

AVIZ

În cazul incidentului feroviar produs la data de 03.08.2013, pe raza de activitate a Sucursalei „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Craiova, în stația Filiași, în circulația trenului de călători nr.2021 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC ”CFR Călători” SA), prin executarea eronată a parcurșului de ieșire în direcția Tîțăreni, în loc de direcția Gura Motrului, Organismul de Investigare Feroviar Român a desfășurat o acțiune de investigare în conformitate cu prevederile HG nr. 117/2010. Prin acțiunea de investigare desfășurată au fost strânse și analizate informațiile în legătură cu producerea incidentului 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.

Organismul de Investigare Feroviar Român nu a identificat recomandări de siguranță, drept pentru care nu a considerat necesar a fi luate măsuri corective în scopul îmbunătățirii siguranței feroviare și prevenirii accidentelor.

București .08.2013

Avizez favorabil
Director
Cristian Marius MOȘ

*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 incidentului feroviar produs la data de 03.08.2013, pe raza de activitate a Sucursalei „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Craiova, în stația Filiași, în circulația trenului de călători nr.2021 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC ”CFR Călători” SA).



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 03.08.2013 pe raza de activitate a Sucursalei
CREÎR CF Craiova, în stația CF Filiași, în circulația trenului de călători nr. 2021.



Ediția finală
23 august 2013

CUPRINS

	Pag.
A.PREAMBUL.....	4
<i>A.1. Introducere.....</i>	<i>4</i>
<i>A.2. Procesul investigației.....</i>	<i>4</i>
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	4
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	5
<i>C.1. Descrierea incidentului.....</i>	<i>5</i>
<i>C.2. Circumstanțele incidentului.....</i>	<i>6</i>
<i>C.2.1. Părțile implicate.....</i>	<i>6</i>
<i>C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului.....</i>	<i>6</i>
<i>C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i>	<i>6</i>
<i>C.2.4. Mijloace de comunicare.....</i>	<i>6</i>
<i>C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar</i>	<i>6</i>
<i>C.3. Urmările incidentului.....</i>	<i>6</i>
<i>C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....</i>	<i>6</i>
<i>C.3.2. Pagube materiale.....</i>	<i>7</i>
<i>C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....</i>	<i>7</i>
<i>C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului.....</i>	<i>7</i>
<i>C.4. Circumstanțe externe.....</i>	<i>7</i>
<i>C.5. Desfășurarea investigației.....</i>	<i>7</i>
<i>C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....</i>	<i>7</i>
<i>C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....</i>	<i>8</i>
<i>C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....</i>	<i>9</i>
<i>C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant...</i>	<i>9</i>
<i>C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații.....</i>	<i>9</i>
<i>C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie.....</i>	<i>9</i>
<i>C.6. Analiză și concluzii.....</i>	<i>9</i>
D. CAUZELE INCIDENTULUI.....	10
<i>D.1. Cauze directe.....</i>	<i>10</i>
<i>D.2. Cauze subiacente</i>	<i>10</i>
<i>D.3. Cauze primare</i>	<i>10</i>
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	10

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Organismul de Investigare Feroviar Român, denumit în continuare OIFR, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile *Legii nr. 55/2006*, privind siguranța feroviară, denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară, precum și a Regulamentului de investigare a incidentelor și a accidentelor, 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, denumit în continuare *Regulament de investigare*.

Obiectivul acțiunii de investigare a OIFR are ca scop îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară și nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

A.2. Procesul investigației

În temeiul art. 19, aln. 2 din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art. 48 din *Regulamentul de investigare*, OIFR, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, are obligația, de a deschide acțiuni de investigare și să constituie comisii de investigare pentru strângerea și analizarea informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și dacă este cazul emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Având în vedere nota informativă a Revizoratului general de siguranța circulației din cadrul CNCF „CFR” SA din data de 03.08.2013 precum și fișa de avizare a Revizoratului regional de siguranța circulației din cadrul Sucursalei Centru Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații Craiova, denumit în continuare CREÎR Craiova, privind incidentul produs la data de 03.08.2013 în jurul orei 12:42, pe raza de activitate a CREÎR Craiova în circulația trenului de călători nr. 2021 (aparținând operatorului de transport feroviar SC SNTFC „CFR CĂLĂTORI” SA), în stația CFR Filiași prin executarea eronată a parcurșului de ieșire în direcția Tîntăreni în loc de direcția Gura Motrului și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca incident, în conformitate cu prevederile art.8, Grupa A, pct. 1.13 din *Regulamentul de investigare*, directorul OIFR a decis deschiderea unei acțiuni de investigare și numirea comisiei de investigare.

Astfel, prin Nota nr. 4110/I46/2013 din data de 05.08.2013 a Investigatorului Șef, a numit investigator principal pe Florin Cristian STOICA, care prin Decizia nr. 4110/ 627 /2013 a numit comisia de investigare din personal aparținând CNCFR și ASFR, după cum urmează:

- | | | |
|----------------------|---------------------------------|--------|
| - Florentin CĂPĂȚÎNĂ | inspector sinteză - ISF Craiova | membru |
| - Ionel CRÎNGUȘ | inspector sinteză - ISF Craiova | membru |
| - Barbu SILANOVICI | revizor sector - CREÎR Craiova | membru |

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de **03.08.2013**, în jurul orelor 12:41, pe raza de activitate a **Sucursalei CREÎR CF Craiova**, secția de circulație Filiași – Tîrgu Jiu varianta prin Turceni (secție aparținând CNCF „CFR” SA linie simplă electrificată), în stația CF Filiași, trenul de călători nr. 2021 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC “CFR CĂLĂTORI” SA) a fost îndrumat în direcția Tîntăreni, în loc de direcția Gura Motrului.

Trenul de călători nr. 2021 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR CĂLĂTORI” SA, a circulat în relația București Nord – Tîrgu Jiu, a avut în componere 2 vagoane, 12 osii, 2 vagoane, tonaj brut 155 tone, frânat automat 186/215 tone, frânat de mână 16/59 tone, lungime 102 m, fiind remorcat cu locomotiva EA 41-0303-2.

Nu s-au înregistrat victime omenești sau răniți.
A întârziat un singur tren de călători, cu un total de 19 minute.

Cauza directă, factori care au contribuit

Incidentul s-a produs ca urmare a unor erori umane apărute în procesul de efectuare a parcursului de circulație în direcția Tîntăreni în loc de direcția Gura Motrului și expedierea trenului fără a se convinge de corectitudinea parcursului.

Nu au fost identificate cauze subiacente.

Nu au fost identificate cauze primare.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 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, având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică, ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct. 1.13.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 03.08.2013, trenul de călători nr. 2021, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA, a circulat în relația București Nord - Târgu Jiu, a avut în compunere 2 vagoane, 12 osii, 2 vagoane, tonaj brut 155 tone, frânat automat 186/215 tone, frânat de mână 16/59 tone, lungime 102 m, fiind remorcat cu locomotiva EA 41-0303-2.

Trenul 2021 circulă în actualele condiții conform telegramei 248/30.04.2013 a Direcției Trafic - Serviciul Mersuri de tren care în conformitate cu solicitarea SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA - serviciul Mers Tren nr. OP 28/g/131/24.04.2013 și OP 28/g/137/26.04.2013 a făcut modificări la Livretul cu mersul trenurilor Regio pe Sucursala CREÎR Craiova.

La punctul 22 din telegrama 248, se precizează că începând cu data de 17.05.2013, "se introduce în circulație, numai în zilele de vineri și sâmbătă, tren nou 2021 care va circula în rangul IV pe relația București Nord - Craiova - Filiași - Turceni - Târgu Jiu.

Personalul de serviciu la Sucursala CREÎR Craiova, stația Filiași de serviciu în tura de serviciu din 03.08.2013, a fost prelucrat de șeful de stație, din prevederile telegramei 248 în turele de serviciu din 27.06.2013 conform procesului verbal 261 și 25.06.2013 conform procesului verbal 258.

Din citirea de bandă a rezultat că locomotiva 40-0303-2, sosește cu trenul în Statia C.F. Filiasi la ora 12:41:33.

După punerea pe liber a semnalului X II cu indicația verde - galben " LIBER cu viteza redusă", trenul 2021, pleacă la ora 12:42:41, viteza crește la 29 km/h într-un spațiu de 232 m. De la 29 km/h viteza scade la 0 (zero) într-un spațiu de 86 m, trenul 2021 oprind la ora 12:43:41, deoarece mecanicul a observat că este făcut parcursul eronat.

După ce ia legătura cu IDM și primește ordin de circulație, schimbă sensul de mers și pleacă (dă trenul înapoi) la ora 13:00:02. Viteza crește la 11 km/h într-un spațiu de 58 m. De la 11 km/h viteza scade la 0 (zero) într-un spațiu de 202 m, oprind la ora 13:01:38.

Trenul 2021 pleacă din Statia C.F. Filiasi la ora 13:02:23.

În urma producerii acestui accident, circulația nu a fost închisă.

Nu s-au înregistrat victime omenești sau răniți.

A întârziat un singur tren de călători, cu un total de 19 minute.

În urma avizării producerii acestui incident feroviar, efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-au deplasat specialiști ai OIFR, și reprezentanți ai gestionarului de infrastructură feroviară publică.

Potrivit clasificării accidentelor prevăzută la art. 8 din *Regulamentul de investigare*, executarea eronată a parcursului de ieșire a trenului 2021 din data de 03.08.2013 se clasifică ca **incident feroviar** conform **art. 8, Grupa A, pct. 1.13**

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul producerii este situat pe raza de activitate a Sucursalei “Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF” Craiova, secția de circulație Filiași – Târgu Jiu, infrastructură publică, linie simplă electrificată.

Locomotiva de remorcare a trenului de călători nr. 2021 aparține operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR CĂLĂTORI”.

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători nr. 2021, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR CĂLĂTORI” SA, a circulat în relația București nord - Târgu Jiu, a avut în compunere 2 vagoane, 12 osii, 2 vagoane, tonaj brut 155 tone, frânat automat 186/215 tone, frânat de mână 16/59 tone, lungime 102 m, fiind remorcat cu locomotiva EA 41-0303-2

C.2.3. Echipamente feroviare

C.2.3.1 Linii

Descrierea traseului căii

În stația Filiași, în zona înregistrării incidentului, configurația traseului căii ferate este în aliniament.

C.2.3.2 Instalații

Stația Filiași este înzestrată cu instalații CED, iar pe distanța Capu Midia – Filiași circulația trenurilor se efectuează pe bază de bloc de linii automat banalizat pe ambele fire de circulație.

C2.4 Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și impiegatul de mișcare a fost asigurată prin stații radio-emisie-recepție, aflate în stare bună de funcționare.

C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea incidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în *Regulamentul de investigare* aprobat prin HG nr. 117/2010, în urma cărora s-au prezentat reprezentanți ai gestionarului infrastructurii publice și ai Autorității Feroviare Române – AFER.

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

Valoarea pagubelor materiale în conformitate cu devizul întocmit de către administratorul infrastructurii feroviare publice este următoarea:

Pagube materiale	ron
Întârzieri de trenuri conform actului Sucursalei CREÎR Craiova, Divizia Trafic, CCT Craiova nr. 1121/ 2 /434 / 2013	38
TOTAL	38

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii acestui accident, trenul 2021 a avut 19 min. întârziere.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

În urma producerii acestui accident nu au fost urmări asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 03.08.2013, în jurul orei 12:42, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer senin, cu temperatura de +26°C.

Vizibilitatea indicațiilor semnalelor luminoase a fost conform cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

- IDM dispozitor de serviciu la stația Filiași în tura din 03.08.2013, a declarat următoarele:
 - a fost înștiințat de IDM localist că a fost transmis avizul de trecere a trenului 2021;
 - a efectuat parcurs de intrare la linia 2 și a comunicat prin stația RER că are comandă de intrare pe linie directă;
 - a efectuat parcurs de ieșire în direcția Țințăreni;
 - a realizat greșeala făcutăși a luat măsuri de oprire a trenului;
 - a considerat că a intervenit o defecțiune la SI 6-10, a consemnat în RRISC și a plecat pe teren pentru verificare;
 - a dispus către IDM exterior să emită ordin de circulație pentru darea trenului înapoia linia 2;
 - a expediat trenul normal cu 19 minute întârziere.
- IDM localist de serviciu la stația CF Filiași în tura din 03.08.2013, a declarat următoarele:
 - a primit avizul de trecere al trenului 2021 de la Halta de mișcare Răcari, notându-l în Registrul de căi libere comenzi și mișcare;
 - a avizat trenul 2021 la publicul călător;
 - a notat ora de garare a trenului la linia 2;
 - a așteptat să plece trenul din stație pentru a fi raportat la stația vecină;
 - a auzit IDM dispozitor strigând prin stație "că bun așa" și privind luminoschema a observat SI 6-10, clipind pe aparat;
 - IDM blochist a notat deranjamentul în RRISC;
 - am transmis cu număr și oră la operatorul RC, deranjamentul;
 - IDM blochist a plecat pe teren pentru verificarea SI 6-10;
 - a luat legătura cu IDM expeditor pentru regararea trenului la linia 2;
 - SI 6-10 s-a eliberat pe aparatul de comandă fără intervenția organelor CT;
 - am avizat operatorul CT cu număr și oră;
 - trenul a fost expediat la ora 13.01;
 - a notat și a transmis avizul de plecare stației vecine.

- IDM exterior de serviciu la stația Filiași în tura din 03.08.2013, a declarat următoarele:
 - a supravegheat prin defilare gararea trenului 2021 la linia 2;
 - după ce șeful de tren a dat semnalul "gata de plecare" m-am deplasat către locomotivă pentru a fi perceput mai bine de mecanicul trenului 2021;
 - sa convins că semnalul de ieșire este pe liber, dar datorită soarelui nu sa convins de indicația de direcție;
 - a dat semnalul de plecare și trenul s-a pus în mișcare;
 - a supravegheat prin defilare până la ieșirea din stație;
 - după depășirea semnalului de ieșire acesta s-a oprit imediat după semnal;
 - a luat legătura cu IDM dispozitor și acesta a dat dispoziție verbală să emit ordin de circulație pentru darea trenului înapoi;
 - sa deplasat la locomotivă și a înmănat ordin de circulație mecanicului de la trenul 2021 în care a fost specificat că poate să dea trenul înapoi la linia 2 liberă, cu parcurs "asigurat în bloc" și în baza semnalelor date de agenții trenului;
 - trenul a dat înapoi după semnal,
 - semnalul de ieșire a fost pus pe liber cu indicație verde și sindicatorul de direcție spre Severin;
 - după ce șeful de tren a dat semnalul "gata de plecare" a dat plecarea trenului după care a supravegheat prin defilare trenul până la ieșirea din stație.

- Mecanicul de locomotivă aparținând SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA, a declarat următoarele:
 - a condus locomotiva EA 40-0303-2 care a remorcat trenul nr.2021, în data de 03.08.2013, pe distanța Craiova – Târgu Jiu;
 - a pus trenul în mișcare în baza semnalului de "pornirea trenului" dat de IDM exterior și a semnalului de ieșire cu indicație verde - galben;
 - după demarare a observat parcursul eronat cu direcția de mers a trenului, acesta fiind făcut spre stația Tîntăreni;
 - a luat măsuri de frânare a trenului și a oprit după depășirea semnalului;
 - a luat legătura cu IDM din stația Filiași;
 - a fost înmănat ordin de circulație cu condițiile de dare înapoi a trenului;
 - în baza ordinului de circulație și a semnalelor date de partida trenului a dat trenul înapoi la peron;
 - a fost dat semnalul de pornire de IDM exterior, cu semnalul de ieșire cu indicația "verde".

- Șeful de tren aparținând SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA, a declarat următoarele:
 - a efectuat serviciu în relația Craiova - Târgu Jiu;
 - trenul a plecat din stația Filiași dar după o distanță parcursă a oprit brusc;
 - a coborât din vagon și a luat legătura cu mecanicul de locomotivă;
 - mecanicul a comunicat că parcursul este eronat;
 - a venit IDM din stația Filiași care a dispus prin ordin de circulație darea înapoi a trenului în stație;
 - mecanicul a transmis darea trenului înapoi;
 - trenul a fost expedit normal.

- Conducătorul de tren aparținând SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA, a declarat următoarele:
 - a efectuat serviciu în relația Craiova - Târgu Jiu;
 - trenul a plecat din stația Filiași dar după o distanță parcursă a oprit brusc;
 - șeful de tren a comunicat că trenul trebuie dat înapoi în stația Filiași;
 - a efectuat operațiunile necesare;
 - trenul a fost expedit normal.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

La momentul producerii incidentului feroviar, SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA în calitate de operator de transport feroviar de călători avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile

ferate comunitare, a Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinul ministrului transporturilor nr.535/2007 privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România, modificat și completat prin Ordinul ministerului transportului și infrastructurii nr. 884 din 03.11.2011.

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

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

norme și reglementări

- Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr.201/2007;
- Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România – 2010.

surse și referințe

- chestionarea salariaților implicați în producerea incidentului feroviar;
- poze efectuate în stația Filiași;
- acte, documente - copii conform cu originalul;

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Stația Filiași este înzestrată cu instalații CED, iar circulația feroviară se face după sistemul blocului de linie automat cale dublă banalizat.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

Incidentul s-a produs pe o zonă în care viteza maximă de circulație conform livret tren călători Craiova este de 120 km/h.

C.6. Analiză și Concluzii

Din analiza constatărilor efectuate la locul producerii incidentului, a mărturiilor salariaților implicați, se poate concluziona că incidentul feroviar s-a produs în următoarele condiții:

- după sosirea trenului 2021 la linia II, IDM dispozitor face parcurs de ieșire în direcția Țințăreniș
- IDM exterior dă "pornirea trenului" fără să observe că indicatorul de direcție la semnalul de ieșire X II, nu dă indicația corespunzătoare;
- mecanicul de locomotivă pune trenul în mișcare fără să observe că indicatorul de direcție la semnalul de ieșire X II, nu dă indicația corespunzătoare;
- după parcurgerea unui spațiu de 318 m oprește trenul deoarece a observat că parcursul era făcut "eronat";
- IDM dispozitor a considerat că a intervenit o defecțiune la SI 6-10, a consemnat în RRISC și a plecat pe teren pentru verificare;
- la întoarcerea de pe teren a dispus către IDM exterior să emită ordin de circulație pentru darea trenului "înapoi";
- trenul este retras la linia II, după care se efectuează parcurs normal către halta de mișcare Gura Motrului;
- trenul este expedit și ajunge la destinație fără alte urmări.

D. Cauzele producerii incidentului

D.1 Cauza directa

Incidentul s-a produs ca urmare a unor erori umane apărute în procesul de efectuare a parcursului de circulație în direcția Tîntăreni în loc de direcția Gura Motrului și expedierea trenului fără a se convinge de corectitudinea parcursului.

D.2. Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente ale producerii acestui accident.

D.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui accident.

E. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite SNTFC “CFR CĂLĂTORI” SA, CNCF „CFR” SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Membrii comisiei de investigare:

- Florin Cristian STOICA - investigator principal _____
- Florentin CĂPĂȚÎNĂ - investigator_____
- Ionel CRÎNGUȘ - investigator_____
- Barbu SILANOVICI - investigator_____