566, a vagonului nr. 33535304474-6 și a primului boghiu al vagonului 31535375368-6, din trenul de marfă nr. 39547 aparținând „SC SERVTRANS INVEST SA”, pe secția de circulație Barboși – Tecuci (linie electrificată).**

## CUPRINS

<b>I. Preambul</b>	4
<b>I.1. Introducere</b>	4
<b>I.2. Procesul investigației</b>	4
<b>A. <u>Rezumatul incidentului</u></b>	4
<b>A.1. Descriere pe scurt</b>	4
<b>A.2. Cauzele producerii accidentului</b>	6
A.2.1. Cauzele directe	6
A.2.2. Cauze subiacente	7
A.2.3. Cauzele primare	7
A.3. Grad de severitate	7
A.4. Recomandări de siguranță	7
<b>B. <u>Raportul de investigare</u></b>	7
<b>B.1. Descrierea accidentului</b>	7
<b>B.2. Circumstanțele accidentului</b>	8
B.2.1. Părțile implicate	8
B.2.2. Compunerea și echipamentul trenului	9
B.2.3. Echipamente feroviare	9
B.2.4. Mijloace de comunicare	9
B.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar	9
<b>B.3. Urmările accidentului</b>	10
B.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți	10
B.3.2. Pagube materiale	10
B.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar	10
<b>B.4. Circumstanțe externe</b>	10
<b>B.5. Desfășurarea investigației</b>	10
B.5.1. Rezumatul mărturiilor ale personalului implicat	10
B.5.2. Sistemul de management al siguranței	12
B.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare	12
B.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant	13
B.5.4.1. Date cu privire la instalații	13
B.5.4.2. Date cu privire la linii	13
B.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și ale instalațiilor tehnice ale acestuia	13
<b>B.6. Analiză și concluzii</b>	13
<b>B.7. Cauzele producerii accidentului</b>	14
B.7.1. Cauza directă	14
B.7.2. Cauze subiacente	14
B.7.3. Cauzele primare	15
<b>C. <u>Recomandări de siguranță</u></b>	14

## **I. I. PREAMBUL**

### **I.1. Introducere**

Organismul de Investigare Feroviar Român fiind avizat de producerea unui accident încadrat 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 HG nr. 117/2010, denumită în continuare *Regulament*, conform art.48 alin.(2), a numit președintele comisiei de investigare în scopul declanșării acțiunii de investigare, pentru stabilirea condițiilor, determinarea cauzelor și emiterea unor recomandări de siguranță în vederea prevenirii accidentelor cu cauze asemănătoare.

Acțiunea de investigare a comisiei a avut drept obiectiv îmbunătățirea siguranței feroviare prin emiterea unor recomandări care nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru accidentul produs.

### **I.2. Procesul investigației**

Organismul de Investigare Feroviar Român, organism permanent și independent, din cadrul Autorității Feroviare Române – AFER, denumit în continuare OIFR, a fost avizat la data de 02.09.2012 de către Revizoratul Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei CREÎR CF Galați despre producerea unui accident feroviar în stația CF Barboși Triaj, prin deraierea trenului de marfă 39547 ce a aparținut operatorului de transport feroviar SC Servtrans Invest SA.

Luând în considerare că, faptele produse sunt definite ca accident feroviar conform prevederilor art.3 pct.1 din Legea 55/2006 privind siguranța feroviară și ale art.7 alin.1 pct.b) din *Regulament* și că acest accident are relevanță pentru sistemul feroviar, în temeiul articolului 19 alin (2) din Legea nr.55/2006, coroborat cu art.48 alin.1 din *Regulament*, în scopul prevenirii producerii unor accidente determinate de cauze asemănătoare, OIFR a declanșat o acțiune de investigare în vederea stabilirii condițiilor, determinării cauzelor și emiterii unor recomandări de siguranță. Astfel, prin decizia nr.94 din 04.09.2012 a Directorului OIFR, a fost numită comisia de investigare formată din:

- Doru Cătălin TOADER, investigator OIFR - investigator principal;
- Georgel MIDRIGAN, revizor regional SC la SCREÎR CF Galați - membru;
- Ștefan MIHAI, revizor regional SC la SCREÎR CF Galați - membru;
- Sorin ZAHIU, șef Secție Transporturi SC Servtrans Invest SA - membru;
- Ion ALEXANDRU, mecanic instructor SC Servtrans Invest SA - membru.

În urma accidentului nu au fost înregistrate victime omenești sau accidentați.

La locul producerii accidentului feroviar au fost prezenți reprezentanți ai: Autorității de Siguranță Feroviară Română, Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA și „SC SERVTRANS INVEST SA”.

## **A. REZUMATUL ACCIDENTULUI**

### **A.1. Descriere pe scurt**

La data de 02.09.2012, ora 03:15, din halta de mișcare Barboși Port a fost expedit către stația CFR Barboși Călători trenul de marfă nr.39547, format din 39 vagoane goale remorcate cu locomotiva DA 1566, proprietate a SC CONSTANTIN GRUP SRL, ce a fost deservită de mecanic de locomotivă și șef tren aparținând SC SERVTRANS INVEST SA. Trenul a circulat în baza dispoziției nr.18 din data de 01.09.2012, ora 22:48, transmisă de operatorul de circulație din RCM Galați către stațiile Barboși Triaj, Barboși Călători și h.m. Barboși Port, prin care a fost dispusă circulația trenului 39547 până la stația CFU Mălina (aparținând liniei ferate industriale SC Arcelor Mittal Steel SA).

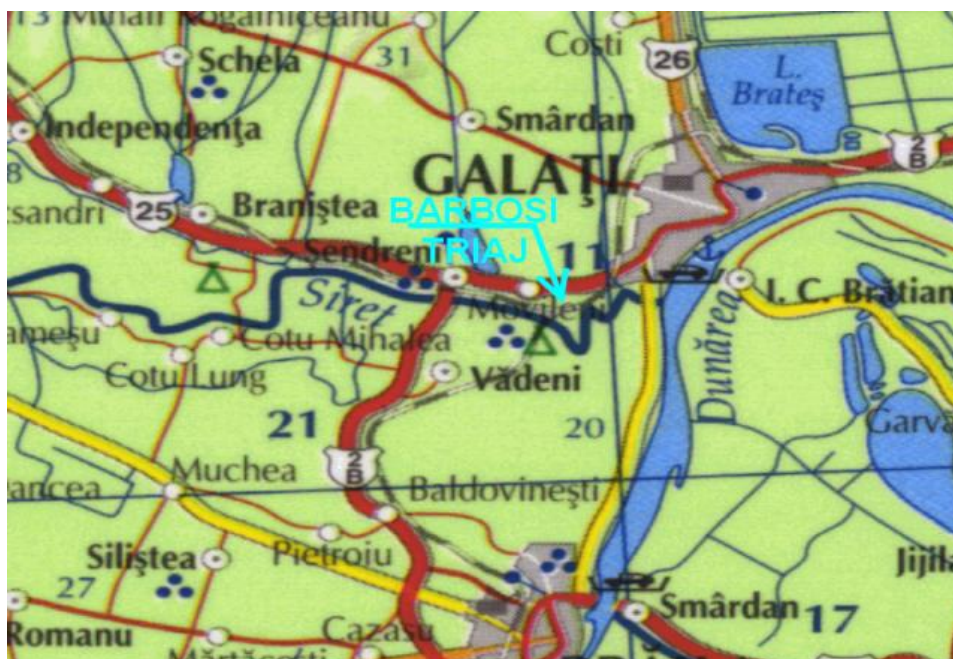


fig.1 - amplasarea locului accidentului

La ora 03:33, IDM localist din stația Barboși Călători a solicitat și a obținut cale liberă pentru trenul 39547 de la IDM localist din stația Barboși Triaj. După trecerea trenului la ora 03:52 prin stația Barboși Călători, pe ruta Barboși Ramificație Port – Barboși Ramificație Siret către Ramificație Barboși Triaj Post 14, mecanicul de locomotivă a oprit trenul la ora 04:03'30", la o distanță de aproximativ 103 metri înaintea semnalului de intrare YG2 aparținând stației Barboși Triaj.

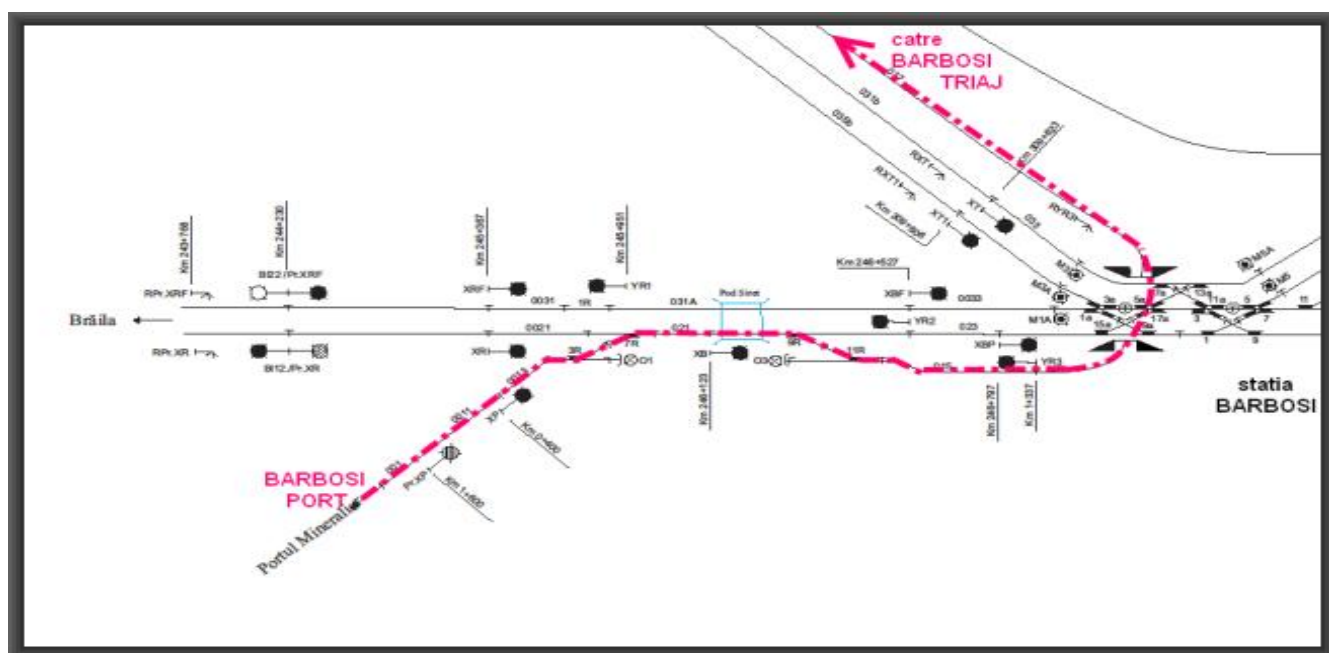


fig.2 - parcursul trenului către locul accidentului

După o staționare de aproximativ 1 minut înaintea semnalului de intrare YG2, mecanicul de locomotivă a pus trenul în mișcare și a acționat butonul de depășire ordonată a instalației de control automat al vitezei depășind semnalul YG2 care avea unitatea luminoasă de culoare roșie aprinsă, corespunzătoare indicației „OPREȘTE fără a depăși semnalul!”. Trenul s-a înscris pe un parcurs peste secțiunea izolată 054G, schimbătoarele de cale 18G și 12G, către linia de evitare ce se ramifică din schimbătorul de cale nr. 12G, către opritorul fix O4, pe care l-a distrus și a părăsit calea de rulare aproximativ 35 metri.

În urma acestui parcurs au deraiat: locomotiva DA 60-1566-3 cu toate osiile, primul vagon de la locomotivă cu toate osiile (nr. 33535304474-6) și al doilea vagon de la locomotivă cu prima osie de la primul boghiu (nr.31535375368-6).



De la ultima oprire a trenului în fața semnalului YG2 și până la părăsirea căii de rulare, locomotiva DA1566 a circulat cu o viteză crescătoare până la valoarea de 26,4 km/h, în condițiile în care pe toată această distanță circulația trenurilor era restricționată la treapta de viteză de 5km/h. Această restricție de viteză era prevăzută și în Buletinul pentru Avizarea Restricțiilor de Viteză (BAR) pentru decada 1-10 septembrie 2012, la pag.40, linia 708G, nr.crt.1.

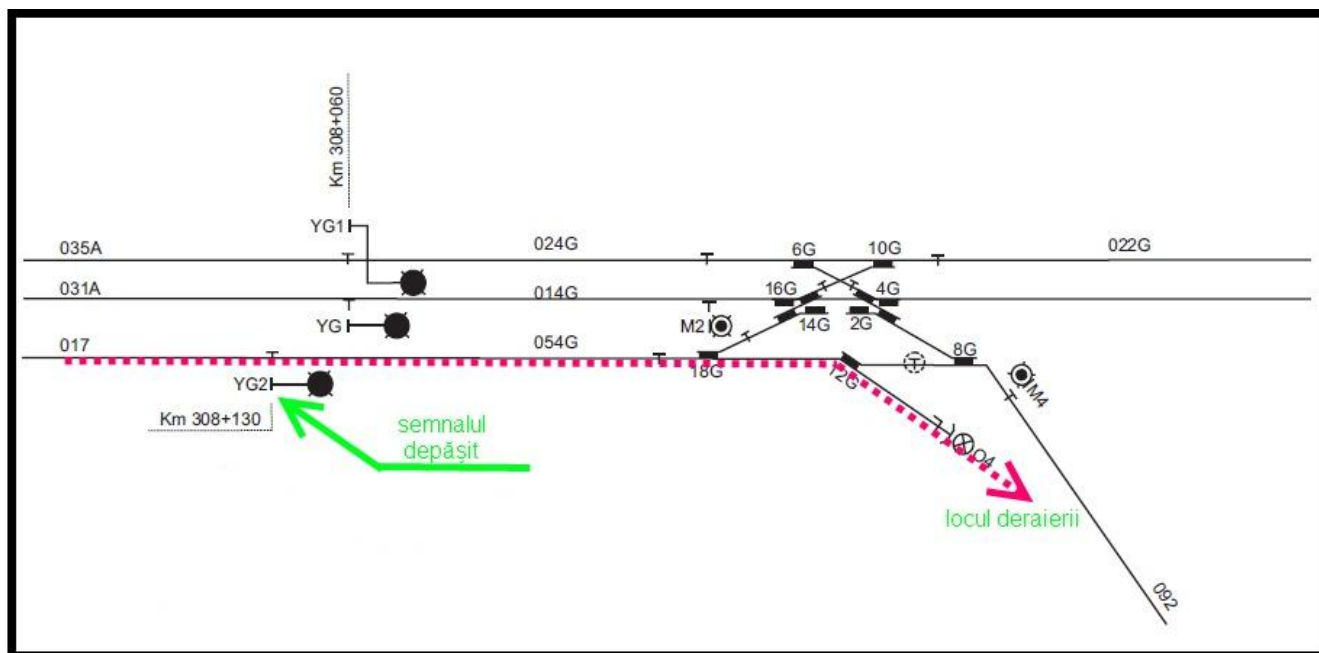


fig.3 - depășirea semnalului de către mecanicul locomotivei și amplasarea locului deraierii

În urma acestui accident nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

## A.2. Cauzele producerii accidentului

### A.2.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii accidentului o constituie părăsirea căii de rulare ca urmare a angajării trenului nr.39547 pe un parcurs nepermis și trecerii peste opritorul fix de cale, în urma deciziei mecanicului locomotivei DA1566 de a nu respecta reglementările în vigoare cu privire la depășirea indicației semnalului YG2, care afișa „OPREȘTE fără a depăși semnalul!”.

### A.2.2. Cauze subiacente

S-au identificat următoarele cauze subdiacente:

- lipsa comunicării prin radiotelefon a condițiilor de intrare, trecere, ieșire prin stație, și a confirmării reciproce dintre IDM și mecanicul trenului, conform **art.189** din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobată prin OMTCT nr.1816 din 26.10.2005, cu modificările ulterioare și **art.136 alin.(1)** din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr 201*, aprobate prin OMTCT nr.2229 din 23.11.2006, completate de către *Ordinul Departamentului CFR nr.36/155/1979*;
- circulația trenului nr.39547 cu o viteză necorespunzătoare, ca urmare a nerespectării de către mecanicul de locomotivă a prevederilor referitoare la viteza maximă admisă de linie de 5km/h precizate în buletinul de avizare a restricțiilor de viteză (BAR - decada în 1-10 septembrie 2012), încălcând prevederile **art.125 alin.(1)** din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr 201*, aprobate prin OMTCT nr.2229 din 23.11.2006;
- neexecutarea de către impiegatul dispozitor a comenzilor instalației de centralizare a macazurilor și semnalelor care să asigure din timp parcursul trenului nr.39547, conform **art.185** și **art.204 lit e**, din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobată prin OMTCT nr.1816 din 26.10.2005, cu modificările ulterioare;
- folosirea de către operatorii de transport feroviar a unor frecvențe radio necorespunzătoare tabloului repartițiilor din zona de lucru ale acestora, obligație precizată la **pct.2.3** din *Instrucția privind utilizarea eficientă a instalațiilor de radiotelefoane, întreținerea, depanarea operativă și repararea acestora aprobată de Consiliul Departamental cu nr.322 din data de 26.02.1975*.

### A.2.3. Cauzele primare

Cauza primară o constituie lipsa unei reglementări unitare actualizate cu privire la instruirea și autorizarea personalului de exploatare, reparare și întreținere, privind condițiile de folosire a radiotelefoanelor fixe, mobile și portabile, care să fie aplicabile tuturor participanților din transportul feroviar.

### A.3. Grad de severitate

Conform clasificării accidentelor prevăzută la art.7 din “Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România “ , aprobat prin HG 117/2010, fapta se clasifică ca **accident feroviar** conform **art.7 pct. 1 lit.b.**

### A.4. Recomandări de siguranță

Deoarece în anumite cazuri bine precizate în regulamentele și instrucțiunile folosite în circulația trenurilor și mișcările de manevră a convoaielor, comunicațiile prin intermediul instalațiilor radiotelefonice constituie comenzi sau dispoziții ce completează **ordinele** date prin indicațiile semnalelor folosite în semnalizarea la calea ferată din România, se recomandă actualizarea sau, după caz, emiterea de reglementări specifice aplicabile comunicațiilor din transportul feroviar, care să asigure reglementarea și aplicarea unitară a principiilor și regulilor de utilizare a rețelelor constituite în transportul feroviar, asignarea frecvențelor cât și condițiile de instruire și autorizare a personalului care exploatează radiotelefoanele fixe, mobile și portabile, aplicabile tuturor participanților din transportul feroviar (gestionar sau administrator de infrastructură, operator de transport feroviar și furnizor feroviar).

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice Autorității de Siguranță Feroviară Română, CNCF „CFR” SA, furnizorului de servicii SC TELECOMUNICAȚII CFR SA, precum și operatorului de transport feroviar SC SERVTRANS INVEST SA.

## B. RAPORTUL DE INVESTIGARE

### B.1. Descrierea accidentului

La data de 02.09.2012, în halta de mișcare Barboși Port, a fost compus trenul de marfă nr.39547 care a fost expedit la ora 03:15 către stația CFR Barboși Călători. Trenul a fost format din 39 vagoane goale (148 osii), cu greutatea bruto de 854 tone, procentul de frânare automată asigurat (884 tone frânate real față de 427 necesar de frânat), procentul de frânare pentru menținerea pe loc asigurat (780 tone frânate real față de 94 necesar de frânat), cu o lungime de 631 metri. Trenul a fost remorcat cu locomotiva DA 60-1566-3, proprietatea SC CONSTANTIN GRUP SA deservită de mecanic de locomotivă și șef tren aparținând SC SERVTRANS INVEST SA. În cabina locomotivei de la postul 2 se mai aflau un manevrant și un revizor tehnic de vagoane.

Trenul a circulat în baza dispoziției nr.18 transmisă în data de 01.09.2012 la ora 22:48 de către operatorul de circulație stațiilor și haltelor de mișcare firului de circulație nr.1 al Regulatorului de Circulație Galați (inclusiv stațiilor Barboși Triaș, Barboși Călători și haltei de mișcare Barboși Port) în care era menționată circulația trenului 39547, în condițiile din livret ale trenului 39353 (pe ruta HM Barboși Port - Barboși Ramificație Port – Barboși Ramificație Siret - Ramificație Barboși Triaș Post 14 – Barboși Triaș gr. A), până la stația CFU Mălina, aparținând liniei ferate industriale SC Arcelor Mittal Steel SA.

La ora 03:33, IDM localist din stația Barboși Călători a solicitat și a obținut cale liberă pentru trenul 39547 de la IDM localist din stația Barboși Triaș. După trecerea trenului prin stația Barboși Călători, înregistrată de IDM localist la ora 03:52, mecanicul de locomotivă a oprit trenul la ora 03:53’30”, cu locomotiva în dreptul atelierului aparținând SIRV Barboși pentru coborârea lăcătușului de revizie. După o staționare de 1 minut mecanicul de locomotivă a pus trenul în mișcare parcurgând o distanță de cca. 540 metri cu viteza maximă de 8,7 km/h, până la ora 03:59’30”, când trenul a fost oprit și a

staționat 1 minut, după care a fost pus în mișcare la ora 04.00'30" parcurgând o distanță de 800 metri cu viteza maximă de **29 km/h** până la ora 04.03'30", în condițiile în care viteza de circulație pe această distanță de linie era restricționată la valoarea maximă de **5km/h**, prevăzută în B.A.R. pentru decada în 1-10 septembrie 2012.

Observând indicația de „roșu” (*OPREȘTE, fără a depăși semnalul!*) a semnalului YG2 mecanicul a oprit trenul la o distanță de cca. 103 metri înaintea acestuia, solicitându-i șefului de tren contactarea impiegatului din stația Barboși Triaj. Mecanicul de locomotivă și șeful de tren au declarat că, la solicitarea șefului de tren au auzit în radiotelefon comunicarea „*hai de acolo mai departe la Mălina*”, această comunicare fiind auzită și de manevrantul care se afla în postul II al locomotivei. Impiegatul dispozitor cât și cel localist din stația CF Barboși Triaj au declarat că nu au fost contactați prin radiotelefon de către mecanicul de locomotivă sau șeful de tren, dar nici nu au comunicat acestora condițiile de intrare și trecere a trenului, conform reglementărilor privitoare la circulația trenurilor, motivația acestora fiind faptul că trenul trebuia să sosească mai târziu, iar executarea comenzilor de trecere ar fi putut restricționa mișcările de manevră sau o eventuală expediere a locomotivelor izolate din stație.

După o staționare de 1 minut, la distanța de cca. 103 metri înaintea semnalului de intrare YG2, mecanicul de locomotivă a pus trenul în mișcare depășind semnalul YG2 care avea unitatea luminoasă de culoare roșie aprinsă, corespunzătoare indicației „*OPREȘTE fără a depăși semnalul!*”, și a acționat butonul de depășire ordonată a instalației de control automat al vitezei trenului. Trenul s-a înscris pe un parcurs fără să fi fost pregătit și comandat de către IDM dispozitor, format din secțiunea izolată 054G, schimbătoarele de cale 18G, 12G și linia de evitare ce se ramifică din schimbătorul de cale nr. 12G. După ce a parcurs această ultimă distanță trenul a distrus opritorul fix O4 și a părăsit calea de rulare, mergând pe sol aproximativ 35 metri, deraind de toate osiile locomotiva DA 1566 și primul vagon de după aceasta, cât și prima osie de la primul boghiu al celui de-al doilea vagon de la locomotivă.

Pe o distanță de aproximativ 500 metri cuprinsă dintre locul ultimei staționări din fața semnalului YG2 și până la locul deraierii, trenul și-a crescut viteza atingând la impactul cu opritorul O4 viteza de **26,4 km/h**, în condițiile în care pe linia cuprinsă între locul staționării trenului în fața semnalului YG2 și schimbătorul de cale 18G viteza era restricționată la valoarea de **5 km/h**, această restricție de viteză fiind prevăzută în B.A.R. pentru decada în 1-10 septembrie 2012.

În urma accidentului feroviar nu s-au înregistrat victime sau accidentați.

## **B.2. Circumstanțele accidentului**

### **B.2.1. Părțile implicate**

Stația de cale ferată Barboși Triaj unde a avut loc accidentul feroviar este în administrarea CNCF „CFR” SA și este întreținută de salariații săi.

Infrastructura și suprastructura căii ferate sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații Secției L 1 Galați din cadrul Sucursalei CREIR CF Galați.

Instalațiile SCB de dirijare a traficului feroviar din stația CFR Barboși Triaj sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de către salariații ai Secției CT 1 Galați din cadrul Sucursalei CREIR CF Galați.

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

Instalația de radiocomunicații feroviare din dotarea locomotivei DA 60-1566-3 este proprietatea SC CONSTANTIN GRUP SRL și este întreținută de firme de specialitate în echipamente de radiocomunicații.

Locomotiva DA 60-1566-3 este în proprietatea și întreținută de SC CONSTANTIN GRUP SRL iar primele două vagoane de la locomotivă care au deraiat (335353244746 –primul, 315353753686 – al



doilea) sunt în proprietatea SC SERVTRANS INVEST SA iar întreținerea, reparațiile și reviziile sunt efectuate de către agenți economici autorizați ca furnizori feroviari.

Comisia de investigare a chestionat salariații implicați în conducerea și deservirea locomotivei, ai trenului, pe cei responsabili cu efectuarea circulației feroviare cât și martorii indirecti, aceștia fiind: mecanicul de locomotivă, șeful de tren, impiegatul de mișcare dispozitor și impiegatul de mișcare localist din stația Barboși Triaș, și manevrantul care se afla în postul II al locomotivei în momentul producerii accidentului.

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

Trenul de marfă nr.39547 era format din 39 vagoane goale, 148 osii, 854 tone brute, frânat automat necesar/real: 427/884 tone, frânat de mână necesar/real: 94/780 tone, cu o lungime a trenului de 631 metri și circula pe distanța Barboși Port – Mălina.

Dispozitivul de siguranță și vigilență și instalația de indicare și înregistrare a vitezei (sistem tip HASLER RT 12I) din dotarea locomotivei DA 60-1566-3 erau active, sigilate și în acțiune.

Instalația de control punctual al vitezei și autostop (INDUSI) a locomotivei DA 60-1566-3 era sigilată și activă.

### **B.2.3. Echipamente feroviare**

#### **Descrierea traseului căii**

- linia de cale ferată este de ecartament normal (1435mm);
- în fața semnalului YG2 linia este în aliniament pe o porțiune de 673 metri;
- între semnalul YG2 și schimbătorul de cale 18G există o curbă cu raza de 1250 m, deviație la stânga;
- în poziția pe abatere schimbătorul de cale nr. 12G dă acces la linia de evitare care este în curbă cu deviație la dreapta;
- schimbătorul de cale 18G este tip 49-300-1/9, stânga, ace articulate;
- schimbătorul de cale 12G este tip 49-300-1/9, stânga, ace articulate;
- viteza de circulație admisă pe porțiunea de linie cuprinsă între schimbătorul de cale 9R Barboși Călători și 18G Barboși Triaș este de 5 km/h;
- porțiunea de linie dintre semnalul de intrare YG2 și opritorul O4 are lungimea de 362 metri.

#### **Descrierea instalațiilor de siguranță pentru dirijarea traficului feroviar**

Stația CF Barboși Triaș este prevăzută cu instalație de centralizare electrodinamică de tip CR3, cu luminoschemă separată pentru grupa A și Postul 14, pupitru de comandă pentru grupa B.

Secțiunea izolată I AD din fața semnalului de intrare YG2 al stației Barboși Triaș este delimitată de semnalul de intrare YR3 al stației Barboși Călători și are lungimea de 1850 metri. Secțiunea izolată II AD aferentă semnalului YG2 este delimitată de semnalul de intrare YR3 și macazul 11R ale stației Barboși Călători și are lungimea de 400 metri.

### **B.2.4. Mijloace de comunicare**

Pentru comunicările și confirmările dintre impiegații din birourile de mișcare și posturile de conducere a locomotivei se folosesc instalații de comunicații mobile și fixe de radiocomunicații care nu au posibilitatea înregistrării convorbirilor și stocării informațiilor.

### **B.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar**

După producerea accidentului feroviar și efectuarea primelor investigații la fața locului, s-au luat măsuri de regarare a celor 37 vagoane nederaiate la linia 11A din stația Barboși Triaș, acțiune finalizată în data de 02.09.2012 la ora 11.26 și care a avut ca efect eliberarea și reluarea circulației pe linia curentă Barboși Călători - Barboși Triaș (variante Barboși Ramificație Siret - Ramificație Barboși Triaș Post 14). Circulația între stațiile Barboși Călători și Barboși Triaș nu a fost blocată în urma accidentului feroviar întrucât trenurile de marfă sosite de la Barboși Port au putut circula între aceste stații pe liniile curente „Varianta Bucla 1” și Varianta Bucla 2”.

Acțiunea de repunere pe șine a celor două vagoane deraiate s-a finalizat în data de 04.09.2012, în jurul orei 15.00. Lucrările de repunere pe șine a locomotivei deraiate s-au desfășurat în data de 10.09.2012, în intervalul orar 7:00-16:00.

### **B.3. Urmările accidentului**

#### **B.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți**

În urma accidentului feroviar nu s-au înregistrat victime sau accidentați.

#### **B.3.2. Pagube materiale**

În urma accidentului au rezultat pagube:

- la linii: a fost distrus opritor fix O4. Valoarea pagubei este de **1981** lei, conform devizului nr.12/284/2012 întocmit de Secția L1 Galați;
- la instalații:
  - distrugerea instalației aferentă opritorului fix O4 (opritor și cablul de la pichet la opritor;
  - au fost tăiate cablurile 231.33.12x1.37 și 231.1.4x1.37 de la DA2 la CDC 092;Valoarea pagubei este de **324,68** lei conform devizului nr. 704/CT1/1596/05.09.2012 întocmit de Secția CT1 Galați.
- la materialul rulant - **54.503,38** lei din care:
  - **1.285,41** lei conform devizului nr. RVB/698/07.09.2012 întocmit pentru vagonul 315353753686;
  - **2.136,18** lei conform devizului nr. RVB/703/07.09.2012 întocmit pentru vagonul 335353754746;
  - **51.081,79** lei conform devizului nr. 6/906BIS/2012 întocmit pentru locomotiva Diesel 60-1566-3.
- alte pagube: **25.559,09** lei reprezentând contravaloarea lucrărilor pentru repunerea vagoanelor și locomotivei pe șine și a citirii benzii vitezometrice.

#### **B.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar**

În urma accidentului feroviar nu a fost blocată circulația dintre stațiile Barboși Călători și Barboși Triaj, întrucât trenurile de marfă sosite din direcțiile Barboși Port și Vădeni au putut circula între aceste stații pe liniile curente „Varianta Bucla 1” și Varianta Bucla 2”.

### **B.4. Circumstanțe externe**

La data de 02.08.2012, la ora 4:00, oră premurgătoare producerii accidentului, temperatura în aer a fost de 14°C, cerul a fost parțial acoperit, precipitațiile lipseau iar vizibilitatea indicațiilor semnalelor a fost în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

### **B.5. Desfășurarea investigației**

#### **B.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat**

Din declarațiile **mecanicului de locomotivă** care a fost de serviciu la tura din 01/02.09.2012 la conducerea locomotivei Diesel 60-1566-3 se pot reține următoarele:

- a fost de serviciu pe locomotiva DA 60-1566-3 de la ora 19.00 la ora 7.00;
- a verificat instalațiile de siguranță și de control punctual a vitezei și a constatat că funcționau normal;
- a verificat instalația de radiocomunicații de pe locomotivă și a constatat că funcționa normal („se auzea foarte bine”);
- a circulat în condiții normale până la ultima staționare dinaintea stației CF Barboși Triaj dar a oprit la stația Barboși Călători pentru coborârea lăcătușului de revizie;
- a oprit în fața semnalului YG2 care afișa indicația „roșu”, la o distanță de aproximativ **10 metri**;
- după cca. 2 minute de la oprire, văzând că impieगतul de mișcare din stația Barboși Triaj nu comunică nimic, a luat hotărârea de a-l delega pe șeful de tren să apeleze impieगतul de mișcare pentru a-i transmite că trenul se află în fața semnalului;

- după ce a primit confirmarea de la impiegatul de mișcare cu expresia „*hai de acolo mai departe la Mălina*”, a întrebat pe șeful de tren ce să facă iar acesta i-a confirmat că „*putem trece cu semnalul pe oprire*”;
- a alimentat cu aer trenul, l-a pus în mișcare și a depășit semnalul YG2 care afișa indicația „roșu”, acționând butonul depășire ordonată;
- a avut certitudinea că impiegatul de mișcare din stația Barboși Triaj a răspuns la stația radiotelefon, motivat de faptul că în aceeași tură de serviciu a mai comunicat prin radiotelefon cu acesta, dar nu a făcut o recunoaștere regulamentară;
- a comunicat pe canalul de frecvență radio nr.1 alocat pentru circulația trenurilor, dar care era utilizat și de personalul de manevră din halta de mișcare Barboși Port;
- este convins că nu a confundat sau a interpretat comunicările sale cu impiegatul de mișcare din stația Barboși Triaj, cu comunicările din activitatea de manevră de la Barboși Port;
- a mai depășit alte semnale care afișau indicația „roșu” (*pe oprire*) la solicitarea impiegatilor de mișcare, fiind un mod de lucru obișnuit în stația CF Barboși Triaj;
- s-a bazat pe comunicarea radio a impiegatului de mișcare fiind convins că parcursul a fost pregătit de către acesta, dar o defecțiune la semnalul de circulație YG2 impune depășirea acestuia;
- a depășit viteza maximă admisă prevăzută în BAR de 5 km/h, motivat de faptul că trenul avea în compunere 39 vagoane și a observat pe timpul parcursului de la Barboși Port că „*lungimea trenului era de 670 m iar șina de cale ferată era un pic umedă și urma o curbă la dreapta și o rampă*” așa „*că trebuie să trag un pic mai tare de el*”;
- a văzut crengi în fața parbrizului și a intrat în „*parapet*” după câteva minute de la depășirea semnalului YG2;

Din declarațiile **șefului de tren** care a fost de serviciu în tura de 01/02.09.2012 la deservirea trenului 39547, se pot reține următoarele:

- a fost de serviciu din data de 01/02.09.2012 în funcția de șef tren și a deservit trenul 39547 din cabina de conducere a locomotivei;
- a observat că semnalul de dinaintea semnalului YG2 a avut indicația „galben-galben”;
- a constatat că semnalul YG2 a afișat indicația „roșu”
- a fost solicitat de mecanicul de locomotivă să ia legătura prin radiotelefon cu impiegatul de mișcare din stația CF Barboși Triaj;
- a apelat de mai multe ori stația CF Barboși Triaj în urma căreia i s-a răspuns „*hai, dăi bătaie la Mălina*”;
- nu i-a comunicat mecanicului conținutul convorbirii întrucât acesta a fost de față și a auzit-o;
- a recunoscut vocea impiegatului de mișcare din stația Barboși Triaj, întrucât „*de la intrarea în serviciu, acesta a mai vorbit și cu altcineva din grupa B*” și în plus îl cunoaște personal deoarece „*în cei 10 ani de când lucrez la SC Servtrans Invest SA, am mai fost în biroul de mișcare cu probleme legate de serviciu*”;
- a ajuns în afara biroului de mișcare (la geam) pentru a încunoștința impiegatul de mișcare de producerea accidentului feroviar moment în care i s-a părut că starea fizică a impiegatului de mișcare era „*dubioasă, adică miroseau a alcool în biroul de mișcare*”.

Din declarațiile **manevrantului de vagoane** în tura de serviciu din 01/02.09.2012, și care a fost prezent în postul nr. II al locomotivei DA 60-1566-3 pe durata remorcării trenului 39547, se pot reține următoarele:

- în timpul mersului trenului 39547 s-au făcut două opriri (una în fața atelierului de zonă unde a coborât lăcătușul de revizie iar a doua în fața semnalului de intrare al stației Barboși Triaj unde trenul a staționat aproximativ 5 minute);
- a avut funcționabilă pe canalul de frecvență nr.1 instalația de radiocomunicații din postul II;
- a auzit prin intermediul radiotelefonului când șeful de tren a strigat la stația Barboși Triaj de mai multe ori cu expresiile „*Triajul! Marius!*”, „*Hai pune pe liber după Ramificație!*” iar după ce s-a oprit trenul, într-un târziu, IDM i-a răspuns cu expresia „*hai, dăi drumul mai departe de acolo*”, fără să rostească numărul trenului sau numele șefului de tren;
- a auzit prin intermediul radiotelefonului că șeful de tren a apelat la impiegatul de mișcare și înainte și după oprirea trenului în fața semnalului de intrare YG2;

Din declarațiile **impiegatului de mișcare dispozitor** care a fost de serviciu în tura 01/02.09.2012 în stația CFR Barboși Triaș, se pot reține următoarele:

- a fost informat de IDM localist, la ora 3:52, despre trecerea trenului 39547 prin stația Barboși Călători;
- după ce a primit avizul de plecare a trenului 39547 de la stația Barboși Călători, a observat că secțiunea IIAD semnaliza starea de „ocupat” pe lumnoschemă, asimilând aceasta ca fiind circulația trenului, și a așteptat eliberarea secțiunii IIAD pentru apropierea trenului de semnalul YG2;
- a observat în jurul orei 04:12 că s-a ocupat secțiunea izolată 054G (aflată între semnalul YG2 și schimbătorul de cale 18G) și apoi s-au ocupat imediat și secțiunile izolate 12G, 2G-16G, 6G-10G, 14G-18G, 8G, 092;
- nu a efectuat nici-o comunicare prin radiotelefon cu mecanicul sau șeful de manevră a trenului 39547 și nici nu a fost solicitat de către aceștia înainte de producerea accidentului feroviar;
- nu a comunicat mecanicului de locomotivă condițiile de intrare și trecere a trenului în/prin stație justificând că a așteptat apropierea trenului de semnalul de intrare, momentul apropierii trenului fiind considerat după eliberarea secțiunii IIAD;
- a observat că secțiunea IIAD nu s-a eliberat nici după ocuparea secțiunii 054G;
- nu a existat nici un motiv care să nu permită punerea pe liber a semnalului de intrare YG2, din punct de vedere al circulației altor trenuri, manevrei sau stării instalației CED și nu s-a ivit necesitatea efectuării vreunui parcurs incompatibil cu parcursul de intrare a trenului 39547, după ce a primit de la IDM localist a informației privind trecerea trenului 39547 prin stația Barboși Călători;
- nu a pus pe liber semnalul de intrare YG2 datorită timpului mare de mers pe care îl fac trenurile ce circulă pe „Ramificație Pod Siret” și posibilității de apariție a necesității de efectuare a altor parcururi de circulație incompatibile cu parcursul „comandat” de semnalul de intrare YG2;
- nu a părăsit biroul de mișcare și a fost singura persoană care a manipulat instalațiile SCB și de comunicație prin radiotelefon existente în biroul de mișcare, după ce a primit de la IDM localist a informației privind trecerea trenului 39547 prin stația Barboși Călători;
- consideră că putea să pună pe liber semnalul YG2 pentru intrarea trenului 39547 după eliberarea secțiunii IIAD sau la comunicarea cu mecanicul trenului prin radiotelefon cu privire la apropierea acestuia de semnalul de intrare
- IDM dispozitor susține că „nu a fost contactat prin radiotelefon de către mecanicul și șeful de manevră a trenului 39547”.

Din declarațiile **impiegatului de mișcare localist** care a fost de serviciu în tura 01/02.09.2012 în stația CFR Barboși Triaș, se pot reține următoarele:

- l-a informat pe IDM dispozitor despre trecerea trenului nr.39547 de două ori: prima dată la cererea căii libere de către stația Barboși Călători (luată la cunoștință de IDM dispozitor cu semnătură) și apoi după primirea avizului de plecare-trecere de la stația Barboși Călători, la ora 3:52;
- a constatat că trenul nr.39547 a apărut în stație după un timp de mers mult mai scurt decât cel normal ocupând pe lumnoschemă primele două secțiuni de după semnalul YG2 fără ca în prealabil acest semnal să fi fost manipulat de IDM dispozitor;
- nu i s-a comunicat nimic mecanicului/șefului de tren de către IDM dispozitor prin radiotelefon;
- a auzit prin instalația de radiocomunicații doar partida de manevră a SC SERVTRANS INVEST SA din Barboși Port, care efectua mișcări de manevră la acea oră, iar frecvența pe care o foloseau a fost cea de pe canalul nr 1 (afectat pentru circulația trenurilor);
- a fost avizat telefonic, în jurul orei 4:15, de un reprezentant al SC SERVTRANS INVEST SA, altul decât personalul de tren, privind depășirea semnalului YG2 și deraierea locomotivei;
- s-a deplasat pe teren pentru a constata proporțiile accidentului feroviar, după care a informat telefonic pe șeful stației, șeful de tură de la RCR și instructorul stației.

### **B.5.2. Sistemul de management al siguranței**

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

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

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

- chestionarea personalului implicat în conducerea, deservirea materialului rulant și în efectuarea circulației feroviare;
- *Regulament de semnalizare – nr. 004*, aprobată prin OMTCT nr.1482 din 04.08.2006;
- *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobată prin OMTCT nr.1816 din 26.10.2005;
- Regulamentul de remorcare și frânare, nr. 006/2005;
- *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr 201*, aprobate prin OMTCT nr.2229 din 23.11.2006;
- *Instrucțiuni privind deservirea instalațiilor de siguranță, vigilență și control punctal al vitezei*, aprobate prin Ordinul nr.17DA/610/1987 al DTV ;
- *Instructia instalatiei pentru controlul automat al vitezei trenurilor și autostop tip INDUSI Ed. 1972.*
- *Instrucția privind utilizarea eficientă a instalațiilor de radiotelefoane, întreținerea, depanarea operativă și repararea acestora* aprobată de Consiliul Departamental cu nr.322 din data de 26.02.1975.

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

##### **B.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații**

Membrii comisiei de investigare au constatat că instalațiile de siguranță pentru dirijarea traficului feroviar erau în stare normală de funcționare și sigilate.

##### **B.5.4.2. Date constatate cu privire la linii**

Viteza este restricționată la 5 km/h pe porțiunea de linie cuprinsă între schimbătorul de cale 9R al stației Barboși Călători și 18G al stației Barboși Triaj.

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

Trenul de marfă nr.39547 era format din 39 vagoane goale, 148 osii, 854 tone brute, frânat automat necesar/real: 427/884 tone, frânat de mână necesar/real: 94/780 tone, cu o lungime a trenului de 631 metri și circula pe distanța Barboși Port – Mălina.

Dispozitivul de siguranță și vigilență și instalația de indicare și înregistrare a vitezei (sistem tip HASLER RT 12I) din dotarea locomotivei DA 60-1566-3 erau active, sigilate și în acțiune.

Instalația de control punctual al vitezei și autostop (INDUSI) a locomotivei DA 60-1566-3 era sigilată și activă.

#### **B.6. Analiză și Concluzii**

Din chestionarea personalului implicat și analizarea documentelor puse la dispoziția comisiei de investigare au reieșit următoarele:

1. lipsa sincerității în declarații a mecanicului de locomotivă și a șefului de tren cu privire la conducerea locomotivei DA 60-1566-3, raportul de citire a benzii vitezometrice indicând oprirea trenului la o distanță de 103 metri față de semnalul YG2 și nu în apropierea acestuia cum au susținut ambii membrii ai partidei trenului nr.39547;
2. graba autoimpusă a mecanicului de locomotivă în conducerea trenului nr.39547 prin rularea cu o viteză mult superioară (27,5km/h) față de cea admisă (5km/h) pe toată distanța din Port Barboși și până la ultima oprire, deși acesta avea și cunoștea prevederile din B.A.R. pentru decada în 1-10 septembrie 2012;
3. inexistența unei motivații credibile a mecanicului de locomotivă în depășirea semnalului de intrare YG2 ce ordona oprirea, declarația privind faptul că acesta a mai avut cazuri similare și în alte zone de circulație fiind neverificabilă;
4. lipsa de concentrare a mecanicului de locomotivă în respectarea reglementărilor cu privire la circulația trenurilor și a comunicațiilor radio, reieșită din lipsa sesizării acestuia a faptului că trenul s-a angajat pe un parcurs cu acces linia de evitare și convingerea mecanicului că se află cu trenul pe un parcurs corect efectuat de impiegat. Acest aspect este probat de faptul că frânarea nu s-a făcut pe distanța utilă astfel încât să se evite distrugerea opritorului fix O4 și deraierea vehiculelor feroviare din componența trenului;



5. impiegatul dispozitor nu a urmărit cu deosebită atenție indicațiile de pe luminoschemă și nu a observat eliberarea secțiunii izolate IIAD, pentru:
  - a executa parcursul cu semnalul YG2 pe liber, după primirea avizului de plecare-trecere de la stația Barboși Călători, parcursul de intrare a trenului nr.39547, contravenind prevederilor **art.185** și **art.204, lit e**, din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobată prin OMTCT nr.1816 din 26.10.2005, cu modificările ulterioare ;
  - a efectua către mecanic a comunicărilor impuse de prevederile **art.189** din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobată prin OMTCT nr.1816 din 26.10.2005, cu modificările ulterioare și a *Instrucției privind utilizarea eficientă a instalațiilor de radiotelefoane, întreținere, depanarea operativă și repararea acestora nr. 322/1972*;
6. folosirea frecvenței de circulație în activitatea de manevră de către operatorii de transport feroviar ce efectuau mișcări de manevră în stațiile CFR adiacente (Barboși Port);
7. efectuarea de comunicații radio (infirimate de IDM dispozitor și IDM localist) ce nu au conținut apeluri de recunoaștere între personalul de tren și impiegatul de mișcare, privind datele necesare identificării trenului și semnalului ce urma să fie depășit;

Din analiza pieselor din conținutul dosarului de investigare au mai rezultat următoarele aspecte care nu au cauzat accidentul feroviar și nu au legătură cu acesta:

- a. De la ora 03:54'30" mecanicul de locomotivă a pus trenul în mișcare parcurgând o distanță de cca. 540 metri cu viteza maximă de 8,7 km/h până la ora 03.59'30", când trenul a fost oprit și a staționat 1 minut, după care a fost pus în mișcare la ora 04.00'30" parcurgând o distanță de 800 metri cu viteza maximă de 29 km/h până la ora 04.03'30" (în condițiile în care această porțiune de linie de 1340 metri este inclusă în linia cuprinsă între schimbătorul de cale 9R al stației Barboși Călători și schimbătorul de cale 18G al stației Barboși Triaj pentru care viteza era restricționată la valoarea de 5km/h, această restricție de viteză fiind prevăzută în B.A.R. pentru decada în 1-10 septembrie 2012). Se constată astfel o depășire a restricției de viteză de către trenul 39547, anterior depășirii semnalului YG2 și fără legătură cu producerea accidentului feroviar, fapt ce se încadrează ca incident feroviar conform art.8 grupa A pct.1.7 din *Regulament*.
- b. La prezentarea în biroul de mișcare a șefului stației Barboși Triaj, ca urmare a avizării accidentului feroviar, acesta a întocmit un proces verbal de constatare a stării fizice a impiegaților dispozitor și localist pe care l-a semnat împreună cu aceștia și din care reiese că starea acestora era bună rectivul fiolei rămânând neînverzit, fără să fie menționată ora verificării. La sesizarea șefului de tren implicat în accidentul feroviar care s-a deplasat la biroul de mișcare ulterior producerii accidentului și la solicitarea reprezentantului SC Servtrans Invest SA prezent la fața locului pentru efectuarea primelor cercetări până la sosirea membrilor comisiei de investigare, s-a procedat la verificarea personalului implicat reieșind faptul că IDM dispozitor se afla sub influența băuturilor alcoolice la ora 8:03. Acesta a declarat că a fost liber de serviciu (predase serviciul de mișcare la ora 5:20) și că a consumat o bere la ora 7:30 în afara incintei stației Barboși Triaj.

## **B.7. Cauzele producerii accidentului**

### **B7.1. Cauza directă**

Cauza directă a producerii accidentului o constituie părăsirea căii de rulare ca urmare a angajării trenului nr.39547 pe un parcurs nepermis și trecerii peste opritorul fix de cale, în urma deciziei mecanicului locomotivei DA1566 de a nu respecta reglementările în vigoare cu privire la depășirea indicației semnalului YG2, care afișa „*OPREȘTE fără a depăși semnalul!*”.

### **B.7.2. Cauze subiacente**

S-au identificat următoarele cauze subdiacente:

- a) lipsa comunicării prin radiotelefon a condițiilor de intrare, trecere, ieșire prin stație, și a confirmării reciproce dintre IDM și mecanicul trenului, conform **art.189** din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobată prin OMTCT

nr.1816 din 26.10.2005, cu modificările ulterioare și **art.136 alin.(1)** din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr 201*, aprobate prin OMTCT nr.2229 din 23.11.2006, completate de către *Ordinul Departamentului CFR nr.36/155/1979*;

- b) circulația trenului nr.39547 cu o viteză necorespunzătoare, ca urmare a nerespectării de către mecanicul de locomotivă a prevederilor referitoare la viteza maximă admisă de linie de 5km/h precizate în buletinul de avizare a restricțiilor de viteză (BAR - decada în 1-10 septembrie 2012), încălcând prevederile **art.125 alin.(1)** din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr 201*, aprobate prin OMTCT nr.2229 din 23.11.2006;
- c) neexecutarea de către impiegatul dispozitor a comenzilor instalației de centralizare a macazurilor și semnalelor care să asigure din timp parcursul trenului nr.39547, conform **art.185** și **art.204, lit e**, din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobată prin OMTCT nr.1816 din 26.10.2005, cu modificările ulterioare;
- d) folosirea de către operatorii de transport feroviar a unor frecvențe radio necorespunzătoare tabloului repartițiilor din zona de lucru ale acestora, obligație precizată la **pct.2.3** din *Instrucția privind utilizarea eficientă a instalațiilor de radiotelefoane, întreținerea, depanarea operativă și repararea acestora aprobată de Consiliul Departamental cu nr.322 din data de 26.02.1975*.

### **B.7.3. Cauzele primare**

Cauza primară o constituie lipsa unei reglementări unitare actualizate cu privire la instruirea și autorizarea personalului de exploatare, reparare și întreținere, privind condițiile de folosire a radiotelefoanelor fixe, mobile și portabile, care să fie aplicabile tuturor participanților din transportul feroviar.

### **C. Recomandări de siguranță**

Deoarece în anumite cazuri bine precizate în regulamentele și instrucțiunile folosite în circulația trenurilor și mișcările de manevră a convoaielor, comunicațiile prin intermediul instalațiilor radiotelefonice constituie comenzi sau dispoziții ce completează **ordinele** date prin indicațiile semnalelor folosite în semnalizarea la calea ferată din România, se recomandă actualizarea sau după caz emiterea de reglementări specifice aplicabile comunicațiilor din transportul feroviar, care să asigure reglementarea și aplicarea unitară a principiilor și regulilor de utilizare a rețelelor constituite în transportul feroviar, asignarea frecvențelor cât și condițiile de instruire și autorizare a personalului care exploatează radiotelefoanele fixe, mobile și portabile, aplicabile tuturor participanților din transportul feroviar (gestionar sau administrator de infrastructură, operator de transport feroviar și furnizor feroviar).

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice Autorității de Siguranță Feroviară Română, CNCF „CFR” SA, furnizorului de servicii SC TELECOMUNICAȚII CFR SA, precum și operatorului de transport feroviar SC SERVTRANS INVEST SA.

Membrii comisiei de investigare:

- Doru Cătălin TOADER, investigator OIFR - investigator principal;
- Georgel MIDRIGAN, revizor regional SC la SCREÎR CF Galați - membru;
- Ștefan MIHAI, revizor regional SC la SCREÎR CF Galați - membru;
- Sorin ZAHIU, șef Secție Transporturi SC Servtrans Invest SA - membru;
- Ion ALEXANDRU, mecanic instructor SC Servtrans Invest SA - membru.