

AVIZ

În cazul incidentului feroviar produs la data de 22.07.2012, pe raza de activitate a Sucursalei „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara, în stația Băile Călacea, la manevrarea unui convoi de manevră aparținând SC Grup Feroviar Român SA s-a produs deraierea unui grup de 5 vagoane, 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 26.08.2013

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 22.07.2012, pe raza de activitate a Sucursalei „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara, în stația Băile Călacea, la manevrarea unui convoi de manevră (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA).



MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA FERROVIARA ROMANA

ORGANISMUL DE INVESTIGARE FERROVIAR ROMAN



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 22.07.2012, pe raza de activitate a Sucursalei CREÎR
Timișoara, în stația Băile Călacea, la manevra de regarare a unui convoi de manevră de la linia 2 la
linia 1



Ediția finală
26.08.2013

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.....	5
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	6
<i>C.1. Descrierea incidentului.....</i>	<i>6</i>
<i>C.2. Circumstanțele incidentului.....</i>	<i>6</i>
<i>C.2.1. Părțile implicate.....</i>	<i>7</i>
<i>C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului.....</i>	<i>8</i>
<i>C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i>	<i>8</i>
<i>C.2.4. Mijloace de comunicare.....</i>	<i>8</i>
<i>C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar.....</i>	<i>9</i>
<i>C.3. Urmările incidentului.....</i>	<i>9</i>
<i>C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....</i>	<i>9</i>
<i>C.3.2. Pagube materiale.....</i>	<i>9</i>
<i>C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....</i>	<i>9</i>
<i>C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului</i>	<i>9</i>
<i>C.4. Circumstanțe externe.....</i>	<i>10</i>
<i>C.5. Desfășurarea investigației.....</i>	<i>10</i>
<i>C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....</i>	<i>10</i>
<i>C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....</i>	<i>19</i>
<i>C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....</i>	<i>19</i>
<i>C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant...</i>	<i>20</i>
<i>C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații.....</i>	<i>20</i>
<i>C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie.....</i>	<i>20</i>
<i>C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia.....</i>	<i>20</i>
<i>C.6. Analiză și concluzii.....</i>	<i>20</i>
<i>C.6.1. Analiza modului de producere a inccidentului.....</i>	<i>20</i>
D. CAUZELE INCIDENTULUI.....	22
<i>D.1. Cauza directă</i>	<i>22</i>
<i>D.2. Cauze subiacente</i>	<i>22</i>
<i>D.3. Cauze primare</i>	<i>23</i>
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	23

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

La data de 22.07.2012, pe raza de activitate a Sucursalei „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara (CREÎR CF Timișoara), în stația Băile Călacea, la manevra de regarare a unui convoi de manevră compus din 26 de vagoane aparținând SC Grup Feroviar Român SA s-a produs deraierea unui grup de 5 vagoane.

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 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 de investigare*.

Acțiunea de investigare a Organismului de Investigare Feroviar Român nu a avut ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind 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.

La data de 22.07.2012, Sucursala „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara – Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Timișoara, a avizat incidentul referitor la deraierea a 5 vagoane din convoiul de manevră compus din 26 de vagoane. Raportul de investigare a fost finalizat de către membrii comisiei de investigare, fiind încadrat conform prevederilor la art.8, Grupa B, pct.2.4, din *Regulamentul de investigare*, avizat de către CNCF,,CFR,,SA - Revizoratul General de Siguranța Circulației și Control și aprobat de către conducerile celor două societăți implicate.

La data de 26.07.2012, Sucursala „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara – Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Timișoara, a avizat incidentul referitor la depășirea limitei stației de un convoi de manevră format din 26 vagoane, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice. La data constatării, fapta a fost încadrată conform prevederilor art.8, Grupa B, pct 2.1. din *Regulamentul de investigare*. Cu toate că incidentul referitor la depășirea limitei stației Băile Călacea a fost cunoscut încă de la producerea acestuia, acesta a fost avizat cu întârziere, respectiv la data de 26.07.2012, de către Sucursala „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara – Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Timișoara,.

Ca urmare a apariției unei divergențe între membrii comisiei de investigare, în legătură cu stabilirea cauzei producerii incidentului, dosarul de investigare a fost înaintat Organismului de Investigare Feroviar Român în vederea finalizării raportului de investigare.

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19 alin.2 din *Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.72(2) din *Regulamentul de investigare*, în cazul în care există divergențe, între membrii comisiei în legătură cu stabilirea cauzei incidentului, finalizarea raportului de investigare asupra incidentului se face de către OIFR.

Astfel, prin Decizia nr. 117 din data de 27.06.2013, a fost numită comisia de investigare formată din personal aparținând OIFR, după cum urmează:

- Ciochină Ștefan investigator principal – OIFR
- Ciolacu Tudor investigator – OIFR
- Luca Păiș investigator - OIFR

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

În data de 22.07.2012, în jurul orei 14.45, pe raza de activitate a Sucursalei „Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara, în stația Băile Călacea, la manevra de regarare a unui convoi de manevră compus din 26 de vagoane (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA) s-a produs deraierea unui grup de 5 vagoane.

Convoiul de manevră aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA, a avut în componere, 26 vagoane seria Uagps, 535 tone, 104 osii goale, 428 metri. Locomotiva și personalul care o conducea respectiv deservea aparțin operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA.

În urma producerii acestui incident, mecanicul de locomotivă a fost accidentat în urma căderii de pe locomotivă.

Cauzele producerii incidentului

Cauzele directe și factorii care au contribuit

Incidentul, soldat cu deraierea celor cinci vagoane din convoiul de manevră (primele în sensul de împingere), s-a produs datorită tamponării violente dintre convoiul de manevră și opritorul fix 01 – cap X (aflat în capătul liniei de tragere 5 din prelungirea liniei 1), urmare a absenței mecanicului de la conducerea locomotivei.

Factori care au contribuit

- Scoaterea din funcție a instalațiilor de siguranță și vigilență coroborat cu absența din cabina de conducere a locomotivei a unui agent instruit pentru luarea tuturor măsurilor în cazul în care mecanicul își pierde capacitatea de conducere
- Acceptarea de către factorii implicați în desfășurarea operațiunilor de manevră a unui mod de lucru ce a presupus încălcarea, cu bună știință, a prevederilor instrucțiunile evidențiate în cuprinsul Raportului de investigare.

Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente ale producerii acestui incident.

Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică, ca incident feroviar conform art.8.2.4.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

Stația CF Băile Călacea se află pe secția de circulație Arad - Timișoara Nord. Subunitatea este înzestrată cu instalație SCB tip CED - CR 2, iar circulația trenurilor și manevrarea vagoanelor se face în baza indicațiilor permissive a semnalelor luminoase de circulație și manevră. Stația de cale ferată are un dispozitiv format din trei linii de primire – expediere, o linie de încărcare/descărcare și două linii de evitare.

În data de 22.07.2012, în jurul orei 12¹⁸, în stația Băile Călacea a sosit la linia 2 trenul 89321, proprietatea operatorului feroviar de transport marfă SC Grup Feroviar Român SA. Trenul era compus din 26 de vagoane – seria Uagps, 535 tone, 104 osii goale, 428 m.

Trenul era remorcat cu locomotiva electrică EB 232. În compunerea trenului, după locomotiva de remorcare, se afla locomotiva DF 032 necesară pentru efectuarea operațiilor de manevră în stația Băile Călacea. Locomotiva EB 232 după dezlegare a regarat la linia 4.

În jurul orei 14.33, IDM al stației Băile Călacea execută parcurs de manevră de la linia 2 spre linia curentă în direcția Orășoara în vederea regarării convoiului de manevră la linia 1. Mecanicul locomotivei DF 032, aflat în conducere simplificată, în baza indicației permissive a semnalului X2, pune convoiul de manevră, format din 26 vagoane, în mișcare, prin tragere, oprind cu ultimul vagon, în fața semnalului de manevră M4. Cu toate că IDM a fost avertizat optic și acustic de instalația de pe pupitrul de depășirea limitei stației prin aprinderea ledului corespunzător indicației LCO și a ledurilor corespunzătoare secțiunii izolate X1AD, acesta nu a luat nici o măsură, efectuând parcurs de manevră de la semnalul de manevră M4 la linia 1 și a comunicat mecanicului prin stația de emisie recepție efectuarea acestui parcurs.

La ora 14.38 convoiul de manevră s-a pus în mișcare spre linia 1. La scurt timp mecanicului i s-a făcut rău, a deschis ușile de la locomotivă și a căzut de pe aceasta.

Convoiul de manevră, având pe primul vagon în sensul de împingere pe șeful de manevră dotat cu stație de emisie recepție, s-a înscris pe linia 1 care nu era ocupată cu material rulant, moment în care șeful de manevră a sesizat că viteza convoiului manevrat prin împingere este relativ mare și a solicitat mecanicului prin stația de emisie recepție reducerea vitezei.

IDM al stației Băile Călacea, aude la stația RTF solicitarea șefului de manevră către mecanic (șeful de manevră aflat pe primul vagon în sensul de împingere), privind reducerea vitezei și luarea măsurilor de oprire a convoiului.

IDM al stației Băile Călacea observă pe luminoschemă ocuparea de către convoi a secțiunii 13/19 spre parapetul 01 cap X, iese din biroul de mișcare și observă primele vagoane deraiate.

La deplasarea IDM pe teren, acesta constată că primele 5 vagoane în sensul de împingere au depășit parapetul 01, peste prisma de balast, cu blocarea pasajului rutier de la trecerea la nivel aflată la km 19+560.

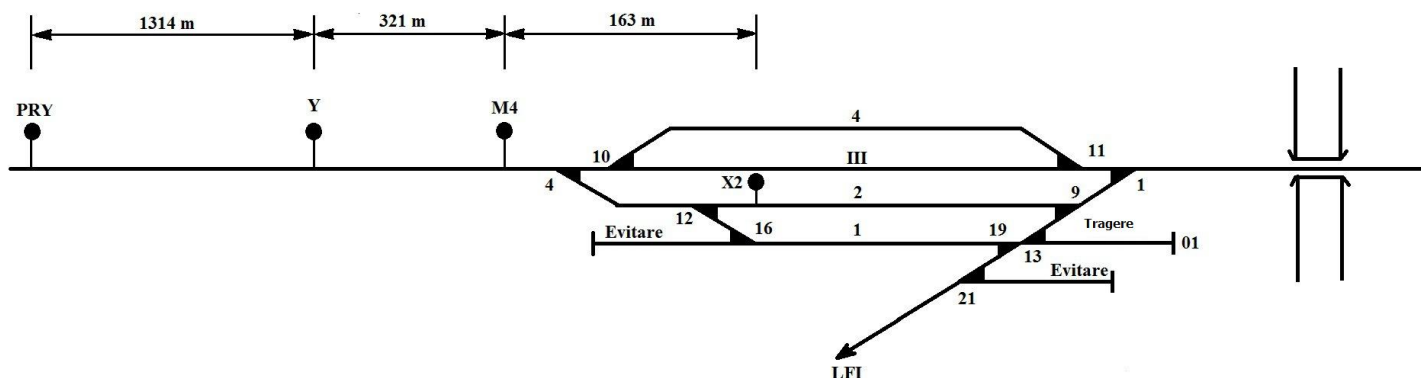
În momentul tamponării violente dintre convoi și parapet, șeful de manevră, aflat pe primul vagon, în sensul de împingere, a sărit din tren, după care s-a deplasat urgent la locomotivă unde a constatat că mecanicul nu era în cabina de conducere, luând măsuri de oprire a motorului diesel și de asigurare a locomotivei. După avizarea șefilor ierarhici, referitor la deraierea vagoanelor, IDM a ieșit din biroul de

mişcare și a observat în capătul Y al stației, o persoană căzută în apropierea semnalului luminos de manevră M4, care a fost transportată cu un autoturism. Ulterior, pe peronul stației a fost adus cu autoturismul respectiv mecanicul convoiului de manevră.

A fost sesizat Serviciul de Urgență, mecanicul convoiului de manevră fiind transportat la Spitalul Județean de Urgență Timișoara.

Cu ocazia constatărilor efectuate la fața locului imediat după producerea incidentului conform Procesului Verbal nr.188/2012 din stația Băile Călacea, întocmit de către reprezentanți ai Sucursalei “Centrului Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații” Timișoara și SC Grup Feroviar Român SA a fost găsit un bidon de 6 litri cu un lichid de culoare gălbuie între semnalul de intrare și semnalul M4.

Schița stației Băile Călacea



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” Timișoara, stația Băile Călacea.

Convoiul de manevră, a fost remorcat de locomotiva DF 032 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA, iar vagoanele sunt proprietatea Rolling Stock Company SA.

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Convoiul de manevră aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA, a avut în compunere, 26 vagoane seria Uagps, 535 tone, 104 osii goale, 428 metri. Locomotiva și personalul care o conducea respectiv deservea și personalul de manevră aparțin operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA.

La verificarea locomotivei DF 032 s-au constatat următoarele:

- Robinetul mecanic KD2 era în poziție de frânare ordinară.
- Robinet frână directă FD1 era în poziție de frânare.
- Frâna de mână era strânsă.
- Motorul diesel era oprit.
- Inversorul de mers era pe poziția 0.
- Instalația INDUSI era în funcție.
- Instalația DSV avea robinetul în poziția izolat, iar din punct de vedere electric în funcție.
- Robinet KD2 și pupitru aveau mecanismele de înzăvorăre defecte.
- Revizia tip PTh3 a fost efectuată la 19.07.2012 în Depoul Arad.
- Schema sinoptică cu operațiile pe care trebuie să le efectueze șeful de tren în cazul când mecanicul își pierde capacitatea de conducere era afișată în cabină.
- Stația RER era în funcție.

La verificarea instalațiilor s-au constatat următoarele:

- Instalația CED din biroul de mișcare era în bună stare de funcționare și cu plumbii de control compleți și intacți.
- Stația RER din biroul de mișcare era în bună stare de funcționare.
- Macazurile din parcurs erau manevrate poziția corespunzătoare parcursului.

Manevra de regarare s-a efectuat în baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase de manevră, instalația CED – CR 2 funcționând în parametrii corespunzători.

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

Descrierea traseului căii

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei “ CREÎR CF” Timișoara, stația Băile Călacea.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii este alcătuită din șină tip 40, traverse de beton Ts 13.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicii de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radio-telefon.

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 CNCF “CFR” SA administratorul infrastructurii feroviare publice, ai operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, ai Autorității Feroviare Române – AFER. A fost sesizat Serviciul de Urgență, mecanicul de locomotivă fiind transportat la Spitalul Județean de Urgență Timișoara.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii incidentului mecanicul de locomotivă a fost internat la Spitalul Clinic Timișoara, conform scrisorii medicale nr. 20687/02.08.2012.

C.3.2. Pagube materiale

Valoarea pagubelor materiale în conformitate cu devizul estimativ întocmit de către societatea reparatoare, este următoarea:

- La linie conform Deviz nr. 1.1.3/2941/25.07.2012 emis de Secția L3Timișoara – în valoare de 4714,86 lei.
- La instalații conform Deviz nr. 2355/2012, emis de Secția CT1Timișoara – în valoare de 4660,84 lei.

La vagoanele implicate în incident s-au constatat următoarele pagube:

- la vagonul 33539332573-3 conform Deviz estimativ nr. 1860/0109/25.07.2012, emis de SC BEGA REPARAȚII VAGOANE S.A. – în valoare de 3582,91 lei.
- la vagonul 33539333372-9 conform Deviz estimativ nr. 1862/0109/25.07.2012, emis de SC BEGA REPARAȚII VAGOANE S.A. – în valoare de 3062,77 lei.
- la vagonul 33539334298-5 conform Deviz estimativ nr. 1863/0109/25.07.2012, emis de SC BEGA REPARAȚII VAGOANE S.A. – în valoare de 3534,59 lei.
- la vagonul 33539335770-2 conform Deviz estimativ nr. 1864/0109/25.07.2012, emis de SC BEGA REPARAȚII VAGOANE S.A. – în valoare de 4396,93 lei.
- la vagonul 33539332588-1 conform Deviz estimativ nr. 1861/0109/25.07.2012, emis de SC BEGA REPARAȚII VAGOANE S.A. – în valoare de 5500,10 lei.

Totalul pagubelor la vagoane: 20077,30 lei.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma incidentului feroviar nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri:

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 22.07.2012, în jurul orei 15.00, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, temperatura în aer de +40°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

Din relațiile scrise care se regăsesc la dosarele de investigare ale incidentelor clasificate la art.8.2.4 și la art.8.2.1. din Regulament și a celor din dosarul de cercetare internă al SC Grup Feroviar Român SA, precum și din relațiile scrise care au fost luate de către membrii prezentei comisii se investigare se pot reține următoarele:

Din declarația mecanicului de locomotivă, aparținând de SC Grup Feroviar Român SA – Punct de Lucru Timișoara, aflat în serviciu pe DF 032

1. Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1088/2012 încadrat la art.B2.4., privind deraierea unui grup de 5 vagoane și aprobat de conducerile celor două societăți implicate

- la data de 22.07.2012 a avut prezentarea la ora 08³⁰, în stația Timișoara Nord, pentru trenul 89321, cu locomotiva DF 032;
- după luarea în primire a locomotivei, a efectuat revizia acesteia, după care a efectuat câteva mișcări de manevră, apoi a fost introdus pe trenul 89321 la roată și a circulat pe ruta Timișoara Nord – Băile Călacea ;
- a garat în stația Băile Călacea la linia 2, unde a stat aproximativ 2 ore;
- șeful de tren i-a prezentat planul de manevră, a alimentat conducta generală și a ieșit în linie curentă pentru regararea convoiului de la linia 2 la linia 1. Mișcările de manevră au fost executate în baza semnalelor luminoase, a semnalelor de mâna date de șeful de manevră și a indicațiilor date prin stația RTF;
- a oprit convoiul de manevră, schimbând sensul de mers, alimentând conducta generală, iar la semnalul transmis de către șeful de tren prin stația RTF, a pus convoiul în mișcare către linia 1 peron ;
- după parcurgerea unei distanțe de aproximativ 20 metri, a simțit că i se face rău, a deschis ușa locomotivei să ia aer și a căzut jos;
- după ce și-a revenit, s-a târât între firele căii și a strigat după ajutor, fiind în stare de șoc;
- cunoștea prevederile din Instrucțiunile 201/2007, Anexa 2, privind cazurile în care se admite scoaterea din funcțiune a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenului;
- a izolat instalația DSV a locomotivei în timpul serviciului;
- nu a solicitat prezența pe locomotivă a unui agent autorizat;
- consideră că nu a respectat prevederile instrucționale privind izolarea DSV;

2.Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1118/2012 încadrat la art.B2.1., privind depășirea limitei stației aflat în divergență și înaintat spre soluționare OIFR

- după ce a sosit în stația Băile Călacea a luat legătura cu șeful de tren care i-a comunicat că trebuie să regareze 26 vagoane de la linia 2 la linia 1 liberă;
- nu a văzut planul de manevră, dar șeful de tren a dispus ieșirea cu tot convoiul de manevră;

- a pus locomotiva în mișcare în baza indicației permissive a semnalului luminos de manevră;
- a sesizat că a depășit limita stației, adică semnalul de intrare fără să fie în posesia ordinului de circulație crezând că acesta a fost luat de către șeful de tren de la IDM odată cu planul de manevră;
- a auzit comunicarea prin RTF a șefului de manevră cu mențiunea „bun așa” și a oprit locomotiva;
- a auzit comunicarea prin RTF a IDM pentru împingerea la linia 1 și a pus convoiul în mișcare prin ducerea inversorului pe poziția înapoi;
- a simțit că i se face rău și a deschis ușa locomotivei după care a leșinat;
- cunoștea prevederile instrucționale referitoare la depășirea limitei stației;
- a recunoscut că nu a respectat prevederile în vigoare referitor la depășirea limitei stației;

3. Cercetare internă efectuată de către SC Grup Feroviar Român SA

- în data de 22.07.2012 a fost comandat să remorche trenul 89321 compus din 26 de vagoane la stația Băile Călacea;
- după dezlegarea locomotivei electrice de remorcare a trenului și regararea acestuia la linia 4, șeful de manevră aparținând SC Grup Feroviar Român SA - Punct de lucru Timișoara, s-a deplasat la biroul de mișcare, iar la întoarcere la locomotivă a comunicat că are planul de manevră și ordinul de circulație înmânate de către IDM pentru a ieși cu cele 26 de vagoane de la linia 2 în vederea regarării la linia 1 a stației;
- în momentul în care semnalul de manevră s-a pus pe liber, șeful de tren i-a comunicat că poate pune trenul în mișcare în vederea regarării;
- în timpul mișcării de manevră a depășit semnalul de intrare al stației Băile Călacea, după care a primit prin stația RTF, că poate opri și da înapoi având parcurs asigurat la linia 1;
- când a pus trenul în mișcare prin împingere pentru introducerea la linia 1 a simțit că i se face rău, a deschis ușa de la locomotivă să ia aer și în acel moment a simțit o stare de leșin a amețit și înconștient a căzut de pe locomotivă;
- în căzătura și-a fracturat piciorul în 3 locuri, a reușit să iasă dintre firele căii și a făcut semne cu mâinile;
- după un timp a venit șeful de la revizia de vagoane care cu autoturismul l-a transportat la stație după care a fost transportat la spital cu salvarea;
- pe toată distanța de la Timișoara Nord la Stația Băile Călacea a avut instalațiile INDUSI și DSV izolate
- a izolat instalația DSV pentru că suna permanent și a considerat că este defectă;
- nu a făcut verificarea instalației DSV la luarea în primire a locomotivei;
- se consideră vinovat de izolarea instalației DSV, efectuarea manevrei cu aceasta izolată și neefectuarea probei instalației DSV la luarea în primire a locomotivei;
- șeful de tren i-a comunicat verbal că are plan de manevră și ordin de circulație precum și faptul că urmează să iasă cu cele 26 de vagoane de la linia 2 în vederea regarării acestora la linia 1;
- cunoștea că limita stației se putea depăși în baza ordinului de circulație;
- cunoștea că avea obligația de a efectua manevra numai după primirea ordinului de circulație;
- se consideră vinovat de manevra efectuată cu depășirea limitei stației fără a fi în posesia ordinului de circulație;
- a condus locomotiva și la regarare din același post de conducere;
- cunoștea faptul că șeful de tren trebuia să consemneze în foaia de parcurs date legate de frânarea convoiului de manevră în cazul depășirii limitei stației;
- ușile de la locomotivă au fost închise în timpul manevrei, deschizându-le în momentul în care i s-a făcut rău;
- în timpul cât a staționat nu s-a dat jos de pe locomotivă;

- nu avea cunoștință de proveniența unui bidon de 6 litri cu motorină găsit la circa 200 metri de locul unde a căzut;
- se consideră vinovat că a izolat instalația DSV, a efectuat manevră cu instalația DSV izolată, a efectuat manevră cu depășirea limitei stației fără a se afla în posesia unui ordin de circulație, nu a verificat și nu a solicitat șefului de manevră să completeze în foaia de parcurs date referitoare la tren și frânarea acestuia, nu a schimbat postul de conducere la manevra de împingere a convoiului de manevră din linie curentă la linia 1 și nu a pretins semnale date de partida de manevră cu instrumente portative;

Din declarația IDM de serviciu din stația Băile Călacea, aparținând de Divizia Trafic, Sucursala CREÎR CF Timișoara, se pot reține următoarele

1.Cercetarea conform deciziei Nr.117/26.07.2013

- trenul 89321 a garat la linia 2 și trebuia regarat la linia 1;
- a primit solicitarea scrisă a șefului de tren iar conținutul planului de manevră a fost pentru regararea grupului de vagoane în două reprize de la linia 2 la linia 1;
- a înmănat planul de manevră, șefului de manevră sub semnătură;
- după înmânarea planului de manevră a ridicat de pe rastel saboții 4,5,6, și i-a predat șefului de manevră pentru asigurarea vagoanelor de la linia 1;
- după aceste operații șeful de manevră i-a comunicat că se poate ieși de la linia 2 pentru regarare la linia 1;
- a urmărit pe luminoschemă ieșirea convoiului și a observat ocuparea secțiunii 1AD spre stația Orțișoara din linie curentă și ocuparea LCO;
- pentru eliberarea liniei curente, a efectuat parcurs la linia 1 liberă, a luat legătura cu mecanicul de locomotivă prin stația RTF comunicându-i că are parcurs la linia 1 liberă urmând ca ulterior să avizeze incidentul;
- convoiul s-a pus în mișcare, iar ulterior nu a mai oprit rezultând deraierea vagoanelor peste pasaj;
- a avizat imediat evenimentul cu deraierea vagoanelor omițând inițial să avizeze și depășirea limitei stației, fapt care a fost declarat organelor de cercetare sosite la fața locului, acestea făcând „această omisiune probabil pe baza tensiunii psihice datorată deraierii vagoanelor”;
- a precizat faptul că mecanicul de locomotivă nu a primit ordin de circulație pentru depășirea limitei stației și nu a avut nici o înțelegere verbală privind acest lucru;
- nu își explică pentru care motiv șeful de manevră nu recunoaște semnătura de pe planul de manevră;
- se consideră vinovat de faptul că nu a înscris în planul de manevră modul de asigurare cu saboți de mână și frâne de mână a vagoanelor care urmau să rămână la linia 2;
- a pus semnalul de manevră pe liber fără a verifica în „Registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare” înscrisura asigurării celor 13 vagoane care trebuiau să rămână la linia 2;
- solicitarea de întocmire a planului de manevră a fost întocmită înainte de începerea manevrei de către șeful de manevră, și a fost menționată în „Registrul special de cerere pentru manevră în stație”;
- solicitarea de întocmire a planului de manevră a fost semnată de către șeful de manevră;
- planul de manevră a fost semnat de către șeful de manevră, înainte de începerea manevrei în biroul de mișcare al stației Băile Călacea;
- nu a purtat nici o discuție cu IDM al stației Orțișoara privitor la ocuparea liniei curente;
- nu își poate explica motivul pentru care partida de manevră a SC Grup Feroviar Român SA afirmă faptul că a fost martor la „o discuție cu IDM al stației Orțișoara privitor la ocuparea liniei curente”, aceasta neavând loc;

- cunoștea faptul că în conformitate cu HG117/2010, ieșirea convoiului de manevră dincolo de limita stației fără respectarea prevederilor din reglementările specific constituie incident feroviar ;
- a considerat că la depășirea limitei stației, neexistând deraieri de vehicule, pagube materiale , defecțiuni la linie sau victime omenești că este mai important să elibereze linia curentă și ulterior să avizeze incidentul;
- cunoștea faptul că în conformitate cu HG117/2010, avea obligația de a aviza de îndată incidentul;
- a pus semnalul X2 pe liber la aproximativ 5-6 minute după expedierea trenului 2027, spre stația Orțișoara;

2. Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1088/2012 încadrat la art.B2.4., privind deraierea unui grup de 5 vagoane și aprobat de conducerile celor două societăți implicate

- în data de 22.07.2012 a fost de serviciu în stația Băile Călacea;
- la ora 12¹⁸ a sosit trenul 89321, proprietatea operatorului de transport privat SC Grup Feroviar Român SA. Trenul a fost garat la linia 2 și era compus din 26 de vagoane, 104 osii goale, 428 metri, remorcat cu EB 232, având la roată locomotiva DF 032. Locomotiva de tracțiune EB 232 a fost regarată la linia 4 pe un grup de 21 vagoane încărcate în vederea expedierii;
- în baza solicitării făcute de șeful de manevră întocmește planul de manevră seria ATM0053306 pentru regararea celor 26 de vagoane goale de la linia 2 la linia 1, în două reprize a câte 13 vagoane fiecare. Planul de manevră este înmănat sub semnătură șefului de manevră;
- în urma confirmării și solicitării prin stația RTF făcută de șeful de manevră împreună cu cel de-al doilea agent care confirmă că „convoiul este gata de plecare”, execută parcurs de manevră în instalația CED de la linia 2 spre linia curentă, în direcția Orțișoara;
- în timpul deplasării convoiului de la linia 2 în linie curentă, constată pe luminoschemă ocuparea secțiunii de apropiere depărtare X1AD și eliberarea liniei 2. Acest fapt pune în evidență că convoiul de manevră a ieșit cu toate cele 26 de vagoane contrar celor dispuse prin planul de manevră;
- după oprirea convoiului în linie curentă, a executat parcurs de manevră la linia 1 liberă și a comunicat mecanicului prin stația RTF că se poate deplasa prin împingere dinspre linia curentă la linia 1 liberă;
- a ieșit din biroul de mișcare și a constatat că viteza de împingere a convoiului este relativ mare. Se deplasează în biroul de mișcare și comunică prin stația RTF către mecanic pentru luarea măsurilor de reducerea vitezei. A auzit la stația RTF solicitările șefului de manevră, aflat în primul vagon în sensul de împingere, pentru reducerea vitezei de deplasare și a luat măsuri urgente de oprire a convoiului. În același timp a observat pe luminoschemă ocuparea secțiunii 13/19, spre parapetul 01;
- a ieșit urgent pe peron și a observat vagoanele ”de la urma convoiului” (de fapt primele în sensul de împingere) într-o poziție nefirească și suspectă de deraiere.
- a luat legătura cu șeful de manevră care a confirmat că vagoanele au lovit parapetul și au deraiat blocând pasajul rutier;
- a avizat verbal operatorul RC și s-a deplasat la fața locului unde a constatat că „ultimele 5 vagoane din convoi au depășit parapetul 01, peste prisma de balast, vagoanele fiind deraiate” (de fapt primele 5 în sensul de mers) ;
- a ajuns la fața locului unde a constatat că șeful de manevră s-a deplasat pe locomotivă unde a oprit motorul diesel și a asigurat-o contra fugirii. De asemenea a constatat că mecanicul de locomotivă nu era în cabina de conducere;
- s-a întors la biroul de mișcare și a avizat pe operatorul RC și pe șeful stației;
- a observat în capătul Y al stației o mașină care ridică o persoană căzută în apropierea semnalului luminos M4;
- ulterior pe peronul stației a fost adus de autoturismul respectiv mecanicul locomotivei rănit la unul dintre picioare;
- a sunat la 112 și a solicitat un echipaj de urgență;

3.Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1118/2012 încadrat la art.B2.1., privind depășirea limitei stației aflat în divergență și înaintat spre soluționare OIFR

- în data de 22.07.2012 a fost de serviciu în stația Băile Călacea;
- la ora 12¹⁸ a sosit trenul 89321, proprietatea operatorului de transport privat SC Grup Feroviar Român SA. Trenul a fost garat la linia 2 și era compus din 26 de vagoane, 104 osii goale, 428 metri, remorcat cu EB 232, având la roată locomotiva DF 032. Locomotiva de tracțiune EB 232 a fost regarată la linia 4 pe un grup de 26 vagoane încărcate în vederea expedierii;
- în baza solicitării făcute de șeful de manevră a întocmit planul de manevră pentru regararea celor 26 de vagoane goale de la linia 2 la linia 1. Planul de manevră a fost înmănat sub semnătură șefului de manevră;
- în timpul deplasării convoiului de la linia 2, constată pe lumnoschemă eliberarea liniei 2, ocuparea secțiunii de apropiere depărtare X1AD, aprinderea pe lumnoschemă a LCO și pornirea avertizării sonore;
- după oprirea convoiului în linie curentă și depășirea limitei stației, a luat legătura prin stația RTF cu mecanicul locomotivei de manevră și a executat parcurs de manevră de la semnalul de manevra M4 la linia 1 liberă și a primit confirmarea de la mecanic prin stația RTF;
- nu a avut aprobare de la operatorul RC pentru efectuarea manevrei cu depășirea limitei stației;
- nu a emis ordin de circulație către mecanicul locomotivei de manevră pentru depășirea la manevră a limitei stației;
- a avizat operativ pe șeful stației și operatorul RC despre producerea incidentului de deraiere a vagoanelor;

Din declarația șefului de manevră, aparținând de SC Grup Feroviar Român SA – Punct de Lucru Timișoara, aflat în serviciu pe trenul 89321, se pot reține următoarele

1. Cercetare conform deciziei Nr.117/26.07.2013

- a fost șef de tren la trenul 89321 sosit în stația Băile Călacea la linia 2;
- a luat legătura verbal cu IDM de serviciu pentru regararea a 26 de vagoane de la linia 2 la linia 1;
- a afirmat că s-au înțeles de comun acord pentru regararea trenului de la linia 2 la linia 1;
- a afirmat faptul că semnalul fiind pe liber a vorbit cu mecanicul de locomotivă pentru ieșirea cu 26 de vagoane și regararea lor la linia 1;
- a afirmat faptul că IDM Băile Călacea a vorbit cu IDM Orțișoara referitor la ocuparea liniei curente;
- a mers la urma trenului, semnalul fiind pe liber a comunicat prin stația de emisie recepție și convoiul s-a pus în mișcare, ieșind în linie curentă, până după ultimul semnal de manevră, acesta apoi a fost pus pe liber, iar garnitura a fost împinsă la linia 1;
- a împins convoiul de manevră la linia 1 mecanicul de locomotivă a comunicat mecanicului prin stația RTF să circule mai încet, a constatat că mecanicul nu îl recepționează a făcut atac de panică după care a sărit de pe vagon
- a menționat faptul că planul de manevră nu a fost solicitat și semnat lucru care s-a făcut ulterior după producerea incidentului;
- a menționat faptul că planul de manevră care a fost comunicat mecanicului de locomotivă și manevrantului de vagoane a fost de a ieși cu toate cele 26 vagoane de la linia 2 și regararea la linia 1 așa înțelegându-se cu IDM;
- nu avea cunoștință de înmânarea unui ordin de circulație mecanicului de locomotivă;
- nu a făcut solicitare pentru plan de manevră, nici înainte nici după incident, șeful de stație l-a pus să semneze o copie scrisă de el dar pe o hârtie, dar solicitarea se face pe un registru pe care scrie șeful de manevră solicitarea pentru plan de manevră și semnează;

2.Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1088/2012 încadrat la art.B2.4., privind deraierea unui grup de 5 vagoane și aprobat de conducerile celor două societăți implicate

- a sosit cu trenul 89321 în stația Băile Călacea la ora 12¹⁸;
- după verificarea alcooltest, a solicitat în scris plan de manevră pentru regararea celor 26 de vagoane de la linia 2, sosite cu tren 89321, la linia 1;
- a luat legătura cu mecanicul de locomotivă, iar când semnalul a fost pe liber garnitura s-a pus în mișcare, comunicând prin stația de radio emisie – recepție;
- în momentul deplasării convoiului pe linia 1 a constatat că mecanicul de locomotivă nu mai comunică prin stația RTF, s-a speriat și a sărit de pe vagon constatând că trenul a mers până în parapet și a deraiat;

3.Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1118/2012 încadrat la art.B2.1., privind depășirea limitei stației aflat în divergență și înaintat spre soluționare OIFR

- a sosit cu trenul 89321 în stația Băile Călacea la ora 12¹⁸;
- a fost verificat de IDM cu aparatul alcooltest;
- a solicitat către IDM emiterea planului de manevră pentru regararea celor 26 de vagoane de la linia 2 la linia 1 liberă;
- a primit planul de manevra de la IDM în care erau specificate condițiile de manevrare a vagoanelor;
- nu a avut cunoștința despre depășirea limitei stației la manevră și IDM nu i-a comunicat acest lucru.
- a luat la cunoștința conținutul planului de manevră întocmit de IDM și comunică mecanicului locomotivei operațiile de manevră;
- nu a ținut cont de prevederile din planul de manevră deoarece s-a înțeles cu mecanicul și IDM ca mișcarea de manevră să se execute o singură dată;
- nu avea cunoștința de depășirea limitei stației întrucât IDM nu i-a comunicat acest lucru și nu cunoștea că acest convoi la mișcarea de manevră pe care trebuia să o execute depășea limita stației;
- s-a postat la ultimul vagon din convoiul de manevră;
- la manevra prin tragere de la linia 2 convoiul s-a oprit având ultimul vagon imediat după semnalul de manevră M4;

4.Cercetare internă efectuată de către SC Grup Feroviar Român SA

- după ce a prelucrat un tren la linia 4, a regarat 26 vagoane de la linia 2 la linia 1;
- a afirmat că s-au înțeles de comun acord să regareze cele 26 vagoane de la linia 2 la linia 1;
- a fost conducătorul manevrei a convoiului regarat de la linia 2 la linia 1;
- a scris în registru solicitare manevră, manevrarea celor 26 vagoane;
- nu a semnat planul de manevră înțelegându-se de comun acord pentru manevrarea celor 26 de vagoane
- nu a știut când a fost întocmit planul de manevră, acesta fiind înmănat după producerea deraierii și nu l-a semnat;
- semnătura de pe planul de manevră nu îi aparține;
- IDM i-a comunicat ieșirea cu cele 26 de vagoane de la linia 2 la linia 1;
- a știut că depășește limita stației întrucât IDM a comunicat cu IDM stația Orțișoara prin telefon din biroul de mișcare referitor la faptul că depășește puțin și apoi se retrage;
- a comunicat cu mecanicul de locomotivă că iese cu toate vagoanele, depășește limita stației pentru a regara la linia 1;
- IDM a făcut planul de manevră conform PTE după cele întâmplate;

- nu s-a comunicat cu IDM să iasă cu trenul în două grupuri de câte 13 vagoane;
- nu a fost înmănat nici un ordin de circulație mecanicului de locomotivă;
- nu a văzut IDM să întocmească ordin de circulație;
- nu a înscris asigurarea în registrul de la linia 2 deoarece locomotiva a fost legată la tren și frână;
- nu a făcut acest lucru întrucât se cunoștea că se regăzesc toate cele 26 vagoane;
- a fost poziționat la ultimul vagon, iar celălalt agent a fost în fața biroului de mișcare pe piața de manevră;
- a dat oprirea convoiului de manevră de manevră, în linie curentă după semnalul M4 iar când a fost pus pe liber au împins la linia 1;
- nu a fost înștiințat de mecanicul de locomotivă asupra faptului că nu se simte bine;
- când a văzut convoiul rulând din ce în ce mai repede, a comunicat prin stația de radio emisie acest lucru, a observat că nu este recepționat a sărit de pe vagon cu intenția de a transmite semnale de oprire a convoiului;
- nu a luat măsuri de frânare a convoiului prin acționarea robinetului frontal deoarece a intrat în panică ;
- a sărit din convoi pe partea dreaptă la aproximativ 200-300 metri după ce a trecut de stație;
- se consideră vinovat de modul greșit de lucru legat de ieșirea la manevră peste limita stației, nesolicitarea planului de manevră, nedarea la manevră a semnalelor cu instrumentele portative din dotare, a faptului că nu a luat înaintea de împingerea convoiului , legătura cu mecanicul de locomotivă pentru a confirma partea pe care se află și a faptului că nu a luat măsuri necesare în vederea opririi convoiului scăpat;

Din declarația șefului de manevră (al doilea agent al trenului), aparținând de SC Grup Feroviar Român SA – Punct de Lucru Simeria, aflat în serviciu pe trenul 89321, se pot reține următoarele

1.Cercetare conform deciziei Nr.117/26.07.2013

- a dezlegat personal locomotiva EB din capul trenului și a regarat-o la linia 4 ocupată pentru remorcarea trenului cu vagoane încărcate din stație;
- nu a condus personal manevra din stație;
- după legarea locomotivei EB, s-a deplasat la biroul de mișcare unde personal a asistat la discuția verbală între șeful de manevră aparținând SC Grup Feroviar Român SA - Punct de Lucru Timișoara și IDM referitor la manevrarea tuturor celor 26 vagoane;
- a menționat faptul că IDM din stația Băile Călacea a luat legătura telefonic personal cu IDM din stația vecină Orășoara că depășește limita stației pentru câteva minute pentru regararea convoiului de la linia 2 la linia 1;
- șeful de manevră aparținând SC Grup Feroviar Român SA – Punct de lucru Timișoara a luat legătura cu mecanicul LDH, după care s-a deplasat la urma trenului pe ultimul vagon de pe convoi;
- s-a postat pe piața stației în fața gării pe peron;
- pe baza semnalului luminos de manevră care permitea manevra convoiul s-a pus în mișcare spre linia curentă;
- a auzit prin stația de emisie că se poate împinge la linia 1 liberă;
- convoiul de manevră s-a pus în mișcare prin împingere spre linia 1 dar, viteza creștea;
- a comunicat prin stația de RTF atât el cât și șeful de manevră aparținând SC Grup Feroviar Român SA – Punct de Lucru Timișoara să o lase mai încet dar mecanicul de locomotivă nu răspundea;
- viteza convoiului creștea foarte tare iar când locomotiva a trecut prin dreptul său a constatat că ușile locomotivei erau larg deschise iar mecanicul nu se afla pe locomotivă;
- mecanicul de locomotivă a fost văzut în depărtare în linie curentă sărind într-un picior fiind vizibil rănit la picior;
- convoiul de manevră a deraiat și mecanicul a fost adus la biroul de mișcare cu o mașină necunoscută;

- a declarat pe proprie răspundere faptul că planul de manevră s-a efectuat verbal de comun acord între IDM, mecanicul de locomotivă și șeful de manevră aparținând SC Grup Feroviar Român SA – Punct de Lucru Timișoara;
- a fost prelucrat verbal de manevrarea tuturor celor 26 de vagoane;
- nu avea cunoștință de întocmirea unui ordin de circulație;
- nu a observat personal depășirea limitei stației întrucât se afla pe piața stației în dreptul biroului IDM;

2.Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1088/2012 încadrat la art.B2.4., privind deraierea unui grup de 5 vagoane și aprobat de conducerile celor două societăți implicate

- în data de 22.07.2012, a plecat din stația Timișoara Nord cu trenul 89321;
- după gararea în stația Băile Călacea s-a prezentat la biroul de mișcare, a luat legătura cu IDM de serviciu care l-a îndrumat la linia 4 unde era un grup de 21 de vagoane încărcate pentru expediere;
- s-a deplasat cu șeful de manevră și a executat formalitățile tehnice și comerciale pentru pregătirea trenului de la linia 4;
- a dezlegat locomotiva EB 232 și a regarat-o de la linia 2 la linia 4;
- a confirmat că IDM de serviciu i-a transmis planul de manevră în scris și verbal șefului de manevră de la punctul de lucru Timișoara Nord, pentru regararea celor 26 de vagoane la linia 2 la linia 1;
- a confirmat că șeful de manevră de la punctul de lucru Timișoara s-a postat pe ultimul vagon din convoi (care urma să fie primul în sensul de mers la regararea din curentă la linia 1);
- a confirmat că locomotiva DF 032 era cuplată la aer pentru toate cele 26 de vagoane;
- în timpul deplasării convoiului de manevră de la linia 2 în linie curentă, respectiv dinspre curentă la linia 1, acesta a rămas la acoperire pe piața de manevră, în fața biroului de mișcare;
- a ridicat 2 saboți de mână de la biroul de mișcare pentru asigurarea convoiului după regararea la linia 1.
- a confirmat că a auzit prin stația RTF comunicările dintre IDM de serviciu, șeful de manevră și mecanic privind ieșirea de la linia 2 spre curentă, respectiv intrarea prin împingere la linia 1 liberă;
- când „ultimul vagon din convoi s-a apropiat de biroul de mișcare” (de fapt primul vagon în sensul de mers) atât el personal cât și șeful de manevră a comunicat mecanicului de pe DF 032 „să o lase mai încet fiindcă linia 1 este cu 5 km/h”;
- atât el personal cât și șeful de manevră au solicitat în mod repetat prin stația RTF reducerea vitezei dar nu a primit nici un răspuns de la mecanic;
- în momentul în care DF 032 a ajuns în fața lui a constatat că mecanicul nu mai este pe locomotivă, iar ușile de la cabină sunt deschise. Apelează prin stația RTF pe șeful de manevră, aflat în primul vagon în sensul de mers și îl solicită pe acesta să deschidă robinetul de la vagon în vederea frânării convoiului, dar între timp acesta a sărit din tren;

3.Dosar incident feroviar nr. 4/1/3/1118/2012 încadrat la art.B2.1., privind depășirea limitei stației aflat în divergență și înaintat spre soluționare OIFR

- a sosit cu trenul 89321 în stația Băile Călacea la ora 12¹⁸;
- a fost al doilea agent în partida de manevra;
- după terminarea operațiilor de manevra de la linia 4 s-a postat pe piața de manevra în dreptul biroului IDM;
- șeful de manevră i-a comunicat planul de manevră pentru regararea celor 26 vagoane
- a declarat că șeful de manevră se afla pe platforma ultimului vagon din convoiul de manevră pus în mișcare de la linia 2 spre Orțișoara;

- după oprirea convoiului, a auzit în stația emisie recepție că IDM i-a comunicat mecanicului locomotivei de manevră că poate împinge la linia 1 liberă;
- a observat cum convoiul s-a pus în mișcare spre linia 1, însă viteza creștea vizibil;
- la trecerea locomotivei de manevră prin dreptul său a observat ca ușile locomotivei, erau deschise iar mecanicul nu mai era la postul de conducere;

4.Cercetare internă efectuată de către SC Grup Feroviar Român SA

- a fost al doilea agent al convoiului de manevră compus din 26 de vagoane;
- a fost postat la acoperire pe piața stației în fața biroului de mișcare;
- din poziția în care se afla avea posibilitatea să vadă conducătorul manevrei și să transmită semnale
- planul de manevră comunicat de către conducătorul manevrei a fost de regarare a 26 vagoane de la linia 2 la linia 1, întrucât a fost înțelegere verbală între IDM și șeful de manevră;
- a menționat faptul că dacă regara 13 vagoane trebuia să înscrie în RUCLCM;
- nu poate preciza sigur, dacă ușile de la locomotivă erau deschise ori închise;
- se afla la aproximativ 10 metri de locomotivă în momentul începerii manevrei;
- șeful de manevră se afla postat pe platforma ultimului vagon;
- de la linia 2 s-a ieșit în baza semnalului de manevră;
- s-a depășit limita stației ca urmare a înțelegerii între IDM și șeful de manevră;
- a auzit discuția între IDM Băile Călacea și IDM Orțișoara referitor la depășirea limitei stației;
- manevra s-a efectuat fără plan de manevră întocmit;
- împingerea din linie curentă la linia 1 din stație s-a făcut în baza semnalului de manevră M4 după confirmarea verbală a IDM de serviciu și a șefului de manevră;
- nu a transmis semnale cu stegulețul nici el nici șeful de manevră;
- la regararea la linia 1, șeful de manevră se afla la ultimul vagon și a observat o creștere a vitezei;
- în momentul când locomotiva a trecut prin dreptul său mecanicul de locomotivă nu era pe locomotivă;
- se consideră vinovat că a acceptat modul greșit de lucru, impus de către conducătorul de manevră;

Din declarația IDM de serviciu din stația Orțișoara, aparținând de Divizia Trafic, Sucursala CREÎR CF Timișoara, se pot reține următoarele

- nu a primit dispoziție de la operatorul din Regulatorul de Circulație de ocupare a liniei curente;
- nu a avut discuții cu IDM din stația Băile Călacea referitor la ocuparea liniei curente;
- în jurul orei 14.38 linia curentă era ocupată cu trenul personal 2027;
- nu poate explica afirmațiile partidei de manevră conform cărora aceștia au asistat la discuția personală cu IDM Băile Călacea referitor la ocuparea liniei curente;

Din declarația înlocuitorului șefului de stație aparținând Băile Călacea, aparținând de Divizia Trafic, Sucursala CREÎR CF Timișoara, se pot reține următoarele

- nu a fost avizat de către IDM Băile Călacea referitor la depășirea limitei stației de către convoiul de manevră;
- după producerea incidentului s-a deplasat cu mijloc auto la stația Băile Călacea, a cerut informații de la IDM Băile Călacea după care a plecat pe teren pentru a constata starea de fapt;
- în timp ce transmitea avizarea privind deraierea vagoanelor a sosit șeful de stație Băile Călacea și a plecat la stația Orțișoara;
- și-a dat seama de depășirea limitei stației când a văzut lungimea trenului;

Din declarația șefului de stație aparținând Băile Călacea, aparținând de Divizia Trafic, Sucursala CREÎR CF Timișoara, se pot reține următoarele

- nu a fost în unitate, având aprobare de părăsire a unității;
- în jurul orei 15.00 a fost sunat de către IDM Băile Călacea că a avut loc un incident soldat cu deraierea a 5 vagoane;
- după ce a sosit la locul incidentului a fost trimis să împrejmuiască locul incidentului cu bandă avertizoare, iar când a venit înapoi la biroul de mișcare avizarea incidentului era transmisă;
- din discuțiile avute cu IDM și cu membrii din comisia de cercetare a aflat că s-a depășit limita stației;
- nu mai reține cu exactitate locul în care au fost întocmite copiile conform cu originalul, din „Registrul de solicitare plan manevră”, ele făcându-se ulterior;
- nu își explică faptul că semnătura șefului de manevră din copiile conform cu originalul, din „Registrul de solicitare plan manevră”, este în original, aceasta nefăcându-se la solicitarea sa, ci probabil acest lucru s-a întâmplat când a fost cercetat de comisia de investigare;
- a aflat de depășirea limitei stației și nu își explică de ce nu a fost menționată în avizarea incidentului referitor la deraiere;

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

La momentul producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA în calitate de gestionar al infrastructurii feroviare, 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.101/2008 privind acordarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România.

La momentul producerii incidentului feroviar, SC Grup Feroviar Român SA în calitate de operator de transport feroviar de marfă 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 cu modificările și completările ulterioare.

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

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

norme și reglementări

- Regulamentul de remorcare și frânare - nr.006/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar – nr.201/2006;
- 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 pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – nr.005/2005;
- Extrase din P.T.E. al stației Băile Călacea;

surse și referințe

- declarațiile salariaților implicați în producerea incidentului feroviar;
- 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 Băile Călacea este înzestrată cu instalație SCB tip CED - CR2, iar circulația feroviară se face în baza indicațiilor permissive a semnalelor luminoase de circulație și manevră.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

Suprastructura căii este alcătuită din șină tip 40, traverse de beton Ts 13.

C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

La verificarea locomotivei DF 032 s-au constatat următoarele:

- Robinetul mecanic KD2 era în poziție de frânare ordinară.
- Robinet frână directă FD1 era în poziție de frânare.
- Frâna de mână era strânsă.
- Motorul diesel era oprit.
- Inversorul de mers era pe poziția 0.
- Instalația INDUSI era în funcție.
- Instalația DSV cu robinetul în poziția izolat, iar din punct de vedere electric în funcție.
- Înzăvorări robinet KD2 și pupitru defecte.
- Revizia tip PTh3 efectuată în 19.07.2012 în Depoul Arad.
- Schema sinoptică cu operațiile pe care trebuie să le efectueze șeful de tren în cazul când mecanicul își pierde capacitatea de conducere afișată în cabină.
- Stația RER era în funcție.
- Locomotiva era legată la aer.

La verificarea instalațiilor s-au constatat următoarele:

- Instalația CED din biroul de mișcare în bună stare de funcționare și cu plumbii de control compleți și intacti.
- Stația RER din biroul de mișcare în bună stare de funcționare.
- Macazurile din parcurs erau în poziție corespunzătoare.

Manevra de regarare s-a efectuat în baza indicațiilor permissive ale semnalelor luminoase de manevră, instalația CED – CR 2 funcționând în parametrii corespunzători.

C.6. Analiză și concluzii

C.6.1. Analiza modului de producere a incidentului

La data de 22.07.2012, trenul 89321, compus, din 26 vagoane Uagps a sosit în jurul orei 12.18, în stația Băile Călacea la linia 2.

După regararea locomotivei de tracțiune EB 032, la linia 4 în jurul orei 14.33, IDM a executat parcurs de manevră de la linia 2 spre linia curentă, în direcția Orțișoara prin punerea semnalului de manevră X2 pe liber, în vederea regarării la linia 1 a stației Băile Călacea.

Convoiul de manevră s-a deplasat prin tragere, a depășit limita stației, până când ultimul vagon a ajuns în fața semnalului de manevră M4. Mecanicul de locomotivă nu a schimbat postul de conducere înainte de efectuarea manevrei prin împingere spre linia 1.

În momentul ocupării secțiunii X1AD, IDM a constatat că linia 2 a rămas liberă, convoiul ieșind cu toate cele 26 vagoane și a efectuat parcurs de manevră la linia 1 liberă, punând semnalul M4 pe liber.

Convoiul de manevră a fost manevrat prin împingere. În timpul împingerii mecanicul de locomotivă i s-a făcut rău, a deschis ușile de la locomotivă și a căzut de pe aceasta.

Șeful de manevră a sesizat că viteza convoiului manevrat prin împingere era relativ mare și a solicitat mecanicului prin stația de emisie recepție reducerea vitezei.

IDM a auzit solicitarea șefului de manevră, a observat pe lumnoschemă ocuparea de către convoi a secțiunii 13/19 spre parapetul 01 din capătul X al stației. După observarea acestor aspecte, IDM a ieșit din biroul de mișcare pentru a vedea ce s-a întâmplat. Deplasându-se pe teren a observat că primele 5 vagoane în sensul de împingere erau deraiate.

Alte deficiențe constatate cu ocazia investigării

1. După sosirea locomotivei DF 032 la roata trenului de marfă nr.89321, la linia 2 în stația Băile Călacea și scoaterea de pe tren a locomotivei de remorcare EB 232, mecanicul locomotivei DF 032 nu a repus în funcție instalațiile de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor. În aceste condiții mecanicul de locomotivă nu a solicitat prezența unui agent instruit pentru luarea tuturor măsurilor în cazul în care mecanicul își pierde capacitatea de conducere.

2. Din analiza documentelor existente la dosar au rezultat următoarele:

- nu se poate stabili cu exactitate dacă solicitarea de întocmire a planului de manevră și planul de manevră au fost întocmite înainte de producerea incidentului;
- planul de manevră care constituie probă în cele două cazuri investigate, nu a fost întocmit corespunzător deoarece nu conține informații privind modul de asigurare a celor 13 vagoane care urmau să rămână la linia 2;
- semnalul de manevră X2 a fost pus pe liber înainte de verificarea asigurării celor 13 vagoane care urmau să rămână la linia 2;
- asigurarea celor 13 vagoane nu a fost înscrisă în Registrul Unificat de Căi Libere Comenzi și Mișcare;
- IDM de serviciu nu a avizat de îndată pe șeful stației Băile Călacea sau pe înlocuitorul acestuia despre producerea unui incident în stație, respectiv depășirea limitei stației cu toate că a avut cunoștință despre acest lucru;
- IDM din stația Băile Călacea nu a luat măsuri în vederea păstrării intacte a indiciilor, a probelor și a urmelor care au condus la depășirea limitei stației, neavizând imediat incidentul conform cu prevederile din *Regulamentul de investigare*;
- parcursul la linia 1 a fost efectuat de către IDM de serviciu imediat după depășirea limitei stației, prin punerea pe liber a semnalului de manevră M4;
- IDM de serviciu nu a solicitat de la Regulatorul de Circulație aprobarea pentru depășirea limitei stației și implicit ocuparea liniei curente;
- nu a fost întocmit un ordin de circulație care să permită depășirea la manevră a limitei stației;

Față de cele prezentate rezultă că mecanicul de locomotivă, IDM din stația Băile Călacea și partida de manevră nu au avut nici un moment intenția de a efectua manevra de regarare a convoiului de manevră compus din 26 vagoane în două reprize de câte 13 vagoane, astfel încât să nu fie depășită limita stație decât cu respectarea prevederilor instrucționale.

3. În momentul opririi convoiului de manevră în linie curentă ultimul vagon se afla în fața semnalului de manevră M4. În aceste condiții mecanicul de locomotivă trebuia, conform prevederilor instrucționale, să schimbe postul de conducere, iar apoi după punerea semnalului de manevră M4 pe liber și confirmarea acestei comenzi de către IDM prin stația de emisie recepție trebuia să pună convoiul în mișcare spre linia 1. Mecanicul de locomotivă a efectuat această operațiune de manevră fără a schimba postul de conducere.

4. Depășirea limitei stației de către convoiul de manevră trebuia analizată în contextul faptelor și acțiunilor care au condus la deraierea celor 5 vagoane dintr-un grup de 26 de vagoane, manevrate prin împingere, deoarece această operațiune de manevră nu se putea efectua decât după ce a fost executată prima acțiune de manevră și în cadrul căreia limita stației a fost depășită fără respectarea prevederilor instrucționale.

În urma analizării tuturor probelor, documentelor, înregistrărilor, comisia de investigare concluzionează faptul că gestionarea investigației de către investigatorul principal pentru cazul clasificat la art.8 pct.2.4 nu s-a făcut cu respectarea prevederilor 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, în sensul că acțiunile care au condus la depășirea limitei stației trebuiau să constituie suportul pentru pct.(4).4 din Anexa V la acest Regulament.

D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

D.1. Cauza directă

Incidentul, soldat cu deraierea celor cinci vagoane din convoiul de manevră (primele în sensul de împingere), s-a produs datorită tamponării violente dintre convoiul de manevră și opritorul fix 01 – cap X (aflat în capătul liniei de tragere 5 din prelungirea liniei 1), urmare a absenței mecanicului de la conducerea locomotivei.

Factori care au contribuit

- Scoaterea din funcție a instalațiilor de siguranță și vigilență coroborat cu absența din cabina de conducere a locomotivei a unui agent instruit pentru luarea tuturor măsurilor în cazul în care mecanicul își pierde capacitatea de conducere.
- Acceptarea de către factorii implicați în desfășurarea operațiunilor de manevră a unui mod de lucru ce a presupus încălcarea, cu bună știință, a prevederilor instrucționale evidențiate în cuprinsul Raportului de investigare.

D.2.Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente ale producerii acestui incident.

D.3.Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite la SC Grup Feroviar Român SA, CNCF „CFR” SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Membrii comisiei de investigare:

- Ciochină Stefan investigator principal – OIFR
- Ciolacu Tudor investigator – OIFR
- Luca Păiș investigator -OIFR