

AVIZ

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, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER a efectuat o acțiune de investigare pentru accidentul feroviar grav produs la data de 18.12.2019, ora 15:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, **în stația CFR Ploiești Triaj**, în zona schimbătorilor de cale nr. 62-76/84, în circulația trenului de marfă nr. 30558-1 (aparținând operatorului de transport feroviar DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA SRL) și a trenului de călători nr. 5008 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin tamponarea frontală a locomotivelor de remorcare ale trenurilor.

Prin acțiunea de investigare desfășurată, au fost strânse și analizate informații în legătură cu producerea accidentului feroviar grav, au fost stabilite condițiile, determinate cauzele și au fost emise recomandări de siguranță.

Acțiunea Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER nu a avut ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii în acest caz.

București, 7 decembrie 2020

Avizez favorabil
Director General
dr. ing. Vasile BELIBOU

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

Director General Adj.
Eugen ISPAS

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare a accidentului feroviar grav produs la data de 18.12.2019, ora 15:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CFR Ploiești Triaj, în zona schimbătorilor de cale nr.62-76/84, în circulația trenului de marfă nr. 30558-1 (aparținând operatorului de transport feroviar DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL) și a trenului de călători nr. 5008 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin tamponarea frontală a locomotivelor de remorcare ale trenurilor.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII SI COMUNICATIILOR

AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT

privind investigația accidentului feroviar grav produs la
data de 18.12.2019 în stația CFR Ploiești Triaaj



Raport final
7 decembrie 2020

AVERTISMENT

Acest RAPORT prezintă date, analize, concluzii și recomandări privind siguranța feroviară, în urma activității de investigație ale comisiei tehnice coordonată de către un investigator principal, numită de prin decizie a Directorului General a Agenției de Investigare Feroviare Române – AGIFER, în scopul identificării circumstanțelor, stabilirea cauzelor și determinării factorilor ce au condus la producerea acestui accident feroviar.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 117/2010 de aprobare 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*, Legea nr. 55/2006 *privind siguranța feroviară*, înlocuită cu OUG 73/2019 *privind siguranța feroviară* și Ordonanța de Urgență nr. 33/2015 *pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar*, aprobată prin Legea nr. 42 din 22 martie 2016.

În organizarea și luarea deciziilor, AGIFER este independentă față de orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță feroviară, administrator de infrastructură de transport feroviar, precum și față de orice parte ale cărei interese ar intra în conflict cu sarcinile încredințate.

Investigația a fost realizată independent de orice anchetă judiciară și nu s-a ocupat în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilități individuale sau colective. Investigația are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare, prin determinarea cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestui accident feroviar și stabilirea recomandărilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

În consecință, utilizarea acestui RAPORT în alte scopuri decât în cele cu privire la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

CUPRINS	Pag.
(1). REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	5
(2) FAPTE DE ÎNDATĂ ALE ACCIDENTULUI FEROVIAIAR GRAV	16
2.1. Evenimentul	16
2.2. Circumstanțele accidentului feroviar grav	19
2.2.1. Părțile implicate	19
2.2.2. Compunerea trenurilor	20
2.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului feroviar grav	20
2.2.3.1. Linii	20
2.2.3.2. Gestionarea activității de trafic în stație și automatizarea acesteia	21
2.2.3.3. Organizarea circulației trenurilor de marfă conform mersului trenurilor	27
2.2.4. Mijloace de comunicare	27
2.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar	27
2.3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale	28
2.4. Circumstanțe externe	29
(3) ÎNREGISTRAREA INVESTIGAȚIILOR ȘI ANCHETELOR	29
3.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat	29
3.2. Sistemul de Management al Siguranței	34
3.3. Norme și reglementări	37
3.4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice	38
3.4.1. Sistemul de semnalizare și de control comandă	38
3.4.2. Infrastructura	39
3.4.3. Echipamente de comunicații	39
3.4.4. Vehicule feroviare	39
3.5. Documentația privind sistemul de operare	43
3.6. Interfața om - mașină – organizație	47
3.7. Evenimente anterioare cu caracter similar	48
(4) ANALIZĂ ȘI CONCLUZII	48
4.1. Analiză și concluzii privind modul de producere a accidentului grav	48
4.2. Cauzele producerii accidentului feroviar grav	57
4.2.1. Cauza directă, factori care au contribuit	57
4.2.2. Cauze subiacente	57
4.2.3. Cauze primare	58
4.3. Observații suplimentare	59
(5) MĂSURI CARE AU FOST LUATE	59
(6) RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	59

ABREVIERI

RI	<i>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 Români</i> ”, aprobat prin HGR nr.117/2010
HGR	hotărâre a guvernului României
OMT	ordin al Ministrului Transporturilor
AI	administratorul de Infrastructură (CNCF „CFR” SA)
IDM	impiegat de mișcare
RRLISC	registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța circulației
BM	biroul (impiegatului) de mișcare
RC	regulator de circulație
SMS	sistemul de management al siguranței (feroviare)
PO	procedură operațională
RER	stații radio emisie recepție
PTE	planul tehnic de exploatare al stației
OC	ordin de circulație
Operator RC	operator din cadrul regulatorului de circulație care conduce circulația trenurilor de marfă și călători
BLA	bloc de linie automat

DEFINIȚII

BLA banalizat:	Bloc de linie automat care funcționează pe ambele sensuri ale unui fir de circulație.
BLA specializat:	Bloc de linie automat cu care este prevăzut numai sensul normal de circulație al unei linii duble. Sensul normal de circulație pe cale dublă la calea ferată română este pe linia din dreapta a căii duble.
Linia falsă:	Linia din stânga sensului normal de mers pe cale dublă, înzestrat cu BLA specializat sau fără BLA.
PTE al Stației:	(Planul Tehnic de Exploatare) stabilește modul de aplicare a unor prevederi din reglementările specifice, determinat de specificul de lucru al fiecărei stații de cale ferată, în funcție de modul de organizare a activității, dotarea tehnică, sistemul de circulație și modul de lucru. Prin denumirea de stație în contextul prezentului regulament se înțelege și halta de mișcare. (<i>Regulamentul nr.005/2005, art.11(1)</i>).

(1) SUMMARY OF THE INVESTIGATION

Summary

On the 18th December 2019, at 15:38 o'clock, in the railway county București, in Ploiești Triaj railway station, switch no. 62-76/84, the freight train no. 30558-1, got by the railway undertaking DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL, hereinafter referred to as DBCR, collided head-on with the passenger train no. 5008, got by the railway undertaking SNTFC „CFR Călători” SA.

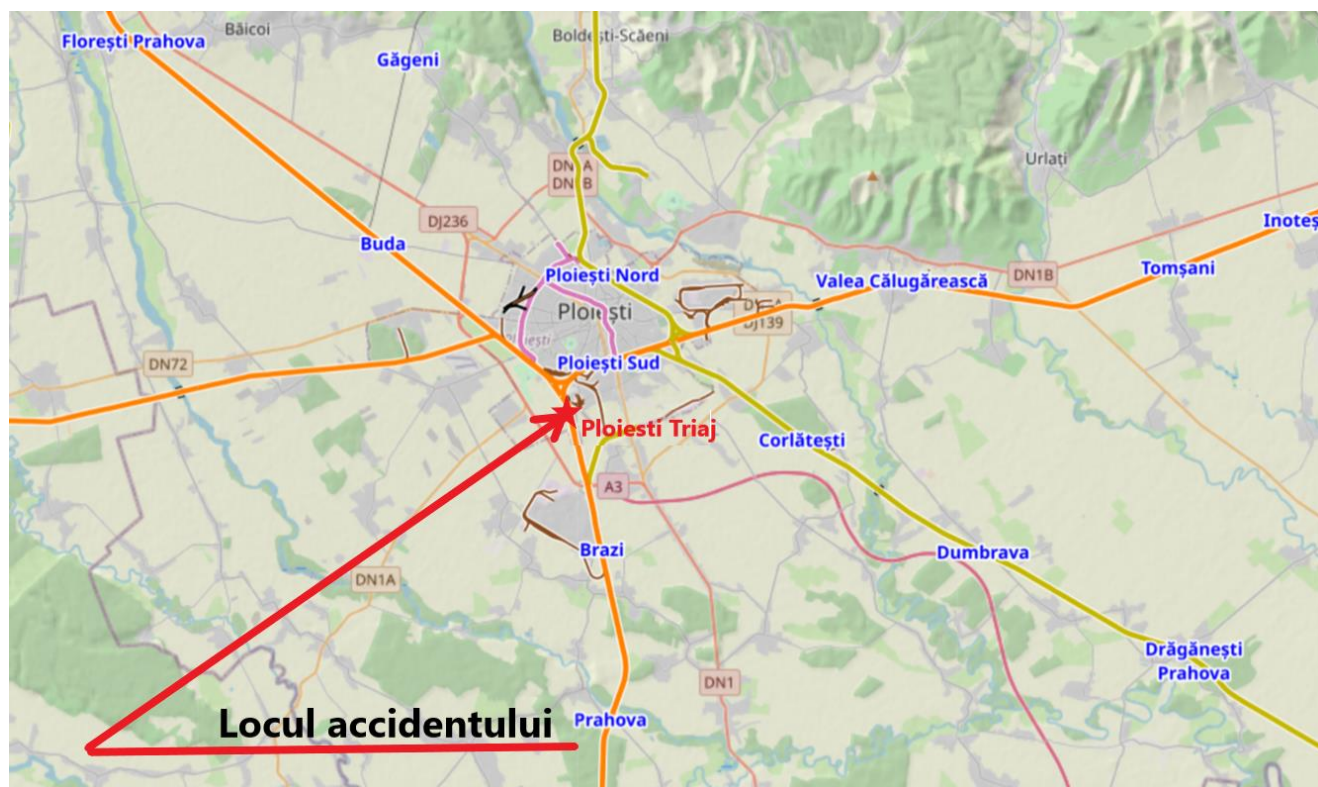


Fig. nr.1 Accident site

The serious accident happened, given that the passenger and freight traffic between Brazi – PM RAM Ploiești Triaj – Ploiești Sud was transferred through Ploiești Triaj railway station, following the technological constraints imposed by the repair at the bridge from km. 57+560 between Ploiești Sud and P.M.RAM Ploiești Triaj (closure of both tracks for traffic on the bridge). The technical operation solution consisted in the by-passing of the bridge, closing the traffic on the tracks I and II Ploiești Sud-RAM Ploiești Triaj Brazi, through the lines P.M. RAM Ploiești Triaj, using exclusively for the traffic the tracks I and II Ploiești Sud – Ploiești Triaj Marfă, the train running on the reception lines group A of the railway station Ploiești Triaj. For the support of the traffic management, the infrastructure administrator drafted a paper called, *Temporary regulations for the traffic of the passenger and freight trains between the railway stations of the Complex Ploiești, during the closure of the running lines Tracks I and II Ploiești Sud – PM, branch line Ploiești Triaj, for the performance of the works at the bridge from km 57+540 (real km is 57+560), no TR.3A/279/04.07.2017*, hereinafter referred to as *Temporary regulations*.

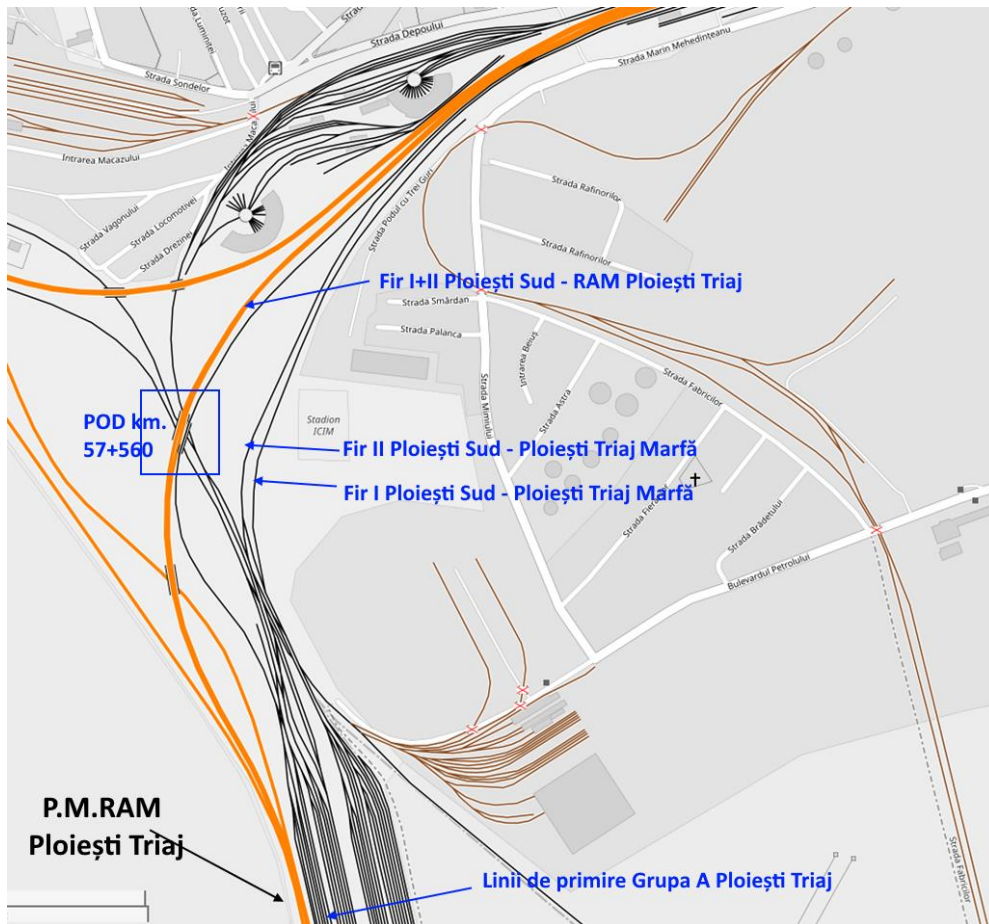


Fig. nr.2 – Traffic organisation scheme during overhaul of the bridge

Moreover, the infrastructure administrator drafted also, Prescriptions that amend the Technical Operation Plan of Ploiești Triaj railway station, valid for the time of closure the running lines tracks I and II PM Branch line Ploiești Triaj – Ploiești Sud for the performance of the works at the bridge from km 57+540 (real km is 57+560), no. 529/ 10.07.2017”, hereinafter referred to as Prescriptions enclosed to the PTE Ploiești Triaj. Through these prescriptions one changes the destination of the lines 1 – 6, from **reception** lines in **reception – dispatching** lines, without the infrastructure administrator shall provide the lines with technical endowments necessary for making centralised entry routes, or shall stipulate organization conditions that meet with the conformity norms for the train protection and compliance with the traffic safety.

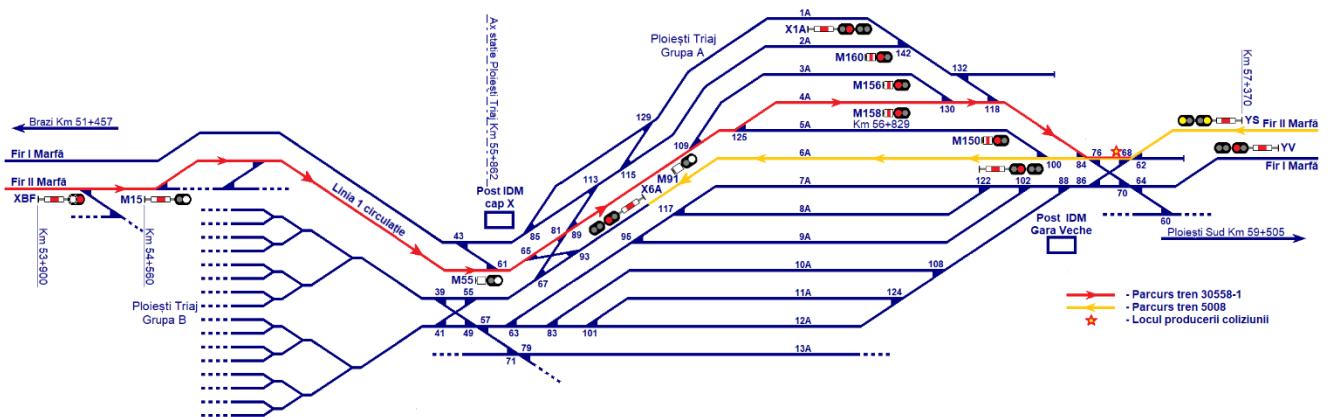


Fig 3. Drawing of Ploiești Triaj railway station

According to the provisions of art.119 paragraph (1) from the Regulation for the traffic and shunting of the railway vehicles no. 005, “*every train has to run upon a timetable established previously*”.

Through the Running Plan set up by the infrastructure administrator, the traffic between Brazi – Track II Freight – Ploiești Triaj – Ploiești Sud was organized just with technological routes *without stop* through Ploiești Triaj railway station.

Equally, in accordance with the provisions of art. 253 of the same regulation „The traffic operator manages efficiently the traffic on the track section and he is responsible for the traffic flow according to the train diagram on this track section. The traffic operator has to coordinate the activity of the railway stations, giving soon the disposals that the movements inspector needs for the traffic, meeting with the traffic safety measures and conditions”.

On the 18th December 2019, though the disposition for the notification of the traffic program, of the operator from the Traffic Controller Ploiești, no. 19, at 11:28 o'clock, within the program for the traffic, this notifies the movements inspector of Brazi, Ploiești Triaj, Ploiești Sud and Ploiești Est railway stations that the train no.30558-1 arrives in Brazi railway station at 12:20 o'clock, according to the program sheet, then it shall run upon the conditions of the route BT 11 up to Ploiești Est railway station, leaving the railway station Brazi at 12:40 o'clock. According to the technological route BT11 the traffic from the railway station Brazi to the railway station Ploiești Est is without stop, through Ploiești Triaj railway station.

The setting of the train diagram with all the routes without stop, as well as the management of the traffic by the operator of the Traffic Controller through the dispositions that stipulated only the passing without stop of the train through Ploiești Triaj railway station did not consider the fact that the lines 2A – 5A are without exit signals and that all the trains running on these lines have to stop for receiving running order for their dispatching to Ploiești Sud, in accordance with the temporary regulations and operation needs.

At 15:08 o'clock, the train arrived in Brazi railway station, where the movements inspector issued the running order no. 178694 containing:

„The running upon the conditions from the working timetable for the technological route BT 11 of Ploiești Est railway station /51352-1 Buzău. The running up to the railway station Ploiești Triaj F2, upon the phone agreement, free pass, exit from the line 7A with the exit signal X7 out of service on stop position. Pre-set route. The traffic with the speed of maximum 20 km/h on the exit switches, then with the speed set up. Automatic section block working. The inductors are active. Free to the railway station Ploiești Triaj hour.”

In the running order, the departure hour was not written down and one did not mention that the track 2 Brazi Ploiești Triaj is a *false track* (the false track - is the left track of the double track fitted with unidirectional block signal or without block signal control).

The freight train no. 30558-1 was dispatched from Brazi railway station, at 15:22 o'clock, without the operator of the Traffic Controller shall issue a new disposition for the running of this train and without the movements inspector of Brazi railway station shall ask a new disposition for this train.

The distance between the exit signal of the line 7 of the railway station Brazi and the entry signal XBF of the railway station Ploiești Triaj track II Freight is 1450 m, and it is run by the train in 6 minutes.

Also, according to the working diagram, in the railway station Ploiești Triaj, the train no.5008 from Ploiești Sud and the passenger train no. 1657 from Brazi had to arrive during the next period of time, the operator of Traffic Controller issued no disposition regarding *crossing* (trains running in different directions pass each other) of these trains with the freight train no.30558-1.

There is no provision in the Temporary Regulations regarding the way to notify the driver about the fact that he has to stop in the railway station Ploiești Triaj after the issuing of the running order for passing through the railway station Brazi, by which to notify the driver that he shall to stop in the railway station Ploiești Triaj and run on one of the lines from 2A to 5A, not provided with exit signals.

The improper organization of the traffic through the timetable and the unsuitable management of the traffic by the operator of the Traffic Controller led to the need to stop the freight train no.30558-1 in the railway station Ploiești Triaj, although the movements inspector of Brazi railway station issued a running order, upon the disposition of the operator of the Traffic Controller, according which the driver is notified that the running is without stop through the railway station Ploiești Triaj, in accordance with the technological route.

In these conditions, after running 1450 m, respectively 6 minutes, the freight train no. 30558-1 stopped in front of the signal XBF, where, the disposing station movements inspector of Ploiești Triaj railway station had to notify the driver through the radio station that he had to stop on the line 4A, and after he made sure that the driver understood the disposition, he have to authorize the switching of the signal XBF on calling position. So, without the temporary regulations shall stipulate dispositions for the train stop, a written disposition sent by the running order was replaced with a call by radio station. This working way was a general one, so during the period of time 17.08.2017 – 18.12.2019, 3274 freight trains., from which 228 trains of the freight undertaking DBCR SRL, were received from Brazi, track II Freight, on the lines 2A – 5A of the group A of Ploiești Triaj railway station (*with stop*).

The freight train no. 30558-1 did not stop in front of the entry signal XBF and there were no radio communications between the disposing station movements inspector and the driver, the train being received in the railway station Ploiești Triaj with calling signal, having reception route on the line 4A, line not equipped with exit signal.

Failing some formal provisions in the temporary regulations, in accordance with the provisions of art 173 (1) point b of the Regulation 005, the freight train no.30558-1 had to stop at the entry signal XBF so the driver be notified that he has to stop in the railway station.

In accordance with PTE sheet no 6, for the application of art 134, paragraph (3) and art 173, paragraph (2) “the disposing station movements inspector made personally sure about the train stop at the entry signal, getting in touch through the radio station with the driver, this confirming him the train stop”, the fact did not happen, the freight train no.30558-1 not being stopped in front of the entry signal XBF

According to the Temporary Regulations drafted “*The train shall be received in the railway station upon the calling position of the signal XBF and shall continue the running on the line I Running to the group A, upon the permissive position of the signal M15. After stabling/ passing the train, the local station movements inspector sends the re-notification of arrival to the railway station Brazi.*”

The train running inside the railway station Ploiești Triaj was ensured using the shunting signals M15, M23, M55, M91 at the line 4A, in the running activity being used the shunting signals, but in the temporary regulations being mentioned just the signal M15, without stipulating which kind of signal it is (shunting or traffic one).

The signal M15 is a shunting one put on the signal post with two lights moon-white and red, under which it is put an identification rectangular plate, white colour, having in the middle a red strip, for the identification of the light signals of entry, exit, route or branch (traffic signals), plate that shows that if the light signals order stop, can be passed by the train only in the conditions established by the Signalling Regulation no.004, approved by the Order of Minister of Transports no.1482 from the 4th August 2006 (art.161).

Also, the lines from 2A to 5A are provided with shunting dwarf signals with 2 lights moon-white and red, that have on the foundation put a plate characteristic only to the traffic signals of white colour with red strip of sizes smaller than those stipulated in the regulations (at line 4A there is the shunting signal M158).

According to the provisions of art. 1 paragraph (7) of the Signalling Regulation “All the fixed and mobile signals, indicators, signal plates, signals put on the trains, visual warnings, as well as the signalling supplies have to be of *type presented in the Signalling Regulation*”

The shunting signals are for allowing and forbidding the shunting movements.

According to the provisions of art. 1 paragraph (8) of the Signalling Regulation “It is forbidden to be waived, to make amendments or specifications at the signalling regulation. In completely exceptional cases, these shall be done just meeting with the legal provisions in force”

In this regard, using these inconsistent signals in the traffic activity and their guarantee by CNCF „CFR” SA through temporary regulations, the public railway infrastructure administrator transgressed the regulation competences.

Generally, the railway system is designed so in case of an unwanted event it is necessary passing of two safety barriers.

So, if the driver does not observe a signal and passes it on stop position, the human mistake is rectified by INDUSI equipment that generates the emergency braking of the train.

In this case, the lines 2A- 5A are not provided with exit signals and there is no inductor of 2000 Hz in the track.

One did not take into account also the participation of the movements inspector of the Old Railway Station at the visual inspection of the traffic from Brazi track II Freight to Ploiești Sud that could give stop signals that be seen by the driver in case of failure of the train stop.

Missing some technical conditions that shall be able to stop the train, on a line not provided with exit signal, the presence of the movements inspector of the Old Railway Station at the end Y of the group A at the arrival of a train from Brazi could prevent the not stopping of a freight train in the railway station, because the signals sent by him could be seen by the driver or by the driver’s assistant, and then he could have taken the measures for the train stop.

The temporary regulations did not stipulate the presence of the movements inspector Old Railway Station at the *arrival* of a train from Brazi and, thus, putting of an organization barrier, without additional costs, was missed.

After passing the signal M15, from the testimony of the disposing station movements inspector, results that he managed to get in touch by the radio station with the driver of the freight train no. 30558-1 and notified him that there is pre-set route on the line 4 with stop (*„You have entry command from the line 1C to the line 4A. Stop because is going to be a cross of passenger trains”*). From the testimony of the disposing station movements inspector results that the driver confirmed with the words *„Yes, ok”*. It let him to understand that the driver knew what he had to do. In case if he was not understanding the notification, he had to ask additional information, he did not do it.

From the testimony of the driver results that he had no communication through radio station with the disposing station movements inspector of Ploiești Triaj and tried to get in touch with the movements inspector of himself in front of the entry signal but he did not receive any answer. Later he did not get in touch with the movements inspector because all the signals were on moon white.

So, there was no instruction communication through the radio station between the disposing station movements inspector and the driver, that allow the disposing station movements inspector to be sure that the information notified by the driver about the stop on the line 4A was received.

According to the temporary regulations, the disposing station movements inspector had to be sure that the train parked, through the notification of stabling of the external station movements inspector end X.

Although the external station movements inspector end X sees very well the end X of the group A of the railway station Ploiești Triaj, he did not track if the train stopped and notified the disposing station movements inspector that *„the train was complete and signalled and passed the safety mark at the line 4A end X”*.

The right stabling formulation should have been *“train no. 30558-1 parked on the line 4 A, hour...”*, supplemented with the additional remarks regarding the train signalling (*complete and signalled*).

Upon this inconsistent reporting and in accordance with the indications of the diagram of CED equipment, showing that the line 4A was occupied (the length of the train was 279 m, the length of the line 4A was 800 m and generally all the trains park as close as the end Y of the group A), the disposing station movements inspector considered that the train parked and notified the local station movements inspector the hour of the train stabling (15:30).

The railway station Ploiești Sud notified, at 15:33 o'clock the railway station Ploiești Triaj, that the passenger train no.5008 left the railway station Ploiești Sud at 15:32 o'clock.

Upon the departure notification sent by the railway station Ploiești Sud and considering that the freight train no.30558-1 was parked on the line 4 A, the disposing station movements inspector made entry route for the passenger train no.5008 on the line 6A.

The temporary regulations drafted by the railway county București were notified to the railway freight undertaking by e-mail, before the traffic closing, one day (instead 10 days) before the traffic transfer through the railway station Ploiești Triaj. This mode of notification was adopted following the fact that the railway undertaking did not come to take the Temporary Regulations, in good time.

And also, following the improper organization by the railway freight undertaking DBCR, of the way to send the information about the traffic safety received from the infrastructure administrator to the interested staff, the information did not reached the train crew.

Also, the organization way of the training of the locomotive crew got by DBCR was in a such way that the drivers **were not** notified with the Temporary Regulations regarding the traffic through the railway station Ploiești Triaj. *So, the recognition of the track section Brazi – Ploiești Triaj – Ploiești Sud did not generate the understanding, observation and memorizing of the particularities of the railway station Ploiești Triaj, introduced by the new conditions established by the temporary regulations, although the driver was certified.*

The calling position of a light entry signal compelled *“the driver shall drive the train very carefully, with maximum 20 km/h, shall monitor permanently the line and shall adjust the speed in accordance with the visibility distance, so to be able to stop soon the train in case the track is occupied, he remarks the lack of the structure clearance, he remarks rear lights, hand signals that order the train stop or another obstacle that stops the running”*.

The train passing without stop on the lines not provided with exit signals is made upon the signals *“passing without train stop”*, given by the movements inspector, before the train passed over the first entry switch.

Before the occurrence of this serious accident, the driver of the freight train ran 8 times through the railway station Ploiești Triaj, as follows:

No.	No. train	Date	Line	Arrived hour	Left hour	Remarks
1	30542-1	19.02.2019	6A	13:15	13:18	<i>Practice</i> *, Brazi – Ploiești Sud
2	30546-1	23.03.2019	5A	15:13	15:15	<i>Practice, Brazi – Ploiești Sud, dispatched without running order, only upon the signal M150 on free (white)</i>
3	30552	30.03.2019	1A		00:22	<i>Practice, runs to Brazi</i>
4	30542	8.05.2019	6A	21:16	21:17	<i>Practice, Ploiești Sud – Brazi</i>
5	39876	19.05.2019	6A		0:27	<i>Practice, runs to Brazi</i>

6	30556	21.09.2019	8A	23:35		From Ploiești Sud, split, leaves like train 39539 (light locomotive) to Ploiești Est, running order 123695.
7	46841	1.10.2019	5A	16:25	16:30	<i>Brazi – Ploiești Sud, dispatched without running order, only upon the signal M150 on free (white)</i>
8	30630-1	14.10.2019	5A	17:10	17:13	<i>Brazi – Ploiești Sud, dispatched without running order, only upon the signal M150 on free (white)</i>

**Practice – he drove in the presence of the training driver.*

From these above mentioned shows the following:

- this driver ran 4 times on the lines 1A or 6A, these lines being provided with traffic signals at both ends;
- he ran 3 times from the railway station Brazi, on the track II Freight, to the railway station Ploiești Triaj, on the line 5A (once in practice period and 2 times on his own), being dispatched to the railway station Ploiești Sud ***without running order, only upon the signal M150 with position moon light (the shunting allowed beyond the signal)***;
- once he left the line 8A, with running order to the railway station Ploiești Sud, after the train no. 30556 was split and dispatched like light engine, train no. 39539;
- according to those 8 running sheets of these trains, there is a single record of stop in front of the entry signal XBF, for the freight train no. 30542-1, from the 19th February 2019. The train stopped at 12:59 o'clock and left at 13:03 o'clock.

So, according to the data above mentioned one can conclude that, in accordance with the previous experience, the driver of the locomotive of the freight train no.30558-1 never received a running order for dispatching of the train to Ploiești Sud, from lines not provided with exit signals. From these lines, every time, the trains driven by this driver were dispatched using the dwarf shunting signal with permissive position, without stop in the group A and without receiving the signal „passing without stop of the train”, given by the movements inspector end X.

In these conditions, the driver of the train exceeded the reception route of the train without having a permissive position for passing and on the switch no. 62-76/84, at 15:38 o'clock, it came into collision with the passenger train no. 5008, having entry route on the line 6A.

Consequences of the railway serious accident

Following the collision between the two trains resulted 12 injuries, as follows:

- 8 passengers were carried to the Emergency County Hospital Ploiești and discharged on the same day;
- 1 passenger was carried at the Emergency Clinical Hospital Floreasca in București and discharged on the same day;
- the driver's assistant of the freight train no. 30558-1, got by the railway freight undertaking DBCR that was carried to Emergency County Hospital Ploiești and discharged on the same day;
- the driver of the freight train no. 30558-1, got by the railway freight undertaking DBCR, that was carried to the Emergency County Hospital Ploiești, where his leg was put in plaster, he was discharged on the same day and had 62 days of sick leave;
- the driver of the passenger train no.5008, that was carried at Emergency County Hospital Ploiești, he was discharged on the same day and had 5 days sick leave.

Also, following the collision resulted the next damages:

-
- the hauling locomotives of those two trains (EA no. 91530400527-4 of the passenger train nr. 5008 and EMA no. 91530480013-8 of the freight train 30558-1) were damaged;
 - the double deck coupled car no. 006 from the composition of the passenger train no 5008 was damaged;
 - 4 wagons (from which two derailed) from the composition of the freight train no.30558-1 needs accidental repairs (no.21802459586-8, 21802457462-4, 21802458767-5 and 21802458807-9).

The total estimated value of the damages, calculated following the documents sent by the parts involved, until the conclusion of the present report, is **5.682.402,44 lei, without TVA**.

For resuming the traffic, a breakdown train, got by the railway county București, intervened.

The consequences of the railway accident for the railway traffic were as follows:

- lines 1A ÷ 6A Ploiești Triaj and track II Ploiești Sud ÷ Ploiești Triaj were closed between the 18th December 2019, at 15:45 o'clock, and the 19th December 2019, at 06:28 o'clock;
- 53 passenger trains had 1196 minutes delay;
- one passenger train was cancelled between Ploiești Triaj ÷ București Nord.

Soon after the serious railway accident, the intervention plan for the removal of the damages and resuming of the traffic was activated by the flow of information stipulated in the Regulation, following which, at the accident site travelled representatives of CNCF „CFR” SA, public railway infrastructure administrator, of SNTFC „CFR Călători” SA ,of the railway undertaking DBCR, of Railway Police Ploiești, of the County Railway State Inspectorate București of Romanian Railway Safety Authority - ASFR and of Romanian Railway Investigation Agency - AGIFER.

The Inspectorate of Emergency Situations Șerban Cantacuzino of Prahova county intervened at the event site in order to ensure the site during the interventions following the accident with 3 trucks for extinction, a truck CBRN, and for giving the first qualified aid prehospital, an ambulance SMURD type C1-TIM, 4 ambulances SMURD type B2 intervened, 2 trucks for extrication, a truck for the transport of persons and multiple victims, an intervention truck at collective accident and disasters, being 12 victims that were taken by the ambulances of the Ambulance Service Prahova. Also, a helicopter SMURD of Inspectorate for Emergency Situations București – Ilfov took a patient that was carried to Emergency Clinical Hospital Floreasca in București.

Accident causes

Direct cause

The direct cause is the cumulation of the actions performed in the chronological succession of the causal chain, as follows:

- improper organization of the freight traffic, drafting of specific regulations noninstructional and insufficient, the traffic was not managed by the Traffic Controller and lack of technical barriers (endowments);
- lack of communications by the radio station;
- not tracking of the reception route for the freight train, in conditions of running upon calling signal, and nonidentification of the running line in order to be able to comply with its particularities;
- making of entry route for the passenger train on the line 6A, accepting the wrong reporting regarding the stop of the freight train on the line 4A;
- running beyond the end of the reception route without having a permissive passing indication.

Contributing factors, without their order be a prioritization:

1. non-compliant reporting of the freight train stabling by the exterior station movements inspector end X, it determining the disposing station movements inspector to think that the train stopped.
2. not informing of the drivers of the railway freight undertaking DBCR about the provisions of the temporary regulations regarding the traffic through the railway station Ploiești Triaj and the lack of their training.
3. driver inexperience, cumulated with the improper recognition of the track section where he was operating and the lack of the certificate for this track section.
4. not stopping of the train at the entry signal XBF for the driver notification about the train stop in the railway station.
5. unsuitable monitoring, at all hierarchical levels, of the way the traffic is organized and the way the operator from the Traffic Controller manages the traffic.
6. use in the traffic of a signalling non-compliant with the regulations from the Signalling Regulation no. 004/2006.
7. the wrong working system according which the freight trains that were received on the lines 2A-5A were not stopped for being handled with the running order that stipulate the running conditions provided that this working system did not stipulate the involvement of the external station movements inspector for ensuring the passing through the corresponding signals.
8. exceeding of speed of 20 km/h for the freight train, received upon calling signal.
9. Exceeding of the speed of 15 km/h, according to the Sheet for the Speed Restrictions Notification, for the freight train on the line 4A.

Underlying causes:

1. inobservance of the provisions of art.247 align (2), art.170 paragraph (1), art.173 paragraph (1) letter b, art.173 paragraph (2), art.174 paragraph (2) and art.177 paragraph (3) from the Regulation for the traffic and shunting of the railway vehicles no.005/2005, on the ban **of the simultaneous receptions of trains, reporting of train stabling, train stop in a station after the departure from the neighbour railway station, when the needs impose it.**
2. inobservance of the provisions art.132, art.136, art.59 paragraph (1) letter b), art.93 paragraph (2), art.58 paragraph (2) and art.157 paragraph (5) letter a) from the Instructions for the activity of the locomotive crew no.201/2006, **regarding the obligations of the driver in the train driving to observe the signals and the running line, the communication way by the radio station, notification of the need to stop the train in a station where it had to pass without stop, running of the train through the sectioning points of the lines without exit signals.**
3. inobservance of the provisions of art.1 paragraph (7), art.1 paragraph (8) and art.117 paragraph (15) from the Signalling Regulation no. 004/2006, regarding **the obligation to meet with the type of signal and plate stipulated in the regulation, forbidding of the derogations, amendments or stipulations regarding the regulation, as well as of the signal *passing without stop* given by the movements inspector**

Root causes

1. lack of a change analysis in accordance with EU Regulation no. 402/2013, regarding the change generated by the organization of the traffic and shunting during the works at the bridge from km. 57+560.
2. lack of regulation the performance of a change analysis in accordance with EU Regulation no. 402/2013.

-
3. non-identification by the infrastructure administrator, within the monitoring activity, of the improper way of organization and management of the traffic during the works at the bridge from km. 57+560.
 4. lack of a risk analysis, made by the infrastructure administrator, for the identification of the *own* hazards and risks associated, regarding the organization of the traffic and shunting on the lines without exit signal, during the works at the bridge from km. 57+560.
 5. lack of a risk analysis, made by the infrastructure administrator, for the identification of the hazards and *interface* risks associated, regarding the organization of the traffic and shunting on the lines without exit signal, during the works at the bridge from km. 57+560
 6. failure in the identification, during the monitoring activities performed at all levels of the public railway infrastructure administrator, of the hazards and risks associated in the own and interface activity, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj.
 7. failure in the identification, during the monitoring activities performed at all levels of the railway freight undertaking, of the hazards and risks associated in the own and interface activity, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj.
 8. improper organization by the railway undertaking DBCR of the action for the granting of the complementary certificate to the driver of the locomotive hauling the freight train no.30558-1, for the track section where the accident happened.
 9. improper organization by the railway undertaking DBCR of the recognition by the locomotive crew of the track section where the accident happened.
 10. drafting of Temporary Regulations that *exceeded the regulation competence* of CNCF „CFR” SA regarding the change of use and types of shunting signals.

Safety recommendations

On the 18th December 2019, at 15:38 o'clock, in the railway county București, in the railway station Ploiești Triaj, switch no. 62-76/84, the freight train no. 30558-1, got by the railway undertaking DBCR, collided head-on with the passenger train no. 5008, got by the railway undertaking SNTFC „CFR Călători” SA.

Following the investigation of this serious accident, the investigation commission concluded that it is based on a series of deficiencies of the safety management system both at the level of the public railway infrastructure administrator, and at that of the railway freight undertaking involved.

So, the public railway administrator:

It did not regulate and did not make an analysis of change, in accordance with the Regulation UE no 402/2013, generated by the re-organization of the traffic following the rehabilitations at the bridge at km 57+560.

He did not identify, during the monitoring activities performed at all levels of the public railway infrastructure administrator, the hazards and risks associated in the own activity, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj, for their management in safety conditions

He did not organize with the railway undertakings interested the identification of the interface hazards and risks, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj.

Railway freight undertaking DBCR:

He did not organize properly the notification of the information regarding the railway safety, received from the infrastructure administrator, so the Temporary Regulations were not notified to the interested staff (especially to the drivers).

Monitoring of its own activities did not lead to the identification of the wrong way of freight train running in Ploiești Triaj railway station, so the locomotive crew adopted tacitly this wrong system of railway traffic.

The procedure for the „evaluation of the drivers for the granting/updating of the certificate/locomotive license” does not contain clear provisions regarding the way to take an exam for the evaluation of the knowledge for getting the competences, so it be kept in accordance with the „requirements for the procedures of granting and updating the complementary certificate”.

In the afferent bibliography „The specific training program, of the theoretical knowledge, for the railway infrastructure on which the driver shall run”, there are missing some articles from the instructions and regulations in force, very important for the driver activity.

Aldo, during the investigation there was found that:

One used in the activity signals that are not of the type presented in the Signalling Regulation.

The Signalling Regulation stipulates that a shunting signal on the bracket or dwarf one, can be provided with light red unit instead light blue one, without mentioning which are the conditions where the light blue unit is replaced by the light red one and without stipulating unequivocally that the indication is the same in both cases (it being understood). Use of those two types of signalling can generate confusion and, more dangerous, their use for the solving of some traffic problems can lead to accidents that, as a rule, in such cases are serious.

Considering the causes of the serious accident, the investigation commission considers necessary the issuing of the next safety recommendations:

A. Romanian Railway Safety Authority – ASFR shall take care that the public railway infrastructure administrator CNCF „CFR” SA shall:

1. regulate the performance of an analysis of a change in accordance with the Regulation UE no.402/2013 regarding the common safety method for risk evaluation and assessment;
2. include in its own monitoring strategy also the monitoring of the changes about the works made at the railway infrastructure that have an impact on the traffic and shunting for the identification and management in safety conditions of all dangers and risks associated in the own activity.
3. organize with the railway undertakings interested the identification of *interface* hazards and risks, following the changes about the works made at the railway infrastructure that impact the traffic and shunting for their safety management.
4. analyze the opportunity to make a pilot project using the radio records in the railway station, supporting the improvement of railway safety, extending it in accordance with the results and identification of the financing sources.

B. Romanian Railway Safety Authority – ASFR shall take care that the railway freight undertaking DBCR shall:

1. organize the training of its own staff so the regulations sent by the infrastructure administrator be notified to the interested staff;
2. include in its own monitoring strategy also the monitoring of the changes about the works at the railway infrastructure that impact the traffic and shunting for the identification and management in safety conditions of all hazards and risks associated in its own and interface activity.
3. draft again the documents of training/authorization/certification of the drivers, in order to be sure that they receive all the information relevant for the job exercise and that the evaluation exam for the certification shall be done so ensure the understanding of all requirements necessary for the train driving on the railway infrastructure for which the certification is got.

C. Romanian Railway Safety Authority – ASFR shall:

1. ask all infrastructure administrators and managers the identification of all signals for traffic and shunting that are not of the type presented in the signalling regulation and dispose measures accordingly.

2. analyse the opportunity of changing the Signalling Regulations no.004 so be excluded the use of the light red position at a shunting light signal or be stipulated unequivocally its use.

(2) FAPTE DE ÎNDATĂ ALE ACCIDENTULUI FERROVIAR GRAV

2.1. Evenimentul

Trenul de marfă nr. 30558-1 aparținând operatorului de transport feroviar DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL, remorcat cu locomotiva EA 013, a fost expeditat din stația CFR Craiova la data de 18.12.2019, ora 3:37 și avea ca destinație stația CFR Buzău.

În continuare trenul de marfă nr. 30558-1 a ajuns în stația Chitila la ora 12:53 și a plecat la ora 13:54, după efectuarea schimbului de personal tracțiune conform programului.

Trenul de marfă nr. 30558-1 a fost avizat prin dispoziția operatorului de la Regulatorul de Circulație Ploiești nr 19 la ora 11:28, în cadrul circulației trenurilor, să sosească la stația Brazi la ora 12:20, conform fișei program, iar apoi să circule în condițiile trasei BT 11 până la stația Ploiești Est (circulația de la stația Brazi la stația Ploiești Est fără oprire prin stația Ploiești Triaj), cu plecare din stația Brazi la ora 12:40.

La ora 15:08 trenul a sosit în stația Brazi, unde IDM emite ordinul de circulație nr. 178694 cu următorul conținut:

„Circulați în condițiile stabilite în livret pentru trasa tehnologică BT 11 la stația Ploiești Est /51352-1 Buzău. Circulați până la stația Ploiești Triaj F2, pe baza înțelegerii telefonice, cale liberă, ieșiți de la linia 7A cu semnal de ieșire X7 defect în poziție pe oprire. Parcurș asigurată. Circulați cu viteza de cel mult 20 km/h peste schimbătoarele de cale la ieșire, apoi cu viteza stabilită. BLA în funcție. Inductorii sunt activi. Liber la stația Ploiești Triaj ora.”

Trenul de marfă nr. 30558-1 a fost expeditat din stația CFR Brazi la ora 15:22 și fost primit în stația CFR Ploiești Triaj, în baza semnalului de chemare XBF de pe fir II Brazi – Ploiești Triaj, cu parcurs asigurată la linia 4A (linie fără semnal de ieșire).

În conformitate cu reglementările provizorii IDM dispozitor trebuia să se asigure că trenul a garat prin raportarea garării de către IDM exterior cap X.

Conform declarațiilor IDM exterior cap X, acesta susține că a comunicat IDM dispozitor că „trenul a fost complet și semnalizat și a făcut marcă de siguranță la linia 4A cap X”.

Formula corectă de garare ar fi fost “trenul nr. 30558-1 s-a garat la linia 4 A, ora ...”, completată cu eventualele observații referitoare la semnalizarea trenului (complet și semnalizat).

Întotdeauna trebuia să se facă o singură raportare.

Deși IDM exterior cap X are vizibilitate foarte bună asupra capătului X al grupei A din stația Ploiești Triaj, acesta nu a urmărit dacă trenul a oprit și nu a avizat acest lucru către IDM dispozitor.

În baza acestei raportări neconforme și în conformitate cu indicațiile de pe luminoschema instalației CED ce arătau că linia 4A era ocupată (lungimea trenului era de 279 m, lungimea liniei 4A era de 800 m și în general toate trenurile gareză cât mai aproape de capătul Y al grupei A), IDM dispozitor a considerat că trenul a garat și a transmis IDM localist ora garării trenului (15:30).

Trenul de călători nr 5008 a fost expeditat din stația Ploiești Sud la ora 15:32 și a avut asigurată parcurs de intrare centralizat, la linia 6A, acoperită cu semnale de circulație.

Trenul de călători nr 1657 a fost expeditat din stația Brazi la ora 15:36 și a garat în stația Ploiești Triaj, la ora 15:45, la linia 1A din stația Ploiești Triaj acoperită cu semnale de circulație.

Programul de circulație, întocmit de IDM dispozitor din stația Ploiești Triaj, prevedea că după efectuarea încrucișării între cele două trenuri de călători (5008 și 1657) și expedierea acestora, se va expedia și trenul de marfă nr. 30558-1 în direcția Ploiești Sud.

La ora 15:38, în timp ce trenul de călători nr 5008 intra la linia 6A, trenul de marfă ieșind de la linia 4A, depășește parcursul de intrare și în zona schimbătorilor de cale nr. 62-76/84 are loc coliziunea frontală dintre trenul de călători nr. 5008 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC "CFR Călători" SA și trenul de marfă nr. 30558-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă DBCR.

Urmările accidentului feroviar grav

În urma coliziunii dintre cele 2 trenuri au rezultat 12 persoane accidentate după cum urmează:

- 8 călători care au fost transportați la Spitalul Județean de Urgență Ploiești și externați în aceeași zi;
- 1 călător care a fost transportat la Spitalul Clinic de Urgență Floreasca din București și externat în aceeași zi;
- mecanicul ajutor al trenului de marfă nr. 30558-1 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă DBCR care a fost transportat la Spitalul Județean de Urgență Ploiești și externat în aceeași zi;
- mecanicul de locomotivă al trenului de marfă nr. 30558-1 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă DBCR care a fost transportat la Spitalul Județean de Urgență Ploiești unde i s-a pus piciorul în gips, a fost externat în aceeași zi și a avut 62 zile de concediu medical;
- mecanicul de locomotivă al trenului de călători nr 5008 care a fost transportat la Spitalul Județean de Urgență Ploiești, a fost externat în aceeași zi și a avut 5 zile de concediu medical.

De asemenea, în urma coliziunii au rezultat următoarele daune:

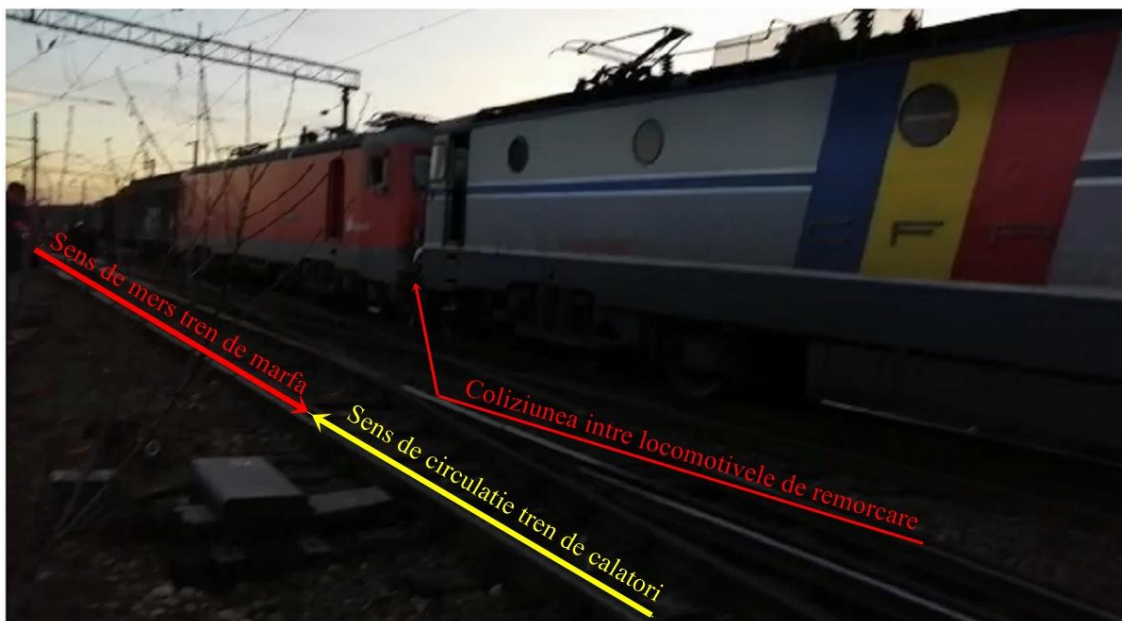
- locomotivele de remorcare ale celor două trenuri (EA nr. 91530400527-4 a trenului de călători nr. 5008 și EMA nr. 91530480013-8 a trenului de marfă 30558-1) au fost avariate;
- cuplul TE nr. 006 din compunerea trenului de călători nr 5008 a fost avariat;
- 4 vagoane (din care două deraiate) din compunerea trenului de marfă nr. 30558-1 au necesitat reparații accidentale (nr. 21802459586-8, nr. 21802457462-4, nr. 21802458767-5 și nr. 21802458807-9).

Valoarea totală estimată a pagubelor, calculată în urma documentelor transmise de către părțile implicate, este de **5.780.482,44 lei fără TVA**.

Pentru restabilirea circulației trenurilor s-a intervenit cu trenul de intervenții feroviare aparținând Sucursalei Regionale de Căi Ferate București.

Consecințele accidentului feroviar grav în traficul feroviar:

- liniile 1A - 6A Ploiești Triaj și firul II Ploiești Sud – Ploiești Triaj au fost închise în intervalul 18.12.2019, ora 15:45 – 19.12.2019, ora 06:28;
- au întârziat 53 trenuri de călători cu 1196 minute;
- 1 tren de călători a fost anulat pe distanța Ploiești Triaj – București Nord.



Primul vagon din cuplul TE 006 al trenului de călători nr.5008 a fost deformat și suspendat de a doua osie de la primul boghiu.



Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile *Legii nr.55/2006* privind siguranța feroviară, înlocuită cu *OUG 73/2019 privind siguranța feroviară*, denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*, a Hotărârii Guvernului României nr.716/02.09.2015 privind organizarea și funcționarea AGIFER 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*.

Obiectivul acțiunii de investigare a AGIFER este 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.

În temeiul art. 20, alin.(1) din Ordonanța de urgență nr. 73/2019 *privind siguranța feroviară*, coroborat cu art. 48, alin.(1) din *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, AGIFER, în cazul producerii unor accidente feroviare grave, are obligația de a deschide acțiuni de investigare și de a constitui comisii 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 avizarea Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA privind accidentul feroviar produs la data de 18.12.2019, ora 15:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, **în stația CFR Ploiești Triaș**, în zona schimbătorilor de cale nr.62-76/84 (linia directă din breteaua 62-76/84-70/64-86), în circulația trenului de marfă nr.30558-1 (aparținând operatorului de transport feroviar DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL) și a trenului de călători nr. 5008 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin tamponarea frontală a locomotivelor de remorcare ale trenurilor, și luând în considerare că acest eveniment feroviar se încadrează ca accident grav, în conformitate cu prevederile art.7 (2), pct.a, din *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, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare.

Prin Decizia nr. 339 din data de 19.12.2019 a Directorului General al AGIFER, a fost numită comisia de investigare formată din personal aparținând AGIFER.

2.2. Circumstanțele accidentului feroviar grav

2.2.1. Părțile implicate

Locul producerii accidentului feroviar se află pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, complexul feroviar Ploiești (linie dublă, electrificată).

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc accidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate București. Activitatea de întreținere este efectuată de către personalul specializat al Districtului de Linii nr 6 Ploiești Triaș , aparținând Secției L6 Ploiești.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) de pe zona unde s-a produs accidentul sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate București și sunt întreținute de către salariați din cadrul Districtului CED+ ATE Ploiești Triaș, aparținând Secției CT4 Ploiești.

Instalațiile de comunicații feroviare sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate București și sunt întreținute de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotiva de remorcare EA 91530400527-4 a trenului de călători nr 5008 este proprietatea operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA și este întreținută de unități specializate.

Activitatea de întreținere și efectuare a reviziilor la locomotiva de remorcare EA 91530400527-4 a fost asigurată de depoul de locomotive Ploiești.

Personalul de conducere, respectiv de deservire al trenului nr. 5008 din data de 18.12.2019, a aparținut operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotiva de remorcare LEMA 91530480013-8 a trenului de marfă nr 30558-1 este proprietatea operatorului de transport feroviar de marfă DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL și este întreținută de unități specializate.

Activitatea de întreținere și efectuare a reviziilor la locomotiva de remorcare LEMA 91530480013-8 a fost asigurată de DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL și SOFTRONIC SRL.

Personalul de conducere, respectiv de deservire al trenului de marfă nr 30558-1 din data de 18.12.2019, a aparținut operatorului de transport feroviar de marfă DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL.

2.2.2. Compunerea trenurilor

Trenul de călători nr 5008, aparținând SNTFC CFR Călători SA, remorcat cu locomotiva EA nr. 91 53 0 400 527-4, a fost format din cuplul etajat TE nr. 006 cu următoarele vagoane:

- A. 50531605021-8
- B. 50532605024-0
- C. 50532605022-4
- D. 50532605023-3

Trenul de marfă nr. 30558-1, aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL, remorcat cu locomotiva LE-MA nr. 91 53 0 480 013-8, a fost format din 16 vagoane încărcate, 368 tone nete, 622 tone brute, 279 m, necesar frânat 311 t automat/ 62 t de mână, frânat 464 t automat/ 180 t de mână.

2.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului feroviar grav

2.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Accidentul feroviar grav s-a produs în stația CFR Ploiești Triaaj, în zona schimbătorilor de cale nr.62-76/84 (linia directă din breteaua 62-76/84-70/64-86). Impactul dintre locomotivele de remorcare ale celor două trenuri s-a produs la o distanță de aproximativ 14 m înainte de prima joantă a schimbătorului de cale nr.76 în sensul de mers al trenului de călători nr.5008.

Profilul transversal al căii în zona producerii deraierii este tip rambleu, cu înălțimea de până la 0,5 m.

Suprastructura căii

Schimbătorul de cale nr.62 și traversarea joncțiune dublă 76/84 fac parte din breteaua combinată 62-76/84-70/64-86.

Schimbătorul de cale nr.62 este tip 49 și are următoarele caracteristici geometrice: raza **R**= 190 m; tangenta **tg**=1/9; ace articulate; deviație stânga.

Traversarea joncțiune dublă 76/84 este tip 49 și are următoarele caracteristici geometrice: raza **R**= 190 m; tangenta **tg**=1/9; ace articulate.

Bretea este montată pe traverse de lemn fixarea pieselor metalice de traverse fiind realizată prin intermediul sistemului de prindere indirectă tip K.

Prisma de piatră spartă era completă și parțial colmatată.

În stația CFR Ploiești Triaj viteza maximă de circulație a trenurilor pe directa schimbătorilor de cale nr. 62-76/84 este de 30 km/h.

2.2.3.2. Gestionarea activității de trafic în stație și automatizarea acesteia.

Stația Ploiești Triaj face parte dintr-un ansamblu de mai multe stații și alte puncte de secționare, legate între ele prin linii de legătură care deservește complexul feroviar Ploiești. Stația Ploiești Triaj a fost proiectată și construită pentru asigurarea fluxurilor de trenuri prin descompunerea și compunerea acestora, precum și pentru deservirea stațiilor din complex și a secțiilor adiacente, având grupe tehnice specializate alocate pentru această activitate.

Necesitatea luării în considerare a fluxurilor de circulație din stațiile adiacente înspre și din stația Ploiești Triaj la proiectarea acesteia, se poate observa din amplasarea semnalelor luminoase. Această semnalizare a fost necesară pentru organizarea activității în interiorul stației Ploiești Triaj în ceea ce privește circulația trenurilor, manevra convoaielor și trierea vagoanelor. Astfel stația Ploiești Triaj a fost concepută și proiectată din 4 grupe de linii:

- I.** Grupa A pentru *primirea* trenurilor de marfă. Grupa A este formată din 15 linii din care 12 linii sunt afectate numai pentru primirea trenurilor din 3 direcții principale: Brazi, Ploiești Sud, Ploiești Vest. La cele 12 se pot primi trenuri astfel:
- din direcția Ploiești Sud la liniile 1-12;
 - din direcția Ploiești Vest la liniile 1-12;
 - din direcția Brazi numai la liniile 1 - 6.

Linia 13 este afectată manevrei locomotivelor. Liniile 14 și 15 sunt linii pentru cântar, refacere și reparații vagoane.

Liniile 1A și 6A sunt prevăzute cu semnale de circulație de ieșire în direcția Ploiești Sud (X1A pentru linia 1A și X6A pentru linia 6A), iar liniile 2A la 6A sunt fără semnale de circulație de ieșire.

Organizarea circulației prin graficul de circulație prevăzut în mersul trenului prevede OPRIREA tuturor trenurilor din toate direcțiile în grupa A. De asemenea mecanicul de locomotivă știa precis că trebuie să opraască la una din liniile grupei A (după nr. trenului, mersul de tren și programul de lucru)

- II.** Grupa B pentru trierea vagoanelor pe direcții de mers. Grupa B este formată din 31 linii pentru trierea vagoanelor, iar liniile R1 și R2 pentru circulația trenurilor care s-au format pe cele 2 linii de tragere din capătul grupei B.
- III.** Grupa C pentru retrierea trenurilor în vederea formării trenurilor locale de marfă. Grupa C este formată din 11 linii destinate pentru retriere și compunere trenuri locale de marfă și, în unele cazuri, a trenurilor directe de marfă pe stații sau grupe de destinație.
- IV.** Grupa D pentru *expedierea* trenurilor.
Grupa D este formată din 15 linii din care:
- 13 linii (2-14) sunt afectate pentru expedierea trenurilor în direcția Ploiești Sud și Ploiești Vest;
 - linia 15 pentru manevra locomotivelor;
 - linia 1 pentru reparații.

Accesul din și spre stația Ghighiu se face prin capătul Y al grupei D.

Procesul tehnologic al unei stații de triaj constă în *primirea trenurilor pentru descompunere în grupa A*, trierea acestora pe grupe plan formare în grupa B, retrierea (dacă este cazul) și formarea trenurilor locale de marfă în grupa C și expedierea trenurilor din grupa D (sau direct din grupa B dacă este cazul). De asemenea se pot expedia cu semnale de ieșire trenuri din grupa A în direcția Ploiești Sud de la liniile 1A și 6A.

Circulația trenurilor de călători și marfă între stațiile Brazi și Ploiești Sud/Ploiești Vest se făcea pe Firul I și firul II Brazi-Ramificație Ploiești Triaj- Ploiești Sud/ Ploiești Vest.

Trenurile de marfă din direcția Brazi circulau pe firul I marfă (BLA banalizat), fiind primite în grupa A a stației Ploiești Triaj cu semnalul de intrare XB (parcurs de circulație asigurat la liniile 1A la 6A).

De altfel, dotarea tehnică cu instalații de automatizare a firului II Ploiești Triaj – Brazi, și anume instalație BLA cu bloc de linie cu sens de circulație normal de la stația Ploiești Triaj către stația Brazi, arată sensul fluxului de circulație a trenurilor dintre aceste doua puncte de secționare. În sensul invers fluxului circulația unui tren constituie o excepție în activitatea de exploatare, expedierea din stația Brazi către stația Ploiești Triaj putând fi efectuată numai în baza sistemului de circulație „la cale liberă”, primirea în stație efectuându-se numai în baza indicației de chemare a semnalului de circulație special XBF.

Pe amplasamentul stației de triaj deja existente s-a montat o instalație CED care este instalație de tip CR3 cu 2 pupitre ajutătoare cu manipulator (pe capete de stație) și lumnoschemă separată de tip domino.



Acest tip de instalație de centralizare a comenzilor semnalelor și macazurilor este adaptată pentru stația Ploiești Triaj, în care se efectua numai activitate în legătură cu prelucrarea vagoanelor și este dată în funcție în anul 1966 cu ultima reparație capitală efectuată în anul 1994, instalația de automatizare fiind adaptată pentru activitatea de exploatare a trierii vagoanelor din trenurile programate pentru această activitate. Pentru atingerea acestui obiectiv această instalație este concepută pentru a realiza parcursurile compatibile și excluderea acelor incompatibile în conformitate cu cerințele de exploatare stabilite de către departamentul operațional încă de la conceperea stației Ploiești Triaj. Astfel, instalația CED Ploiești Triaj este adaptată pentru a permite dinspre stația CFR Ploiești Sud efectuarea de parcursurile de intrare la grupa tehnică de primire A, liniile 1 până la 6, cu comanda în bloc a semnalelor de intrare Y4T și YSF până la semnalele de ieșire aferente liniilor de garare (Y1A, Y2A, Y3A, Y4A, Y5A și Y6A). O particularitate specială a acestei instalații este faptul că dinspre stația CFR Brazi instalația permite primirea trenurilor în grupa tehnică A cu comanda în bloc, numai pe firul I marfă în baza semnalului de intrare XB la linia 1 până la 6, deși liniile 2 până la 5 sunt dotate numai cu semnale de manevră pitice (în ordinea liniilor de garare: M160, M156, M158 și M150).

O particularitate constatată în grupa A a stației Ploiești Triaj este faptul ca deși semnale de manevră M160, M156, M158 ȘI M150 au indicațiile de „alb lunar” și „roșu” și corespund ca formă și dimensiuni cu normele de conformitate aprobate prin OMT nr.1482 din 04.08.2006 de aprobare a Regulamentului de Semnalizare nr.004, au montate suplimentar pe fundațiile acestora sub plăcuța de identificare a semnalului (M-manevră și numărul aferent de identificare), o tăbliță care imită aspectul reperului semnalului de circulație care nu permite depășirea acestuia (vezi imaginea din fig.5).



Acest adaos la semnalele de manevră M160, M156, M158 ȘI M150, care în afara plăcuței de identificare are montată o tăbliță ce imită aspectul unui reper de circulație, nu este conform cu nici-o reglementare tehnică de exploatare, ca montaj și aspect, și creează dificultăți de interpretare a mecanicului în perceperea instrucțiunii dată de indicația semnalului, astfel:

- fie prin luarea în considerare a indicației semnalului de manevră cu ignorarea indicației reperului, considerându-l numai semnal de manevră, fără implicații în circulație;
- fie prin luarea în considerare a indicației reperului considerându-l semnal de circulație, trecerea efectuându-se numai cu luarea în considerare a indicației alb lunar, aspect neconform cu reglementările în vigoare.

O altă particularitate este faptul că pe parcursul de primire cu semnalul XBF către grupa A mecanicii întâlnesc un semnal de manevră amplasate pe catarg M15, cu două lumini alb-lunar și roșu, sub care este montat un reper pentru recunoașterea semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs sau de ramificație (semnale de circulație), care indică faptul că dacă semnalul luminos ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de Regulamentul de Semnalizare nr.004, aprobat prin OMT nr.1482 din 04.08.2006 (art.161). Acest tip de semnalizare a fost folosit pentru desfășurarea activității de gestionare a parcursurilor de primire a trenurilor sosite în fața semnalului XBF din direcția

Brazi (fir II de marfă falsă). Astfel, prevederile de conformitate prevăd obligativitatea ca administratorul de infrastructură să întocmească un document prin care personalul de exploatare să-și însușească particularitățile operaționale din activitatea de gestionare a traficului, denumit generic **instrucțiuni de manipulare ale instalației**, care stabilesc modul de lucru și garantează siguranța circulației. Prin documentul de referință pus la dispoziția comisiei de investigare denumit „*Instrucția pentru manipularea instalațiilor CED de tipul CR2 de la mesele de manevră M1, M2, M3 – grupa B Ploiești Triaj (valabilă din anul 1989)*”, la art.16 se prevedea primirea trenurilor în stația Ploiești Triaj din direcția Brazi de pe linia falsă astfel:

“Primirea trenurilor în stație din direcția Brazi de pe linie falsă se face cu ajutorul semnalului de chemare XBF montat în acest scop la km.53+290, precedat de semnalul prevestitor Pr XBF, montat la km.52+165, pe secțiunea 003, până la semnalul M15 prevăzut cu foc roșu, după care trenul se poate primi la una din liniile de garare pe baza indicației semnalului M15.

Punerea pe liber a semnalului de chemare se face îndeplinind aceleași condiții de circulație și manevrare ca la ieșirea trenului pe baza semnalului de chemare conform art. 28”.

La data de 27.07.2017, conducerea Secției CT4 Ploiești a modificat, cu aprobarea conducerii SRCF București, conținutul art.16 din „*Instrucția pentru manipularea instalațiilor CED de tipul CR2 de la mesele de manevră M1, M2, M3 – grupa B Ploiești Triaj*”, astfel:

“Primirea trenurilor în stația Ploiești Triaj din direcția Brazi de pe firul II Brazi – Ploiești Triaj (linie falsă):

Firul II BLA Brazi – Ploiești Triaj este înzestrat cu instalație BLA specializat cu sens de circulație normal de la stația Ploiești Triaj (Post 14) la stația Brazi.

Circulația trenurilor pe firul II de la stația Brazi către stația Ploiești Triaj se face în baza sistemului înțelegere telefonică – cale liberă.

Primirea trenurilor în stația Ploiești Triaj de pe firul II Brazi – Ploiești Triaj se face în baza indicației de chemare a semnalului luminos de intrare XBF (amplasat la km 53+290), precedat de semnalul Pr XBF (amplasat la km 52+165), sau cu ordin de circulație în cazul nefuncționării acestuia, până pe secțiunea 003-C din fața semnalului M15, apoi în baza indicației de liber a semnalului M15 până la gararea completă în grupa A a stației Ploiești Triaj.

Semnalul M15, la care se termină parcursul de circulație, este înzestrat cu reper alb – roșu – alb și dă indicațiile “alb lunar” și “roșu”.

În cazul nefuncționării semnalului M15, depășirea acestuia se face cu ordin de circulație în care se vor înscrie condiții de circulație similar defectării semnalului luminos de ieșire.”

OBSERVAȚIE: conform prevederilor *Instrucției pentru manipularea instalațiilor CED de tipul CR2 de la mesele de manevră M1, M2, M3 – grupa B Ploiești Triaj*, încă din anul 1989 organizarea activității de circulație pentru primirea trenurilor de marfă cu semnalul XBF la liniile de garare se efectua în baza indicației semnalului de manevră M15, parcursul de primire de circulație fiind considerat terminat în fața acestuia, contrar tuturor principiilor de gestionare a traficului trenurilor precizate în documente de conformitate care reglementează activitatea de exploatare (un tren nu poate fi primit într-o stație în baza indicației de alb-lunar a unui semnal de manevră!).

Precizăm faptul că dimensiunile reperului semnalului luminos de intrare, ieșire, parcurs și ramificație (semnale de circulație) sunt precizate în Anexa 2 din Instrucția pentru întreținerea tehnică și repararea instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc – nr.351, cu modificările ulterioare, aprobată prin OMTTc nr.1749 din 23 septembrie 1988, nu permite modificarea dimensiunilor acestuia (art.311, pct.b) și este în responsabilitatea administratorului de infrastructură să asigure această conformitate. Asigurarea conformității mărimii reperului, cât și obligativitatea montării acestuia numai

la semnalele luminoase cu care se efectuează circulația trenurilor este dat de necesitatea identificării din timp de către mecanic, a semnalului de circulație față de alte semnale, la o viteză maximă de circulație de 120km/h.

Din declarațiile personalului de întreținere ale administratorului infrastructurii feroviare nu s-a putut stabili când și cu ce scop s-au montat reperele la semnalele de manevră, dar cu certitudine acestea există montate de mult timp în exploatare pentru gestionarea activității de trafic (de dinainte de anul 1989).

CONCLUZIE: Comisia de investigare observă că semnalele de manevră, indiferent de mărimea acestora, la care s-au atașat repere de identificare a semnalelor de circulație sunt semnalizări necorespunzătoare cu documentele de conformitate aprobate în România (Regulamentul de semnalizare nr.004).

Montarea filtrelor roșii în locul celor de culoare albastră la unele semnale de manevră este permisă de documentul de conformitate Regulament de semnalizare nr.004 (la art.29), fără a se preciza scopul acestei acțiuni. Comisia de investigare a constatat la chestionarea personalului de conducere a locomotivelor, dar și a celui de exploatare, că este confuz în interpretarea ordinului dat de acesta, datorită existenței acestei indicații (roșu) și la semnalizarea semnalelor de circulație.

Deoarece comisia de investigare a considerat acest subiect de importanță deosebită, întrucât un tren care se deplasează în circulație nu poate respecta un ordin indicat la întâlnirea unui semnal de manevră (permisiv sau negativ), a desfășurat o consultare a documentației mai vechi privitoare la semnalizarea căilor ferate din România și a ajuns la următoarea constatare:

În Instrucția de semnalizare nr 4 ediția 1975 posibilitatea ca semnalul luminos de manevră să fie prevăzut cu lumină roșie în loc de lumină albastră este completat de următoarele prevederi:
“Semnalele luminoase la care arde o lumina roșie nu pot fi depășite nici la efectuarea mișcărilor de manevră de către locomotive, automotoare, convoaie de manevră sau alt material rulant.
Depășirea acestor semnale la manevre este permisă numai când s-a stins lumina roșie și s-a aprins lumina alb lunar.
Depășirea la manevră a semnalelor luminoase la care arde o lumină roșie, se permite în condițiile prevăzute în instrucția de mișcare și menționate în ordinul de circulație înmânat mecanicului.”
Aceste prevederi *nu explică* condițiile în care un semnal luminos de manevră poate să fie prevăzut cu o unitate luminoasă de culoare roșie în loc de o unitate luminoasă de culoare albastră.
În condițiile existente ale Regulamentului de semnalizare nr.004 se constată că pentru ordinul afișat de un semnal de manevră „*OPREȘTE fără a depăși semnalul. Manevră interzisă dincolo de semnal*” sunt precizate două indicații: albastru și roșu. Se impune reanalizarea de către autoritatea în domeniu a celor două indicații și folosirea uneia corespunzătoare pentru un singur ordin.

Tot dinspre stația Brazi se mai poate efectua parcurs de primire pe firul II marfă Brazi-Ploiești Triaj (linie falsă) în baza indicației de chemare a semnalului de intrare special XBF, semnal cu două indicații: roșu și alb-clipitor. Acest semnal corespunde ca formă și dotare cu reper pentru semnal de circulație, cu normele de conformitate aprobate prin OMT nr.1482 din 04.08.2006 de aprobare a Regulamentului de Semnalizare nr.004.



Indicația de chemare a unui semnal de intrare (normal sau special) este o comandă excepțională în activitatea de gestionare a traficului trenurilor și presupune în primul caz defectarea semnalului, iar în cel de-al doilea caz este o comandă necesară pentru introducerea unui tren care a circulat pe o linie curentă falsă. În ambele cazuri aceste semnale care pot da indicații de chemare, au butoane de comandă normal sigilate pe aparatul (sau pupitrul) de comandă, care se desigilează cu respectarea unei proceduri prin care se asigură siguranța circulației trenului, aceasta responsabilitate împărțindu-se astfel:

- impiegatul de mișcare este responsabil de siguranța efectuării *parcursului de primire* a trenului la linia de garare, acesta fiind diferit de parcursul de intrare deoarece comportă comunicarea parcursului, manevrarea fiecărui macaz în parte și observarea parcursului dacă este corect direcționat;
- mecanicul locomotivei este responsabil de urmărirea parcursului de intrare comunicat și reglarea vitezei trenului, fără a depăși valoarea de 20km/h, astfel încât să oprească în siguranță la orice abatere de la circulația comunicată sau semnalizare care dau indicații care se contrazic, semnalele dubioase, semnalizarea nereglementară sau obstacol, lipsă de gabarit, semnale de mână, etc.

Acest mod de lucru apare din necesitatea faptului că la primirea unui tren într-o stație cu indicația de chemare, nu este efectuat cu comenzi în bloc și asigurarea întregului parcurs. Practic peste un parcurs de primire instalația de centralizare a macazurilor și semnalelor permite efectuarea cu comandă în bloc altor parcursuri de circulație sau manevră, care pot manevra automat macazurile din cuprinsul parcursului de primirea sau îl pot intersecta, cu urmări deosebit de grave în gestiunea traficului.

O problemă deosebită legată de această comandă, privitoare la *indicația* de chemare din Regulamentul de semnalizare nr.004, care precizează „LIBER cu viteza de cel mult 20km/h, cu deosebită atenție, *până la următorul semnal*”, poate provoca dubii referitoare la interpretarea următorului semnal. Or, fiind o comandă dedicată numai activității de circulație a unui tren (indicațiile montându-se numai pe semnale de circulație), în subsidiar se poate deduce că mișcarea trenului este permisă până la următorul semnal de circulație. Redactarea acestui paragraf în regulamentul nu a luat în considerare posibilitatea utilizării semnalelor de manevră în activitatea de circulație, care este interzisă de reglementări.

Lucrări la instalațiile SCB din stația Ploiești Triaj

Pentru circulația trenurilor între stația Brazi și Stația Ploiești Sud prin stația Ploiești Triaj s-au efectuat următoarele lucrări la instalațiile SCB:

- Refacerea instalației BLA pe distanța Ploiești Sud –Ploiești Triaj pe firul de marfă cu întregirea inclusiv a liniei de contact;
- Întregirea instalației BLA pe firul de marfă;
- Lucrări la circuitele de cale din stația Ploiești Triaj;
- Lucrări în echipe comune cu organ L la schimbătorii de cale.

2.2.3.3. Organizarea circulației trenurilor de marfă conform mersului trenurilor

Secția de circulație Brazi – Ploiești Sud a fost declarată secție cu capacitate saturată iar pentru trenurile de marfă au fost construite și publicate trase predefinite, nealocate operatorilor de transport. Alocarea acestor trase către operatorii de transport se face prin programul de circulație zilnic.

În conformitate cu Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate București valabil în perioada 15.12.2019 – 12.12.2020, au fost trasate 18 trase între stația Brazi și Ploiești Est (toate trasele sunt fără oprire în stația Ploiești Triaj) și 18 trase între stația Ploiești Est și stația Brazi (toate trasele sunt fără oprire în stația Ploiești Triaj).

În perioada 17.08.2017 – 18.12.2019 au fost primite din direcția Brazi, Firul II Marfă, la liniile 2A – 5A din grupa A a stației Ploiești Triaj (*cu oprire*) un nr de 3274 trenuri de marfă din care 228 de trenuri au aparținut operatorului de transport feroviar de marfă DBCR SRL.

2.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurată prin stație RER (radiotelefon emisie- recepție) pe locomotivă și stație RER (radiotelefon emisie- recepție) în birou de mișcare (BM), în stare bună de funcționare.

2.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar grav, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în Regulament, în urma cărora la fața locului s-au prezentat reprezentanți ai CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate București - administratorul infrastructurii feroviare publice (reprezentat prin Șeful Revizoratului Regional de Siguranța Circulației), ai SNTFC „CFR Călători” SA (reprezentat prin Revizor General de Siguranța Circulației), ai Agenției de Investigare Feroviară Română (reprezentat prin Director General), ai Inspectoratului de Stat Feroviar Teritorial București (reprezentat prin inspector de stat teritorial) și ai operatorului de transport feroviar DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL (reprezentat prin Director Siguranță și Calitate), ai Poliției de Transporturi Feroviare Prahova.

Pentru restabilirea circulației trenurilor s-a intervenit cu trenul de intervenții feroviare aparținând Sucursalei Regionale de Căi Ferate București.

Declanșarea planului de urgență al serviciilor publice

Inspectoratul pentru Situații de Urgență Șerban Cantacuzino al județului Prahova a intervenit la eveniment pentru asigurarea zonei pe timpul accidentului feroviar cu 3 autospeciale de stingere, o autospecială CBRN, iar pentru acordarea primului ajutor calificat în prespital s-a intervenit cu o ambulanță SMURD tip C1-TIM, 4 ambulanțe SMURD tip B2, 2 autospeciale de descarcerare, o autospecială de transport personal și victime multiple, o autospecială de intervenție la accidente colective și calamități, fiind asistate 12 victime care au fost preluate de ambulanțe ale Serviciului Județean de Ambulanță Prahova. De asemenea un elicopter SMURD din cadrul Inspectoratului pentru Situații de Urgență București – Ilfov a preluat un pacient care a fost transportat la Spitalul Clinic de Urgență Floreasca din București.

2.3. Pierderi de vieți omenești persoane rănite și pagube materiale

În urma producerii accidentului nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești.

În urma impactului au rezultat următoarele:

- 8 călători au fost transportați la Spitalul Județean de Urgență Ploiești fiind externați în aceeași zi.
- 1 călător a fost transportat la Spitalul Clinic de Urgență Floreasca din București fiind externat în aceeași zi.
- Mecanicul ajutor al trenului de marfă nr. 30558-1 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă DBCR a fost transportat la Spitalul Județean de Urgență Ploiești fiind externat în aceeași zi.
- Mecanicul de locomotivă al trenului de marfă nr. 30558-1 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă DBCR a fost transportat la Spitalul Județean de Urgență Ploiești unde i s-a pus piciorul în gips și a avut 62 zile concediu medical.
- Mecanicul de locomotivă al trenului de călători nr 5008 a fost transportat la Spitalul Județean de Urgență Ploiești fiind externat în aceeași zi și a avut 5 zile de concediu medical.

Pagube materiale

- În conformitate cu documentele transmise de gestionarul de infrastructură feroviară publică nu s-au înregistrat pagube materiale la infrastructura feroviară aparținând SRCF București.
- La locomotiva LE-MA nr. 91 53 0 480 013-8 aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL valoarea pagubei este de 596.509,67 lei fără TVA (în conformitate cu devizul de lucrări nr 2646/29.06.2020 emis de SOFTRONIC și facturii DJ YGA nr 1154/24.12.2019 emise de Softronic SRL).
- La vagoanele 21802459586-8, 21802457462-4, 21802458767-5, 21802458807-9 din compunerea trenului de marfă 30558-1, aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL valoarea pagubei este de 8.884,77 lei fără TVA (conform facturii SRV nr 3388/15.01.2020 emise de SC SIRV SRL).
- La cuplul etajat TE 006 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA valoarea pagubelor este de 3.568.388 lei fără TVA (conform actului nr RGSC1/3/560/ 13.08.2020 al SNTFC „CFR Călători” SA).
- La locomotiva EA 91530400527-4 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA valoarea pagubelor este de 1.606.700 lei fără TVA (conform actului nr DT5/2/380/ 14.07.2020 al SNTFC „CFR Călători” SA).

-
- Valoarea estimată totală a pagubelor transmisă de către părțile implicate, interesate, către AGIFER este de **5.780.482,44 lei fără TVA**.

Consecințele accidentului feroviar grav în traficul feroviar:

- liniile 1A -6A Ploiești Triaș și firul II Ploiești Sud – Ploiești Triaș au fost închise în intervalul 18.12.2019, ora 15:45 – 19.12.2019, ora 06:28;
- au întârziat 53 trenuri de călători cu 1196 minute;
- 1 tren de călători a fost anulat pe distanța Ploiești Triaș – București Nord.

Consecințele accidentului feroviar grav asupra mediului: nu s-au produs pagube sau afectări ale mediului în urma producerii accidentului feroviar grav.

2.4. Circumstanțe externe

La data de 18.12.2019, în jurul orei 15:35, vizibilitatea indicațiilor semnalelor a fost conform cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare, starea timpului neinfluențând producerea accidentului.

(3). Înregistrarea investigațiilor și a anchetelor

3.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Declarațiile personalului aparținând administratorului de infrastructură – CNCF „CFR” SA

Ca urmare a lucrărilor la podul de la km 57+560, Sucursala Regională de Căi Ferate București a întocmit:

1. Reglementări provizorii privind modul de efectuare a circulației trenurilor de călători și marfă între stațiile CF din Complexul Ploiești în perioada închiderii liniei curente Fir I și Fir II Ploiești Sud – PM Ramificație Ploiești Triaș pentru executarea lucrărilor la podul de la km 57+540 (km real este 57+560), nr TR.3A/279/04.07.2017, denumite în continuare *Reglementări provizorii*;
2. Prescripții care modifică și completează Planul Tehnic de Exploatare a stației Ploiești Triaș valabile în perioada închiderii liniei curente Fir I și Fir II PM Ramificație Ploiești Triaș – Ploiești Sud pentru efectuarea lucrărilor la podul de la km 57+540 (km real este 57+560), nr. 529/ 10.07.2017, denumite în continuare *Prescripții anexa la PTE Ploiești Triaș*.

Reglementările provizorii au fost finalizate la data de 4.07.2017 și au fost transmise pe e-mail operatorului de transport feroviar DBCR SRL la data de 16 august 2017.

La întocmirea Reglementărilor provizorii nu au fost consultați operatorii feroviari și nu au fost analizate riscurile de interfață, deoarece riscurile de interfață cu operatorii de transport feroviar se analizează de către Revizoratul General de Siguranța Circulației.

Reglementările provizorii și Prescripțiile anexa la PTE Ploiești Triaș s-au întocmit ținând cont de instalațiile SCB existente în stația Ploiești Triaș, prin transformarea grupei A din grupă de primire în grupă de primire expediere.

Au fost refăcute instalațiile BLA pe distanța Ploiești Sud – Ploiești Triaș pe firul de marfă cu întregirea inclusiv a liniei de contact;

S-au executat lucrări la circuitele de cale din stația Ploiești Triaj și lucrări în echipe comune cu organ L la schimbătorii de cale.

Nu s-a modificat forma și indicațiile de la nici un semnal de manevră din stația Ploiești Triaj.

Semnalul de manevră M15 are ca reper montat de-a lungul stâlpului o placă dreptunghiulară de culoare albă cu o bandă roșie la mijlocul ei, reper care este caracteristic semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs sau de ramificație și indică faptul că semnalul luminos respectiv, dacă ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de Regulamentul 004.

De asemenea semnalul de manevră M158 (pitic) are ca reper montat la bază o placă dreptunghiulară de culoare albă cu o bandă roșie la mijlocul ei (fără a avea dimensiunile stabilite de Regulament), reper care este caracteristic semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs sau de ramificație și indică faptul că semnalul luminos respectiv, dacă ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de Regulamentul 004.

Atât semnalul de manevră M15 cât și semnalul de manevră M158 sunt prevăzute cu unitate luminoasă de culoare roșie în loc de unitate luminoasă de culoare albastră. Indicația de „roșu” a semnalului de manevră M 158 (oprire) este valabilă și pentru circulația trenurilor.

S-a înființat un post suplimentar de IDM exterior în capătul X al grupei A care printre alte sarcini raportează gararea trenurilor din direcția Brazi, firul II Marfă.

Pentru primirea unui tren din direcția Brazi pe firul II Marfă la linia 4A, conform Reglementărilor provizorii, se folosesc un semnal de intrare (de circulație - XBF) cât și semnale de manevră (M15, M23, M55, M91).

Primirea unui tren din direcția Brazi pe firul II Marfă la linia 4A, conform Reglementărilor provizorii, se face cu ajutorul semnalului de intrare XBF (cu chemare), acționat de IDM exterior Post 14, numai după efectuarea parcursului de intrare de la semnalul de manevră M15 la linia I Circulație și punerea pe liber a semnalului de manevră M 15 cu indicația alb lunar (acționat de IDM exterior Post 14) și a parcursului de la linia I Circulație la linia 4A prin punerea pe liber a semnalelor de manevră M23, M55, M91 cu indicația alb lunar, de către IDM dispozitor.

Indicația semnalului de manevră M158 pe oprire (roșu) se consideră a fi valabilă și pentru circulația trenurilor.

Secția de circulație Brazi – Ploiești Sud a fost declarată secție cu capacitate saturată iar pentru trenurile de marfă au fost construite și publicate trase predefinite, nealocate operatorilor de transport. Alocarea acestor trase către operatorii de transport se face prin programul de circulație zilnic.

Din punct de vedere al organizării circulației trenurilor de marfă, toate trasele trasate între stația Brazi și Ploiești Sud prevăzute în Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate București valabil în perioada 15.12.2019 – 12.12.2020 sunt *fără oprire* în stația Ploiești Triaj.

Direcția de Trafic nu a fost consultată la întocmirea Reglementărilor, neexistând o normă națională sau o procedură internă care să oblige SRCF București la această consultare. Direcția de trafic a analizat în perioada imediat următoare aplicării prescripțiilor și reglementărilor modul de efectuare a circulației trenurilor între stațiile Brazi – Ploiești Triaj – Ploiești Sud, inclusiv la teleanalizele zilnice cu Regulatoarele de Circulație Regionale. Analizele și rezultatele acestora nu au fost formalizate în scris, dar din aceste analize nu au reieșit aspecte negative în aplicarea acestor reglementări.

În perioada 17.08.2017 – 18.12.2019 au fost primite din direcția Brazi, Firul II Marfă, la liniile 2A – 5A din grupa A a stației Ploiești Triaj (*cu oprire*) un nr de 3274 trenuri de marfă din care 228 de trenuri au aparținut operatorului de transport feroviar de marfă DBCR SRL.

Modul de desfășurare a circulației trenului de marfă nr 30558-1 DBCR din direcția Brazi pe Firul II Marfă la linia 4A a fost următorul:

Trenul de marfă nr. 30558-1 a fost avizat prin dispoziția operatorului de la Regulatorul de Circulație Ploiești nr 19 la ora 11:28, în cadrul circulației trenurilor, să sosească la stația Brazi la ora 12:20, conform fișei program, iar apoi să circule în condițiile trasei BT 11 până la stația Ploiești Est (circulația de la stația Brazi la stația Ploiești Est fără oprire prin stația Ploiești Triaj), cu plecare din stația Brazi la ora 12:40.

Ulterior acestei dispoziții operatorul RC nu a mai emis nici o altă dispoziție în legătură cu circulația trenului.

Deși toate trenurile sunt trasate cu trecere prin stația Ploiești Triaj, operatorul RC nu a emis nici o dispoziție legată de oprirea trenului pentru efectuarea încrucișării (caz general).

Monitorizarea activității la toate nivelurile nu a sesizat și nu a analizat acest pericol.

Stația Brazi expediază trenul pe bază de cale liberă, condițiile de circulație fiind cele stabilite pentru trasa tehnologică BT 11 din livret (fără oprire prin stația Ploiești Triaj).

Nu există nici o prevedere în Reglementările provizorii referitoare la modul de avizare a mecanicului de locomotivă asupra faptului că trebuie să oprească în stația Ploiești Triaj după emiterea ordinului de circulație de către stația Brazi prin care i se aduce la cunoștința mecanicului de locomotivă că trece prin stația Ploiești Triaj.

În conformitate cu Fișa PTE nr. 6 (Modul cum se convinge IDM că trenul a oprit la semnalul de intrare, acolo unde nu se poate convinge personal sau prin raportarea acarului sau păzitorului de barieră): IDM dispozitor se convinge personal de oprirea trenului la semnalul de intrare, luând legătura prin instalația RTF cu mecanicul de locomotivă, acesta confirmându-i oprirea trenului.

IDM dispozitor nu a reușit să ia legătura cu mecanicul trenului de marfă nr. 30558-1 în fața semnalului de intrare XBF pentru că acesta nu a răspuns la stație.

IDM dispozitor autorizează IDM exterior post 14 punerea pe liber a semnalului de intrare XBF (cu chemare) până la semnalul de manevră M15, după efectuarea parcursului de la semnalul de manevră M15 la linia I Circulație și punerea pe liber a semnalului de manevră M 15 cu indicația alb lunar (acționat de IDM exterior Post 14) și a parcursului de la linia I Circulație la linia 4A prin punerea pe liber a semnalelor de manevră M23, M55, M91 cu indicația alb lunar, de către IDM dispozitor.

După depășirea semnalului M15, IDM dispozitor a reușit să ia legătura prin stația radio cu mecanicul trenului de marfă nr. 30558-1 și ia comunicat că are parcurs asigurat la linia 4 cu oprire („Aveți comandă de intrare de la linia 1C la linia 4A. Opriți pentru că urmează să am o cruce de trenuri de călători”). Din declarația IDM dispozitor rezultă că mecanicul de locomotivă a confirmat cu cuvintele „Da bine”. „Acest lucru i-a dat de înțeles că mecanicul știe ce are de făcut. În cazul în care nu înțelegea ce i-a comunicat avea obligația de a cere informații suplimentare, ceea ce nu a făcut”.

IDM exterior cap X a comunicat IDM dispozitor că „trenul a fost complet și semnalizat și a făcut marcă de siguranță la linia 4A cap X”.

IDM exterior cap X nu a comunicat nici o oră și nici că trenul nu a oprit.

În baza acestei raportări și coroborat cu lumnoschema instalației CED pe care linia 4A era ocupată, IDM dispozitor a considerat că trenul a garat și a transmis IDM localist ora garării trenului 15:30.

Stația Ploiești Sud a transmis la ora 15:33, către stația Ploiești Triaj, că trenul de călători nr 5008 a plecat din stația Ploiești Sud la ora 15:32.

În baza avizului de plecare transmis de stația Ploiești Sud, IDM dispozitor efectuează parcurs de intrare pentru trenul de călători nr 5008 la linia 6A.

IDM dispozitor a observat că trenul de marfă nr. 30558-1 nu a oprit la linia 4A la ocuparea secțiunii 118/130 (prima după linia 4A). Imediat a transmis prin stația radio către mecanicul de locomotivă „ Bun așa 30558-1. Bun așa 30558-1. Opriți trenul”, dar coliziunea celor 2 trenuri nu a putut fi oprită.

La ora 15:35, în timp ce trenul de călători nr 5008 intra la linia 6A, trenul de marfă depășește parcursul de primire al liniei 4A și în zona schimbătorilor de cale nr. 62-76/84 are loc coliziunea frontală dintre trenul de călători nr. 5008 aparținând operatorului de transport feroviar de călători

SNTFC “CFR Călători” SA și trenul de marfă nr. 30558-1, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă DBCR.

La nivelul CNCF “CFR” SA nu există o procedură pentru analiza schimbărilor conform Regulamentului UE nr 402/2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor.

Nu a fost realizată o analiză a schimbării conform Regulamentului UE nr 402/2013 legată de organizarea circulației trenurilor ca urmare a lucrărilor de la podul km 57+540 (km real 57+560).

Cu ocazia programului de monitorizare a activității nu au fost depistate neconformități în stația Ploiești Triaj sau în altă stație de pe rețea legate de:

- Schimbarea formei, rolului și indicației unui semnal (M15);
- Efectuarea unui parcurs de circulație cu ajutorul indicației semnalelor de manevră;
- Modul de efectuare a circulației trenurilor de către operatorul RC.

Măsuri imediate stabilite de către CNCF CFR SA după producerea accidentului feroviar grav în stația Ploiești Triaj:

- Circulația trenurilor de marfă spre Moldova să se facă prin Ghighiu pentru a evita încrucișarea (pe cât posibil) fluxurilor de trenuri de marfă;
- În măsura în care separarea totală nu este posibilă s-a stabilit ca eventualele trenuri care trec prin Ploiești Triaj spre Ploiești Sus să fie permise la liniile 1, 2 și 6 (linia 2 nu are semnal de ieșire dar are linie de evitare, deci nu se poate face trecere).

La solicitarea RC Ploiești către Biroul Mers Tren – SRCF București s-au acordat opriri în stația Ploiești Triaj pentru 2 perechi de trase, celelalte rămânând nemodificate.

Declarațiile personalului aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Deutsche Bahn Cargo România SRL

Reglementările provizorii și Prescripțiile anexă la PTE Ploiești Triaj au fost primite prin e-mail în data de 16.08.2017, ora 14:13 de către conducerea Departamentului Producție. E-mailul a fost apoi distribuit pe adresa de grup a Dispeceratului, grup în care se regăsesc adresele de e-mail ale instructorilor, dispecerilor, responsabililor cu SC.

Informațiile pentru instruirea personalului de locomotivă se transmit către șeful de birou instruire care răspunde de modul de control a efectuării instruirii. Lunar acesta prezintă un raport către Directorul Operațiuni cu activitatea de instruire.

Șeful de birou instruire nu mai lucrează la DBCR din luna ianuarie 2019.

Practic Reglementările provizorii și Prescripțiile anexă la PTE Ploiești Triaj nu au fost primite de instructorii tracțiune și nu a fost instruit personalul de locomotivă din acestea în perioada 16.08.2017 – 18.12.2019.

Ulterior producerii accidentului grav a fost prelucrat personalul de locomotivă din Reglementările provizorii și Prescripțiile anexă la PTE Ploiești Triaj.

DBCR nu a fost solicitat de către CNCF „CFR” SA să identifice pericolele și să evalueze riscurile de interfață asociate, în comun, ca urmare a reorganizării circulației ca urmare a lucrărilor la podul de la km 57+540.

În perioada 16.08.2017 – 18.12.2019, personalul cu atribuții de control nu a efectuat nici o însoțire pe relația Brazi Fir II Marfă – Ploiești Triaj – Ploiești Sud.

Deși în Reglementările provizorii este prevăzut că expedierea trenurilor de marfă de la liniile 2A – 5A din stația Ploiești Triaj la stația Ploiești Sud se face cu ordin de circulație emis de IDM exterior Gara Veche, în realitate, deseori, aceasta se face cu ajutorul semnalului pitic de manevră acționat de IDM dispozitor și comunicare prin stația radio.

În cele 3 cazuri când a circulat în direcția Ploiești Sud, de la linia 5A, mecanicul de locomotivă a fost expeditat fără ordin de circulație, pe cale de manevră, având semnalul pitic pe alb lunar și având

confirmare radio de la IDM Ploiești Triaj că are liber la stația Ploiești Sud, fără a opri în fața semnalului de manevră pitic.

În data de 18.12.2019, la trenul nr 30558-1, mecanicul de locomotivă nu a avut nici o comunicare prin stația radio cu IDM dispozitor Ploiești Triaj și a încercat să ia legătura cu IDM din proprie inițiativă în fața semnalului de intrare dar nu a primit nici un răspuns. Mai târziu nu a luat legătura cu IDM întrucât a avut toate semnalele pe alb lunar.

Mecanicul de locomotivă știa că într-o stație neînvestită cu semnale de ieșire, trenul poate trece în baza ordinului de circulație și a semnalului trecerea fără oprire dat de IDM cu paleta deasupra capului mișcată în arc de semicerc sau seara cu lanterna de culoare verde.

În cazul circulației prin stația Ploiești Triaj nu a avut niciodată acest semnal.

Nu a oprit în lipsa acestui semnal deoarece nu a considerat acest lucru ca fiind semnificativ, circulația anterioară făcându-se în situații asemănătoare.

În cele 3 cazuri când a circulat pe linia 5A, a avut comunicare de la IDM dispozitor prin stația radio că are trecere și a avut toate semnalele de manevră pe liber (alb lunar), fără a primi ordin de circulație.

În cazul circulației din data de 18 decembrie 2019, nu și-a pus problema că trebuie să primească semnalul trecerea fără oprire dat de IDM întrucât nu a avut acest semnal de câte ori a trecut.

Prevederile PTE i-au fost prelucrate în 2018 iar certificarea pentru secția din care face parte stația Ploiești Triaj s-a făcut în baza unei lucrări scrise.

Circulația prin stația Ploiești Triaj, în baza PTE-ului stației se efectua în baza semnalelor de manevră la liniile 2A-5A, iar la liniile 1, 6A în baza semnalelor de circulație.

Semnalele de manevră de la liniile 2A-5A nu impuneau oprirea deoarece avea alb lunar, manevrarea trenurilor fiind permisă.

Fiind cu un tren în circulație trebuia să respecte indicațiile semnalelor de manevră de la liniile 2A- 5A.

Cu mecanicul ajutor comunicat și văzând că semnalele de manevră cu alb lunar a zis că avem trecere.

Semnalul de manevră M15 avea indicația alb lunar și trebuia respectată indicația acestui semnal, întrucât circulația la liniile 2A-5A se făcea pe bază de manevră conform PTE-ului stației.

După depășirea semnalului M15 trebuia să identifice linia pe care circula, fapt pentru care au încercat să vadă ceva repere care să vadă liniile care circula dar nu și-au dat seama.

Dacă semnalul M158 afișa lumina roșie trebuia să oprească în fața semnalului, dar nu a oprit deoarece erau confuzi asupra liniei pe care circulau și se uitau după semnal cu catarg și reper de semnal principal, pe care nu l-au văzut și datorită acestui fapt nu au fost nici atenți la indicația semnalului M158 și nu știau că era sau nu pe oprire.

Nu era ceață, vegetația era abundentă fapt pentru care nu a avut vizibilitate ca să-și dea seama de linia la care circulă.

A avut neclarități privind circulația prin Ploiești Triaj după prelucrarea PTE, dar nu a avizat pe nimeni. Acestea au constat în: dacă semnalele de manevră de ieșire de la liniile 2A-5A fac funcția de semnal principal de ieșire.

La circulația pe linie falsă trebuia să semnalizeze locomotiva prin aplicarea luminii roșii la colțarul din partea stângă a locomotivei.

A circulat pe linie falsă și nu a semnalizat locomotiva.

Reglementările provizorii i-au fost prelucrate în martie 2020.

Modificările aduse de aceste reglementări constau în faptul că de la liniile 2A-5A trenurile se expediază doar în baza ordinului de circulație. Ca să primească OC trebuia mai întâi să oprească.

După prelucrarea reglementărilor provizorii, din luna martie 2020, s-a constatat că singura diferență față de PTE era că de la liniile 2A-5A, trenurile se expediază în baza ordinului de circulație. Pentru a primi ordin de circulație, trebuia să oprească.

După obținerea permisului de mecanic, în cadrul analizelor s-a discutat despre circulația prin stația Ploiești Triaj, concluzia fiind că aceasta se desfășura în condiții deosebite.

Mecanicul de locomotivă, la plecare din stația Brazi avea informația că va circula prin stația Ploiești Triaj până la Ploiești Est, fără oprire, conform ordinului de circulație emis de stația Brazi.

Mecanicul de locomotivă nu a văzut semnalul pitic de manevră M158 ca fiind pe oprire, pe culoarea roșie, întrucât urmărea un semnal cu catarg și cu reper de semnal principal, neștiind că M158 are funcția de semnal principal de ieșire. De asemenea nu știa că nu există semnal de ieșire de la liniile 2A-5A și nu a observat acest lucru.

Mecanicului ajutor i s-a părut că a văzut culoarea alb lunar la semnalul M158, dar era greu vizibil întrucât se uita după semnal de ieșire cu stâlp și cu reper alb cu roșu și nu l-a luat în considerare.

Și alți mecanici de locomotivă au confirmat că singura informație referitoare la parcurs în stația Ploiești Triaj era transmisă de IDM dispozitor prin stația radio.

Declarațiile personalului aparținând operatorului de transport feroviar de călători - SNTFC

Mecanicul de locomotivă al trenului de călători nr 5008 a fost apelat prin stația radio de către IDM dispozitor Ploiești Triaj că are parcurs de intrare la linia 6A, cu oprire conform livret. Semnalul de intrare al stației Ploiești Triaj era cu lumină permisivă (2 galbene). La semnal a manipulat butonul Atenție. După parcurgerea a 50 – 60 m a observat o locomotivă care era în gabaritul liniei și al parcursului pe care trebuia să-l parcurgă. A luat măsuri de frânare rapidă și cu aproximativ 10 m înainte de impact s-a trântit la podea.

3.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței la nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice

La momentul producerii incidentului feroviar CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.101/2008 privind acordarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, aflându-se în posesia:

-Autorizației de Siguranță – Partea A cu nr. de identificare ASA09002 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură feroviară;

-Autorizației de Siguranță – Partea B cu nr. de identificare ASB15003- – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, a confirmat acceptarea dispozițiilor adoptate de administratorul de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreținerii și exploatării, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatării sistemului de control al traficului și de semnalizare.

Analizând SMS administratorului de infrastructură s-au constatat următoarele:

- La întocmirea Reglementărilor provizorii nu au fost consultați operatorii feroviari și nu au fost analizate riscurile de interfață.

- Secția de circulație Brazi – Ploiești Sud a fost declarată secție cu capacitate saturată iar pentru trenurile de marfă au fost construite și publicate trase predefinite, nealocate operatorilor de transport. Alocarea acestor trase către operatorii de transport se face prin programul de circulație zilnic.
- În conformitate cu Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate București valabil în perioada 15.12.2019 – 12.12.2020, au fost trasate 18 trase între stația Brazi și Ploiești Est (toate trasele sunt fără oprire în stația Ploiești Triaj) și 18 trase între stația Ploiești Est și stația Brazi (toate trasele sunt fără oprire în stația Ploiești Triaj).
- În perioada 17.08.2017 – 18.12.2019 au fost primite din direcția Brazi, Firul II Marfă, la liniile 2A – 5A din grupa A a stației Ploiești Triaj (*cu oprire*) un nr de 3274 trenuri de marfă din care 228 de trenuri au aparținut operatorului de transport feroviar de marfă DBCR SRL.
- Deși toate trenurile sunt trasate cu trecere prin stația Ploiești Triaj și un nr de 3274 trenuri de marfă au oprit în stație din motive de exploatare, în general, operatorii RC nu au emis nici o dispoziție legată de oprirea trenului pentru efectuarea încrucișării.
- Analizând nr de ordine de circulație emise de IDM Gara Veche pentru trenurile expediate în direcția Ploiești Sud în perioada 17.08.2017 – 18.12.2019, de la liniile 2A – 5A, s-a constatat că 15% din trenuri au fost expediate în direcția Ploiești Sud fără ordin de circulație, dar cu semnalul de manevră M158/ sau M160/ sau M156/ sau M150 pe liber.
- În perioada anterioară producerii accidentului grav, expedierea trenurilor în direcția Ploiești Sud, de la liniile 2A – 5A, fără ordin de circulație, cu semnalul de manevră pe liber se efectua în mod obișnuit dacă nu erau încrucișări de trenuri sau treceri înainte. Astfel au fost expediate, de la liniile 2A – 5A, fără ordin de circulație dar cu semnalul de manevră pe liber astfel:
 - în data de 15.12.2019 - 3 trenuri de marfă
 - tr. 30636-1, linia 3A, ora 5:30 - 5:33;
 - tr. 53005, linia 4A, ora 17:34 – 17:40;
 - tr. 46841, linia 4A, ora 22:25 – 22:30.
 - în data de 16.12.2019 – 4 trenuri de marfă
 - tr. 89135, linia 4A, ora 15:30 – 15:33;
 - tr. 30642, linia 4A, ora 17:38 – 17:40;
 - tr. L37191, linia 4A, ora 21:42 – 21:42;
 - tr. 30630-1, linia 4A, ora 22:42 – 22:45.
 - în data 17.12.2019 – 3 trenuri de marfă
 - tr. L37211, linia 4A, ora 8:21 – 8:23;
 - tr. L57963, linia 2A, ora 14:38 – 14:38;
 - tr. L89137, linia 4A, ora 17:54 – 18:22.
 - în data de 18.12.2019 – 4 trenuri de marfă
 - tr. C89139, linia 3A, ora 12:00 – 12:09;
 - tr. L90607, linia 4A, pl. ora 12:23;
 - tr. L37223, linia 3A, ora 13:05 – 13:07;
 - tr. L37229, linia 4A, ora 14:40 – 14:42.
- Sunt utilizate în activitatea de circulație semnale de manevră (M15, M55, M91).
- Sunt utilizate în activitate semnale neconforme cu Regulamentul de semnalizare nr 004 (Semnalul de manevră cu catarg M15 (cu foc albastru) este înzestrat cu reper alb – roșu – alb care se montează numai pe semnale de circulație (intrare, ieșire, parcurs sau ramificație), semnalele de manevră pitice M158, M160, M156, M150 (care au foc roșu în loc de albastru) sunt înzestrate cu un fel de reper alb – roșu – alb), interzise prin art 1 alin 7 și 8 din Regulamentul de semnalizare.
- Reglementările provizorii (trenurile de marfă se expediază de la liniile 2A – 5A cu ordin de circulație) sunt în contradicție evidentă cu modul de organizare, conducere și efectuare a

circulației trenurilor de marfă la aceste linii (toate trenurile de marfă sunt trasate fără oprire prin stația Ploiești Triaj).

- Monitorizarea activității la toate nivelurile nu a identificat neconformități legate de modul de organizare și modul de efectuare a circulației trenurilor prin stația Ploiești Triaj ca urmare a lucrărilor la podul de la km 57+560.
- La nivelul CNCF “CFR” SA nu există o procedură pentru analiza schimbărilor conform Regulamentului UE nr 402/2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor.
- Nu a fost realizată o analiză a schimbării conform Regulamentului UE nr 402/2013 legată de organizarea circulației trenurilor ca urmare a lucrărilor de la podul km 57+560.

B. Sistemul de management al siguranței al operatorului de transport feroviar de marfă

La momentul producerii accidentului feroviar **Deutsche Bahn Cargo România SRL**, 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 (modificat prin Ordinul MTI nr.884/2011 și completat prin Ordinul MTI nr.2179/2012) privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România și deține:

- Certificatul de siguranță - Partea A, cu număr de identificare RO 1120190005 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română certifică acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar în conformitate cu legislația națională;
- Certificatul de siguranță - Partea B, cu număr de identificare RO 1220190090 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română certifică acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu legislația națională.

Analizând SMS operatorului de transport feroviar de marfă s-au constatat următoarele:

- Organizarea necorespunzătoare a activității de transmitere a informațiilor privind siguranța circulației primite de la administratorul de infrastructură către personalul interesat, care a avut ca efect faptul că informațiile nu au ajuns la personalul de execuție.
- Organizarea necorespunzătoare a activității de instruire a personalului de locomotivă care a condus la neinstruirea mecanicilor de locomotivă din Reglementările provizorii privind circulația trenurilor prin stația Ploiești Triaj.
- Neurmărirea modului de desfășurare a activității de instruire care a permis ca în perioada 16.08.2017 – 18.12.2019 să nu se facă instruire practică pe secția Brazi – Ploiești Triaj – Ploiești Sud.
 - Monitorizarea activității proprii nu a identificat pericolele și nu a evaluat riscurile proprii și de interfață asociate legate de modul de efectuare a circulației trenurilor de marfă prin stația Ploiești Triaj.
- Organizarea necorespunzătoare a activității de certificare a mecanicilor de locomotivă pentru infrastructura pe care urma a se efectua serviciu.

Referitor la activitatea de certificare a mecanicilor de locomotivă

Conform Normei privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România din 16.12.2009, cu modificările și completările ulterioare, fiecare operator de transport feroviar își stabilește propriile proceduri de eliberare a certificatelor ca parte a

sistemului său de siguranță. Din documentele puse la dispoziție referitor la acest aspect, de către operatorul de transport DBCR, au reieșit următoarele:

În procedura „Evaluarea mecanicilor de locomotivă în vederea eliberării/actualizării certificatului / permisului de mecanic locomotivă”, cod P 14-2.2. MMS, se precizează faptul că după finalizarea formării mecanicului de locomotivă privind cunoștințele profesionale referitoare la infrastructura feroviară pe care o va conduce (rută/traseu/itinerar), acesta trebuie să promoveze examenul de evaluare a cunoștințelor pentru dobândirea competențelor, dar nu se regăsesc prevederi clare referitoare la modul de efectuare a acestui examen. În aceste condiții, a fost posibil ca mecanicului de locomotivă implicat în accident, să îi fie acordate competențe pentru conducerea trenurilor, pe 10 „infrastructuri feroviare” (rută/traseu/itinerar) într-o singură zi (v. cap.4.1, lit.e).

Urmare verificării formularului „Programul de formare specific, a cunoștințelor teoretice, pentru infrastructura feroviară pe care mecanicul de locomotiva va conduce”, a reieșit faptul că pentru modulul de formare „cunoașterea liniei”, în cadrul conținutului tematic „indicații date de către semafoare și semnale pentru circulație și manevră”, bibliografia nu cuprinde toate prevederile din Regulamentul de semnalizare nr. 004. De ex art.8 unde sunt prevăzute *semnificațiile culorilor de bază folosite la semnalizare, și art 117(15) referitoare la trecerea fără oprire a trenului dată de IDM, în stațiile fără semnal de ieșire.*

De asemenea, în același program, nu se regăsesc prevederi referitoare la necesitatea prelucrării în vederea cunoașterii a PTE al stațiilor de pe infrastructura feroviară pe care mecanicul urmează să conducă trenuri.

În același formular, pentru modulul de formare „conducerea trenurilor”, în cadrul conținutului tematic „obligațiile personalului de locomotiva la intrarea/oprirea/trecerea prin stație”, bibliografia cuprinde prevederi din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, respectiv articole care stabilesc în clar modul de efectuare a conversațiilor prin instalațiile radiotelefon între mecanicul de locomotivă și IDM la intrarea în stație, precum și obligațiile personalului de locomotivă la intrarea respectiv trecerea prin stație.

Având în vedere cele prezentate în aliniatul anterior, comisia de investigare consideră că la intrarea în stația CFR Ploiești Triaaj, mecanicul de locomotivă trebuia să cunoască modul cum era necesar să se facă schimbul de informații cu IDM, precum și obligațiile personalului de locomotivă, de a urmări parcursul și de a identifica linia de circulație cu particularitățile ei.

3.3. Norme și reglementări

La investigarea accidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele norme și reglementări comunitare și naționale relevante:

- Regulamentul (UE) nr.402/2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor;
- Regulamentul (UE) nr.1169/2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea autorizației de siguranță feroviară;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005;
- Regulamentul de semnalizare nr. 004/ 2006;
- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr. 002/2001;
- 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;

- Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006, aprobate prin Ordinul Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 2229/2006;
- PTE-ul stației Ploiești Triaj;
- Reglementări provizorii privind modul de efectuare a circulației trenurilor de călători și marfă între stațiile CF din Complexul Ploiești în perioada închiderii liniei curente Fir I și Fir II Ploiești Sud – PM Ramificație Ploiești Triaj pentru executarea lucrărilor la podul de la km 57+540 (km real este 57+560), nr TR.3A/279/04.07.2017;
- Prescripții care modifică și completează Planul Tehnic de Exploatare a stației Ploiești Triaj valabile în perioada închiderii liniei curente Fir I și Fir II PM Ramificație Ploiești Triaj – Ploiești Sud pentru efectuarea lucrărilor la podul de la km 57+540 (km real este 57+560), nr. 529/10.07.2017.

Surse și referințe

- declarațiile salariaților implicați în producerea accidentului feroviar;
- fotografiile efectuate la locul producerii accidentului și în unități specializate;
- procese verbale de constatare tehnică pentru linii, instalații și material rulant;
- documentele însoțitoare ale trenului.

3.4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice

3.4.1. Sistemul de semnalizare și de control comandă

- Sunt utilizate în activitatea de circulație semnale de manevră:
 - M15 cu acces la linia 1 circulație,
 - M55, M91 cu acces la una din liniile grupei A;
 - M150 pentru ieșirea de la linia 2A;
 - M156 pentru ieșirea de la linia 3A;
 - M158 pentru ieșirea de la linia 4A;
 - M160 pentru ieșirea de la linia 5A.
- Sunt utilizate în activitate semnale neconforme cu Regulamentul de semnalizare nr 004:
 - Semnalul de manevră cu catarg M15 (dotate cu foc roșu și alb lunar) este înzestrat cu reper alb – roșu – alb care se montează numai pe semnale de circulație (intrare, ieșire, parcurs sau ramificație);
 - semnalele de manevră pitice M158, M160, M156, M150 (dotate cu foc roșu și alb lunar) au pe soclul alb trasată în plus o bandă de culoare roșie.

La verificările făcute la sala de relee s-a constatat că aceasta este sigilată cu sigiliul cu inițialele NI. La verificarea făcută la biroul de mișcare la manipuloarele cap X și cap Y, plumbii de control compleți și sigilați.

A fost constatat macazul nr 76 fără control optic și acustic pe aparatul de comandă.

Cheile și manivelele de macaz tip EM2 și EM5 sigilate la panou.

Cheia sălii de relee sigilată pe luminoschemă.

Cleștii de asigurare sigilați în biroul de mișcare.

Secțiunile izolate nr 4A-L, 118-130, 62-84, 022-C ocupate pe aparatul de comandă cu trenurile implicate în accidentul feroviar grav.

Linia de garare 6A-L și circuitul de cale nr 100 înzăvorâte electric și libere pe aparatul de comandă.
Lucrări la instalațiile SCB din stația Ploiești Triaj

Pentru circulația trenurilor între stația Brazi și Stația Ploiești Sud prin stația Ploiești Triaj s-au efectuat următoarele lucrări la instalațiile SCB:

- Refacerea instalației BLA pe distanța Ploiești Sud –Ploiești Triaj pe firul de marfă cu întregirea inclusiv a liniei de contact;
- Întregirea instalației BLA pe firul de marfă;
- Lucrări la circuitele de cale din stația Ploiești Triaj;
- Lucrări în echipe comune cu organ L la schimbătorii de cale.

3.4.2. Infrastructura

Din constatările de la fața locului infrastructura era în parametri pentru viteza maximă de circulație de 30 km/h.

3.4.3. Echipamente de comunicații

Stațiile RER existente pe locomotive și în biroul de mișcare au funcționat normal.

3.4.4. Vehicule feroviare

Cu ocazia verificărilor la locomotiva LE-MA nr. 91 53 0 480 013-8 aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL, imediat după impact s-au constatat următoarele:

- Locomotiva a fost condusă de la postul 1.
- Vitezometrul este de tip IVMB, cadran 200 km/h, blocat la $v=0$ km/h, seria 2526/2013, cu verificarea metrologică valabilă până la 03/2020.
- Bordul era deplasat spre interior, geamurile frontale fisurate.
- Maneta tracțiune era în poziția “neutră”.
- Maneta pentru viteza impusă era în poziția 0 km/h.
- Robinetul pentru frâna automată era în poziția de frânare rapidă.
- Robinetul frânei directe era în poziția de frânare.
- Presiunea în rezervorul principal conform afișajului din post = 2,4 bar.
- Presiunea în cilindrii de frână afișată în postul de conducere = 1,4 bar.
- Butonul de deconectare rapidă nu era intrat în acțiune.
- Siguranța DSV din sala mașinilor era sigilată cu sigiliul DB Cargo 035473, era în poziția sus (ridicată) cu capacul cu sigiliu sărit, sigiliul atârna.
- Robinetul DSV era sigilat cu sigiliul DB Cargo 0959426 în poziția deschis (în acțiune).
- Robinetul instalației INDUSI sigilat cu sigiliul DB Cargo 043238 în poziția deschis (în acțiune).
- Siguranțele instalației INDUSI în acțiune.
- Panoul comutatoarelor MT din postul de conducere era desfăcut.
- În sala mașinilor s-au constatat pierderi de ulei în zona camerei de înaltă tensiune.
- Instalația RTF de tip Motorola era pe canalul 2 și era funcțională.
- În postul 2 opus celei de conducere, maneta de tracțiune era blocată în poziția “B”, maneta pentru viteza impusă era în poziția „off”, robinetul pentru frâna automată era blocat pe frânare, iar frâna directă era în poziție liberă.

Cu ocazia verificărilor la locomotiva EA nr. 91 53 0 400 527-4 aparținând SNTFC CFR Călători SA, imediat după impact s-au constatat următoarele:

- Locomotiva a fost condusă de la postul 1.
- În postul de conducere existau afișajele cu schema sinoptică și viteza maximă de circulație de 100 km/h.
- Nu era trecut timpul de intrare în acțiune (2,1 bar) a frânei directe.
- Controlerul era în poziția "F" de frânare electrică.
- Robinetul KD2 era în poziția de frânare rapidă.
- Robinetul frânei directe FD1 era în poziția de frânare.
- Valva de descărcare a cilindrilor de frână era în poziție liberă.
- Dispozitivul DSV avea robinetul sigilat pe poziția deschis (în acțiune).
- Clichetul de pe dispozitiv era sigilat și în acțiune.
- Siguranța instalației INDUSI era în acțiune.
- Maneta de pe cofretul INDUSI era în poziția "P".
- Stația RTF era în bună stare de funcționare.

Cu ocazia verificărilor la trenul 30558-1, aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL, imediat după impact s-au constatat următoarele:

- Locomotiva LE-MA 013 cu 2 tamponane rupte, tuburile de aer cu robinetii AK ruși, cupla locomotivei este legată la tren corespunzător.
- Vag 21802457462-4 – RP 10.04.2019 RMRW9, deraiat de osia 2 sens de mers, schimbătorul de regim gol – încărcat, G - P, în poziție corespunzătoare, robinetul de izolare a frânei în acțiune, legarea vagoanelor corespunzătoare, stâlp frontal strâmb și ramă ușă strâmbă.
- Vag 21802458807-9 – RP 19.01.2017 RMRW9, schimbătorul de regim gol – încărcat, G - P, în poziție corespunzătoare, robinetul de izolare a frânei în acțiune, legarea vagoanelor corespunzătoare.
- Vag 21802458767-5 – RP 21.06.2017 RMRW9, deraiat de osia 2 sens de mers, tampon rupt, conductă generală ruptă.
- Restul de 13 vagoane au schimbătoarele de regim pe poziție corespunzătoare, robinetii de izolare a frânei în acțiune.
- Toate vagoanele sunt încărcate.

Cu ocazia verificării funcționării frânelor automate a celor 16 vagoane de marfă din compunerea trenului de marfă nr. 30558+1 din data de 2012.2019, după asigurarea continuității conductei generale, s-a constatat că frâna automată a celor 16 vagoane strânge și slăbește corespunzător.

Cu ocazia verificărilor la trenul 5008, aparținând SNTFC CFR Călători SA, imediat după impact s-au constatat următoarele:

- Cuplul etajat 006 este format din următoarele vagoane:
 - A 50531605021-8
 - C 50532605022-4
 - D 50532605023-3
 - B 50532605024-0
- Mânerele instalației de frână în poziție de acțiune.
- Trenul a fost legat regulamentar la frână, respectiv pe o singură parte, semiacuplările de 5 bar și 10 bar.

- Trenul a fost cuplat la instalația IT cu instalațiile în funcțiune.

La vagonul A 50531605021-8 s-au constatat următoarele avarii:

- Ambele aparate de ciocnire deformatate;
- Traversa frontală vagon deformată;
- Semiacuplare de 5 bar smulsă;
- Perete frontal deformat spre interior;
- Lonjeroanele laterale deformatate în plan vertical și rupte din zona șasiului vagonului;
- Pereți laterali deformați în plan orizontal;
- Acoperiș deformat în plan vertical;
- Agregat climatizare avariat;
- Pereți interiori desprinși;
- Tabloul electric desprins din punctele de fixare;
- Scară interioară de acces la etaj distrusă;
- 4 canapele desprinse din podea și deteriorate;
- 4 geamuri laterale sparte și cu rame distruse.

La vagonul C 50532605022-4 s-au constatat următoarele avarii:

- Uși de vizitare tablou electric desprinse din balamale;
- Capace ladă acumulatori desprinse din suporti.

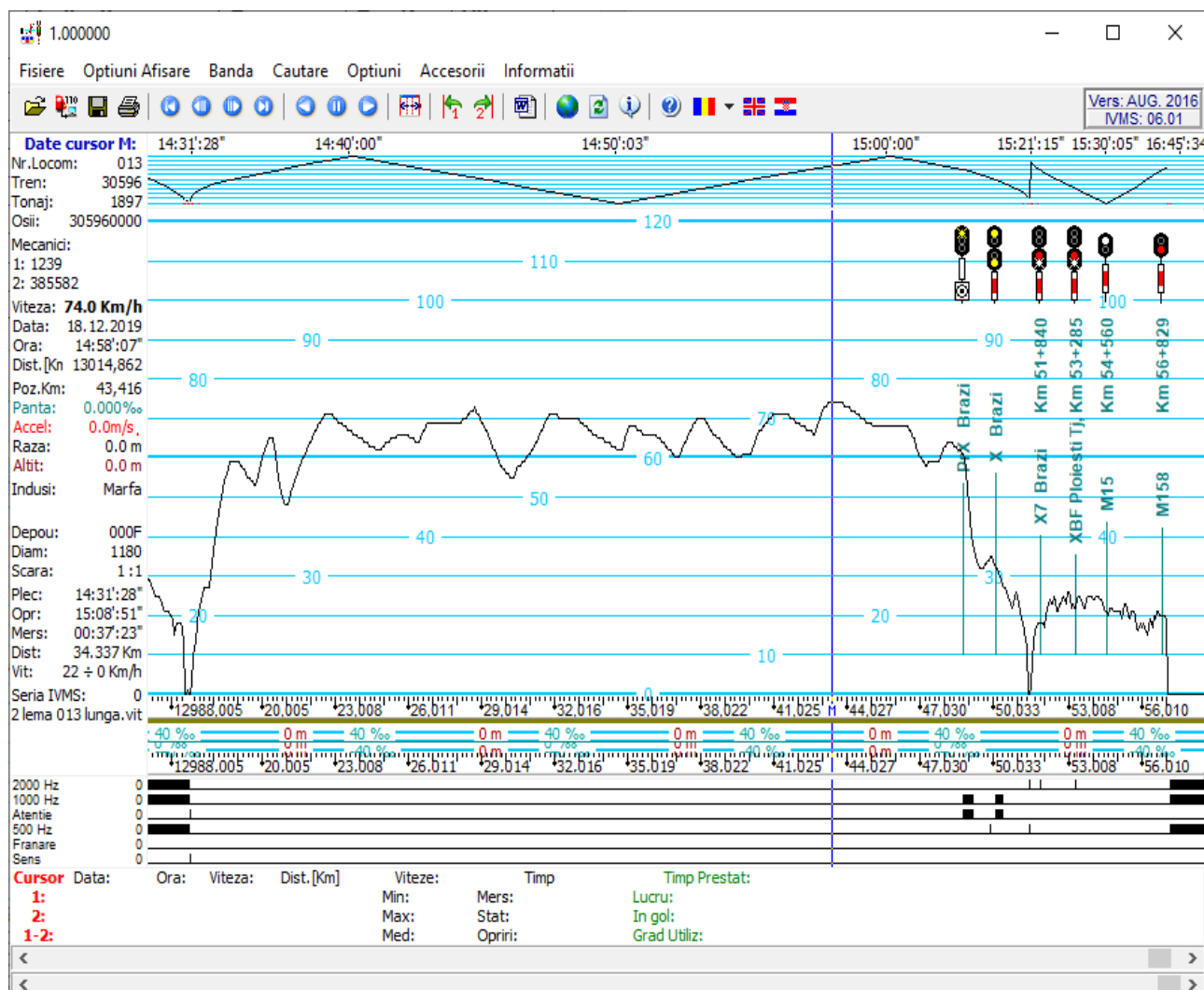
La celelalte vagoane nu s-au constatat avarii vizibile.

Ultima revizie tehnică a fost efectuată de către SC VFU ELECTROPOTERE Pașcani la data de 20.12.2018.

Din examinarea diagramei instalației de măsură și înregistrare a vitezei cu memorie nevolatilă tip IVMS, de la locomotiva LE-MA nr. 91 53 0 480 013-8 aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL reies următoarele:

Mecanicul de locomotivă nu a introdus în instalația IVMS datele referitoare la nr. tren, tonaj, osii.

Semnalul	Indicativ	Indicatia	Ora	Poz.Km.	Viteza [Km/h]
Prevestitor Brazi	Pr.X	Galben clipitor	15:03':01''	48+809	61
Intrare Brazi	X	2 lumini galbene	15:05':10''	50+144	32
Oprire Brazi	-	-	15:08':51''	51+451	0
Plecare Brazi	-	-	15:21':15''	51+451	0
Iesire Brazi	X7	Chemare	15:23':06''	51+840	18
Intrare Ploiești Triaj	XBF	Chemare	15:27':00''	53+285	22
Manevra	M15	Alb	15:30':14''	54+560	21
Manevra	M158	Rosu	15:37':16''	56+829	20
Oprire	-	-	15:37':55''	57+039	0



De la plecare din stația Brazi și până la semnalul de ieșire X7 trenul a circulat cu viteza maximă de 18 Km/h.

De la semnalul de ieșire X7 al stației Brazi și până la semnalul de intrare XBF al stației Ploiești Triaj trenul a circulat cu viteza cuprinsă între 17 și 26 Km/h.

De la semnalul de intrare XBF al stației Ploiești Triaj și până la semnalul M15 trenul a circulat cu viteza cuprinsă între 21 și 25 Km/h.

De la semnalul M15 și până la semnalul M158 trenul a circulat cu viteza cuprinsă între 15 și 23 Km/h.

De la semnalul M158 și până la oprire trenul a circulat cu viteza maximă de 20 Km/h.

Din examinarea diagramei instalației de măsură și înregistrare a vitezei cu memorie nevolatilă tip IVMS, de la locomotiva EA nr. 91 53 0 400 527-4 aparținând SNTFC CFR Călători SA reies următoarele:

Trenul 5008 este garat în stația Ploiești Sud la ora 15:29':26".

La ora 15:32':27" trenul 5008 este expedit la stația Ploiești Triaj.

La ora 15:33':02" este înregistrată influența inductorului de 1000 Hz la semnalul de ieșire al stației Ploiești Sud.

La ora 15:33':07", la viteza de 25 Km/h, este înregistrată influența inductorului de 1000 Hz la semnalul de ieșire al stației Ploiești Sud.

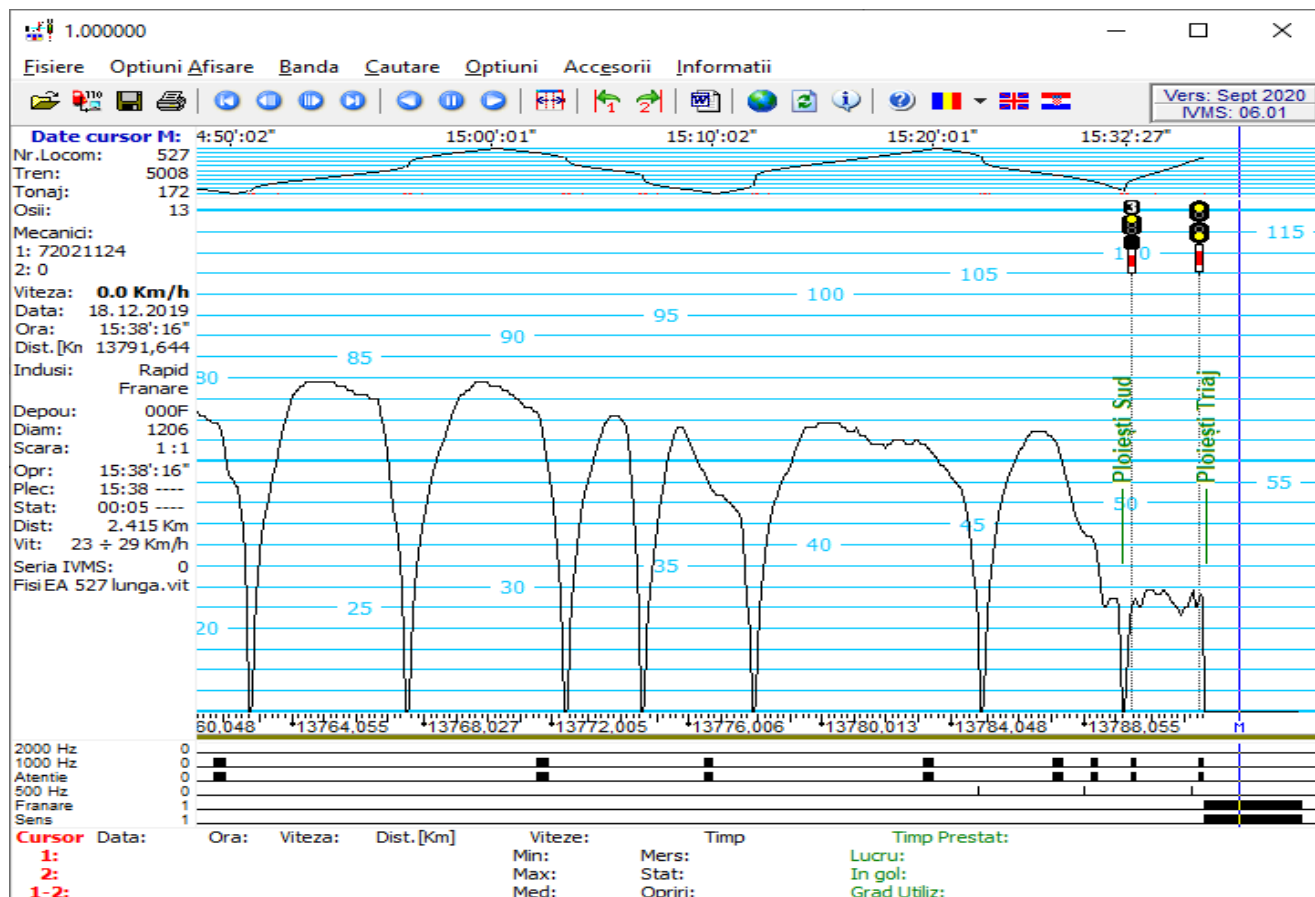
La ora 15:37':18", la viteza de 26 Km/h, este înregistrată influența inductorului de 500 Hz la semnalul de intrare al stației Ploiești Triaj.

La ora 15:37':51", la viteza de 27 Km/h, este înregistrată influența inductorului de 1000 Hz la semnalul de intrare al stației Ploiești Triaj.

La ora 15:38':08", viteza trenului scade de la 26 la 22 Km/h pe un spațiu de 19,4 metri apoi brusc la zero, trenul fiind oprit la ora 15:38':16".

Distanța de la semnalul de intrare al stației Ploiești Triaj până la punctul unde a fost oprit trenul este de 149 metri.

Pe distanța Ploiești Sud - Ploiești Triaj trenul a parcurs o distanță de 2413 metri iar viteza a fost de 24-30 Km/h.



3.5. Documentație privind sistemul de operare

Stația Ploiești Triaj a fost proiectată pentru a funcționa ca o stație de triaj. În acest sens trenurile soseau în grupa A pentru descompunere urmând a fi triate pe grupe plan formare în grupa B, retriage dacă este cazul și apoi expediate din grupa D. În cazul în care era necesar să se expedieze un tren din grupa A în direcția Ploiești Sud existau 2 linii (1A și 6A) dotate cu semnale de ieșire.

În plus organizarea circulației prin mersul trenurilor indica foarte clar întreg personalul participant la trafic (inclusiv mecanicul de locomotivă) că trenul are ca destinație terminus grupa A a stației Ploiești Triaj.

Circulația trenurilor de călători și marfă între stațiile Brazi și Ploiești Sud/Ploiești Vest se făcea pe Firul I și firul II Brazi-Ramificație Ploiești Triaj- Ploiești Sud/ Ploiești Vest.

Trenurile de marfă din direcția Brazi circulau pe firul I marfă (BLA banalizat), fiind primite în grupa A a stației Ploiești Triaj cu semnalul de intrare XB (parcurs de circulație asigurat la liniile 1A la 6A).

În mod accidental (ca excepție de la regulă) trenurile de marfă puteau circula pe firul II Marfă Brazi -Ploiești Triaj, pe linie falsă.

Firul II marfă Brazi – Ploiești Triaj a fost închis pentru circulație în perioada 07.07.2009 – 21.09.2015.

Organizarea circulației trenurilor de marfă ca urmare a lucrărilor de la pod km 57+560

Ca urmare a lucrărilor la podul de la km 57+560, SRCF București, prin telegrama nr 78/11.08.2017 aprobă închiderea și scoaterea de sub tensiune permanent a firului I și II Ramificație Ploiești Triaj –Ploiești Sud în perioada 17.08.2017 ora 0:00 – 15.10.2018 ora 12:00, timp în care circulația trenurilor de călători se va face conform telegramei 63/9.08.2017 a Direcției Trafic –RCCT pe fir I banalizat marfă Brazi – Ploiești Triaj, prin stația Ploiești Triaj, apoi pe fir II banalizat marfă Ploiești Triaj – Ploiești Sud.

Circulația trenurilor de marfă, se va face pe elemente de grafic, transmise cu telegrama 185/27.07.2017 din Divizia Trafic București – Biroul Mers Tren, transmisă și tuturor operatorilor de transport feroviar marfă.

Circulația trenurilor de marfă pe distanța Brazi - Ploiești Est se va face în funcție de circulația reală, rutele programate putând suferi modificări operative, fără modificarea trasei inițiale.

Circulația trenurilor de marfă, se va adapta operativ, la programul zilnic.

Operatorul RC va urmări și adapta circulația trenurilor, în funcție de circulația reală, avizând personalul interesat.

În conformitate cu prevederile Dispoziției nr. 25 din 11.10.202 a Directorului General al Companiei Naționale de Căi Ferate – „CFR” SA, privind executarea lucrărilor programate și neincluse în instrucțiunile (instrucțiile) de specialitate, precum și a serviciului de mișcare pe durata desfășurării acestora, la CNCF „CFR” SA, Sucursala Regională de Căi Ferate București a întocmit:

1. Reglementări provizorii privind modul de efectuare a circulației trenurilor de călători și marfă între stațiile CF din Complexul Ploiești în perioada închiderii liniei curente Fir I și Fir II Ploiești Sud – PM Ramificație Ploiești Triaj pentru executarea lucrărilor la podul de la km 57+540 (km real este 57+560), nr TR.3A/279/04.07.2017, denumite în continuare *Reglementări provizorii*;
2. Prescripții care modifică și completează Planul Tehnic de Exploatare a stației Ploiești Triaj valabile în perioada închiderii liniei curente Fir I și Fir II PM Ramificație Ploiești Triaj – Ploiești Sud pentru efectuarea lucrărilor la podul de la km 57+540 (km real este 57+560), nr. 529/10.07.2017, denumite în continuare *Prescripții anexa PTE Ploiești Triaj*.

În conformitate cu *Prescripțiile anexa PTE Ploiești Triaj* se fac următoarele modificări relevante privind modul de lucru în stația Ploiești Triaj:

Circulația trenurilor în relația Brazi - Ploiești Sud și invers se efectuează prin stația Ploiești Triaj pe Firul I Marfă și Firul II marfă Brazi - Ploiești Triaj (electrificate), respectiv Firul I Marfă și Firul II marfă Ploiești Triaj – Ploiești Sud (electrificate).

Pentru primirea și expedierea trenurilor de călători în și din stația Ploiești Triaj, funcționează post de IDM exterior în grupa A, cap X.

Sunt închise pentru circulația trenurilor:

- Fir I și Fir II Ploiești Triaj - Ploiești Vest;
- Fir II Ghighiu – Dâmbu.

Circulația trenurilor de călători și marfă se va face **conform graficului de circulație**.

Modificări PTE stația Ploiești Triaj:

Cap II. 1. Situația liniilor și a schimbătoarelor de cale – se modifică coloana 11, în sensul că afectarea liniilor 1A-6A ca fi de „**primire expediere**” (în loc de „**primire**”).

Fișa nr. 4 (Postarea agenților în vederea supravegherii prin defilare pentru intrarea, ieșirea sau trecerea trenurilor, avizarea de către revizorii tehnici de vagoane a eventualelor pericole constatate la trenul defilat) se completează în sensul că:

- IDM exterior gr. A, cap X supraveghează prin defilare toate trenurile care intră, ies sau trec prin Gr. A cap X;
- IDM exterior Gara Veche defilează trenurile cu oprire neitinerară în stație, la expedierea acestora în direcția Ploiești Sud;
- IDM exterior 14F defilează trenurile care circulă pe linia I Circulație și Fir II Marfă Brazi – Ploiești Triaj, la/ de la liniile 1A-6A.

Fișa nr. 6 (Modul cum se convinge IDM că trenul a oprit la semnalul de intrare, acolo unde nu se poate convinge personal sau prin raportarea acarului sau păzitorului de barieră):

- Se radiază aliniatul 1: “Nu se aplică prevederile R005, art 134, alin. (3) și art. 173, alin. (2)”.
- Se înlocuiește pct. II cu următorul conținut:

“Circulația trenurilor în relația Brazi – Ploiești Sud și invers se efectuează prin stația Ploiești Triaj (pe liniile 1A-6A) pe firul I Marfă și firul II Marfă Brazi – Ploiești Triaj (electrificate), respectiv Firul I Marfă și Firul II Marfă Ploiești Triaj – Ploiești Sud (electrificate)”.

- IDM dispozitor se convinge personal de oprirea trenului la semnalul de intrare, luând legătura prin instalația RTF cu mecanicul de locomotivă, acesta confirmându-i oprirea trenului.

Fișa nr. 8 (Ocuparea liniilor de primire expediere cu vehicule feroviare) se modifică și completează în sensul că:

- Primirea și expedierea trenurilor de călători în și din direcția Ploiești Sud se efectuează, conform tabloului de garare, la și de la liniile 1A și 6A;
- În cazul în care necesitățile de exploatare impun, IDM poate solicita operatorului RC schimbarea liniei de garare pentru trenurile care nu au prevăzută oprire itinerară în stație, cu una din liniile 2A, 3A, 4A, 5A (linii neprevăzute cu semnal de ieșire);
- Liniile 1A și 6A nu se ocupă cu trenuri de marfă în staționare;
- Liniile nr 2A, 3A, 4A, 5A pot fi ocupate temporar cu trenuri de marfă cu aprobarea operatorului RC și vor fi eliberate imediat după efectuarea procesului tehnologic.

Fișa nr.9 (Modul în care IDM dispozitor, în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, se convinge de oprirea efectivă a trenurilor în stație, în stațiile în care nu poate controla personal):

Pct A: - Se modifică și completează astfel: „ IDM dispozitor se convinge de oprirea efectivă a trenurilor prin raportarea IDM exterior Gara Veche și IDM exterior cap X gr. A, pentru trenurile care sosesc în gr. A”.

Pct B: - Se modifică și competează în sensul că atunci când BLA este defect sau scos din funcție, precum și în cazul circulației trenurilor de la stația Brazi la stația Ploiești Triaj pe fir II Marfă (înzestrat cu BLA specializat) și linia I Circulație, IDM dispozitor se convinge de gararea completă a trenului prin raportarea:

- IDM exterior Gara Veche – pentru trenurile care sosesc din direcția Ploiești Sud sau Ploiești Vest;
- IDM exterior cap X gr. A – pentru trenurile care sosesc din direcția Brazi (radiindu-se acastă atribuție de la IDM blochist)

Fișa nr. 11:

- Se radiază aliniatul 1: „Nu se aplică prevederile R005, art. 196, alin. (2).”
- Fișa PTE va avea următorul conținut:

„În cazul circulației trenurilor de la stația Brazi la stația Ploiești Triaj pe Fir II Marfă (înzestrat cu BLA specializat) și linia I Circulație, IDM dispozitor se convinge de gararea și semnalizarea completă a trenului prin raportarea IDM exterior cap X gr. A.”

Fișa nr 42:

Se completează cu următorul conținut:

La funcțiile care verifică existența semnalelor de cap și fine de tren atât în cazul când BLA este în funcție, cât și atunci când BLA este defect sau scos din funcție se adaugă „IDM exterior cap X gr. A”.

În cazul în care constată, cu ocazia defilării, că trenul nu este semnalizat regulamentar, IDM exterior cap X gr. A va aviza imediat pe IDM dispozitor, pentru a lua măsuri de oprire a trenului în vederea semnalizării corespunzătoare.

În cazul în care BLA este defect sau scos din funcție, precum și în cazul circulației trenurilor de la stația Brazi la stația Ploiești Triaj pe Fir II Marfă (înzestrat cu BLA specializat) și linia I Circulație, IDM dispozitor se convinge de gararea completă a trenului (inclusiv semnalizarea regulamentară) prin raportarea:

- IDM exterior Gara Veche – pentru trenurile care sosesc din direcția Ploiești Sud sau Ploiești Vest;
- IDM exterior cap X gr. A – pentru trenurile care sosesc din direcția Brazi (radiindu-se această atribuție de la IDM blochist).

Secția de circulație Brazi – Ploiești Sud a fost declarată secție cu capacitate saturată iar pentru trenurile de marfă au fost construite și publicate trase predefinite, nealocate operatorilor de transport. Alocarea acestor trase către operatorii de transport se face prin programul de circulație zilnic.

În conformitate cu Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate București valabil în perioada 15.12.2019 – 12.12.2020, au fost trasate 18 trase între stația Brazi și Ploiești Est (*toate trasele sunt fără oprire în stația Ploiești Triaj*) și 18 trase între stația Ploiești Est și stația Brazi (toate trasele sunt fără oprire în stația Ploiești Triaj).

În perioada 17.08.2017 – 18.12.2019 au fost primite din direcția Brazi, Firul II Marfă, la liniile 2A – 5A din grupa A a stației Ploiești Triaj (*cu oprire*) un nr de **3274** trenuri de marfă din care **228** de trenuri au aparținut operatorului de transport feroviar de marfă DBCR SRL.

Reglementările provizorii la pct 7.2.2. prevăd primirea trenurilor de la stația Brazi de pe fir II Marfă (fals) Brazi – Ploiești Triaj și de pe linia I Circulație la liniile 1A – 6 A din stația Ploiești Triaj astfel:

Circulația trenurilor de la Brazi la Ploiești Triaj pe Fir II Marfă (fals) se face pe baza sistemului „înțelegerii telefonice” – cale liberă, astfel:

- IDM localist stația Ploiești Triaj aduce la cunoștința IDM dispozitor solicitarea stației Brazi de acordare a căii libere;
- IDM dispozitor încuviințează acordarea căii libere prin semnătură cu ora și eventuale observații în RUCLCM, iar IDM localist acordă cale liberă stației Brazi;
- IDM dispozitor dă dispoziție către IDM exterior Post 14F de retragere și oprire a manevrei și comandă cu număr și oră de efectuare și verificare a parcursului de intrare pentru trenul nr...,

-
- din direcția Brazi, de pe linie falsă Fir II Marfă Brazi – Ploiești Triaj la linia I Circulație și de acționare pe liber a semnalului M15;
- IDM exterior Post 14F retrage și oprește manevra, efectuează și verifică parcursul de intrare la linia I circulație (poziția macazelor, starea de liber sau ocupat a secțiunilor din parcurs și gabaritul liniei) și acționează semnalul M15 pe liber, confirmând acestea cu număr și oră către IDM dispozitor (cu precizarea indicației semnalului M15);
 - IDM dispozitor dispune IDM blochist retragere și oprirea manevrei în cap X gr. A, efectuarea și verificarea parcursului de primire de la linia I Circulație la una din liniile 1A – 6A;
 - IDM dispozitor ia măsuri pentru retragerea și oprirea manevrei în cap Y al gr. A;
 - IDM dispozitor după ce s-a convins de retragerea și oprirea manevrei în cap Y gr. A, cap X gr. A, efectuarea și verificarea parcursului de primire de la linia I Circulație, de indicația de liber a semnalului M15, dă comanda de intrare și va autoriza pe IDM exterior post 14F de a manipula semnalul de chemare XBF, pentru primirea trenului pe linia I Circulație și apoi la una din liniile 1A – 6A;
 - Trenul va fi primit în stație în baza indicației de chemare a semnalului XBF și își va continua mersul pe linia I Circulație spre grupa A, în baza indicației permissive a semnalului M15;
 - După gararea/ trecerea trenului, IDM localist transmite reavizul de sosire stației Brazi;
 - Ora de garare a trenului va fi ora oririi efective în grupa A pe una din liniile 1A – 6A, pentru trenurile cu oprire;
 - Ora de trecere a trenului va fi ora trecerii trenului prin dreptul BM – IDM exterior cap X, gr. A.
 - Ora de garare/ trecere va fi comunicată de IDM exterior cap X gr. A.

3.6. Interfața om-mașină-organizație

Accidentului feroviar grav produs în stația CFR Ploiești Triaj a avut loc pe fondul unor deficiente existente la nivel organizațional referitoare la modul în care a fost planificată, supravegheată și controlată desfășurarea activității precum și de faptul că nu a fost stabilit un cadru clar de reglementări și instrucțiuni care să permită tuturor operatorilor umani să aibă fixată cu claritate o schemă de acțiune care guvernează sarcina de munca.

Aceste reglementări provizorii nu au fost analizate cu operatorii feroviari iar deficiențele lor nu au fost sesizate de niciunul din factorii cu atribuții de monitorizare și control.

Reglementările provizorii care trebuiau să asigure buna desfășurare a activității în stația CFR Ploiești Triaj în condițiile desfășurării lucrărilor de reabilitare a podului de la km 57+560 nu erau dublate de condiții tehnice care ar fi putut să acopere deficiențele și lipsurile acestora.

Întârzierea finalizării lucrărilor de către constructor a făcut ca schimbarea semnificativă a condițiilor de circulație să fie menținută o perioadă mult mai lungă decât cea prevăzută inițial, ceea ce ar fi putut modifica atitudinea față de sarcina de muncă a personalului datorită insuficienței definirii a acesteia, dar și a prelungirii acestei stări de provizorat.

Această situație s-a suprapus pe o altă deficiență organizațională, legată de instruirea mecanicilor de locomotivă aparținând operatorului de transport feroviar DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL care datorită unor dificultăți de comunicare în cadrul organizației nu au fost instruiți în legătură cu prevederile cuprinse în Reglementările provizorii privind circulația trenurilor prin stația Ploiești Triaj.

Existența unei necorelări între organizarea circulației și Reglementările provizorii, în sensul că CNCF CFR SA nu a prevăzut nici un mijloc tehnic sau o modalitate de avizare scrisă, care să oprească

trenurile primite la liniile 2A – 5A, din direcția Brazi, în condițiile în care ordinul de circulație primit de mecanic prevede că trenul trece prin stația Ploiești Triaj, iar reglementările provizorii nu prevăd textual că trenul trebuie să oprească, dar prevăd că expedierea trenurilor în direcția Ploiești Sud se face cu ordin de circulație a avut un dublu efect:

- pe de o parte a transferat riscul neopririi trenului în stație numai către personalul de exploatare din stația Ploiești Triaj;
- pe de altă parte a creat o stare de confuzie privind subetapele sarcinii de muncă, schimbând nivelul de așteptare privind succesiunea acestora.

Pe acest fundal, în condițiile în care IDM exterior cap X a făcut o raportare neconformă privind situația trenului de marfă nr.30558-1, aparținând operatorului de transport feroviar DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL, IDM dispozitor a tras concluzia că acesta a oprit la linia 4A și a luat decizia de executare a parcurșului trenului de călători nr. 5008, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA la linia 6A.

La producerea accidentului au contribuit și:

- lipsa de experiență a mecanicului trenului de marfă nr.30558-1;
- faptul că semnalele întâlnite nu erau conforme cu regulamentul de semnalizare și cu modul de organizare al circulației;
- faptul că primea informații privind circulația trenului prin stația Ploiești Triaj prin stația radio sau prin semnale de manevră, în condițiile în care ordinul de circulație emis de stația Brazi indica trecerea fără oprire prin stația Ploiești Triaj;
- experiența anterioară care indica faptul că a mai trecut pe linia 5A fără a fi oprit, fără să primească semnalul “ trecerea fără oprire a trenului” de la IDM cap X și fără să primească ordin de circulație;
- faptul ca nu exista nici o barieră tehnică care să oprească trenul.

Toate aceste nereguli au favorizat faptul că mecanicul nu a sesizat inadvertențele dintre situația din teren și o serie de reglementări care îi guvernau activitatea și ca atare desi nu a avut o indicație permisivă de trecere, nu a luat legătura cu IDM dispozitor pentru a se clarifica și nu a oprit la linia 4A ci a continuat mersul până la producerea coliziunii.

Analiza modului de producere a accidentului, evidențiază faptul că pe fondul unei reglementări deficitare, incomplete a activității, a lipsei de instruire, a sincopelor în comunicare, în situația inexistenței condițiilor tehnice sau organizaționale (de reglementare, organizare și conducere a circulației) manifestarea erorii umane s-a concretizat într-un accident grav .

3.7. Evenimente anterioare cu caracter similar.

Nu au fost.

(4) Analiză și Concluzii

4.1. Analiza și concluziile privind modul de producere al accidentului grav

Din analiza constatărilor efectuate după producerea accidentului grav, precum și din mărturiile salariaților implicați, se poate concluziona că accidentul s-a produs în următoarele condiții:

a. Organizarea circulației trenurilor de marfă

Din punct de vedere al organizării circulației trenurilor de marfă, toate trasele de circulație tehnologică trasate între stația Brazi și Ploiești Sud prevăzute în Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate București valabil în perioada 15.12.2019 – 12.12.2020 sunt *fără oprire* în stația Ploiești Triaj.

În perioada 17.08.2017 – 18.12.2019 au fost primite din direcția Brazi, Firul II Marfă, la liniile 2A – 5A din grupa A a stației Ploiești Triaj (*cu oprire*) un nr de 3274 trenuri de marfă din care 228 de trenuri au aparținut operatorului de transport feroviar de marfă DBCR SRL.

Din declarațiile personalului cu sarcini de monitorizare din cadrul CNCF CFR SA a reieșit faptul că monitorizarea activității de organizare a circulației nu a identificat deficiențele legate de modul de trasare a acestor trenuri.

Liniile 2A- 5A nu sunt dotate cu semnale de ieșire.

Concluzii:

- 1. A fost organizată circulația trenurilor de marfă prin stația Ploiești Triaj fără a ține cont de condițiile concrete ale activității de exploatare din această stație (liniile 2A-5A sunt fără semnale de ieșire, iar trecerea trenurilor se poate face numai pe liniile 1A și 6A).*
- 2. În activitatea de monitorizare nu au fost identificate deficiențele privind modul de organizare a activității de circulație a trenurilor care să permită corectarea traselor trenurilor de marfă care circulă prin stația Ploiești Triaj pe liniile 2A -5A.*
- 3. Există o neconcordanță între organizarea circulației și Reglementările provizorii, în sensul că CNCF CFR SA nu a prevăzut nici o modalitate de oprire a trenurile primite la liniile 2A – 5A, din direcția Brazi, transferând astfel riscul neopririi trenului în stație numai către personalul de exploatare.*

b. Conducerea circulației de către operatorul RC

Modul de desfășurare a circulației trenului de marfă nr 30558-1 DBCR din direcția Brazi pe Firul II Marfă la linia 4A a fost următorul:

Trenul de marfă nr. 30558-1 a fost avizat prin dispoziția operatorului de la Regulatorul de Circulație Ploiești nr. 19 la ora 11:28, în dispoziția de circulație a trenurilor către stații, că sosește la stația Brazi la ora 12:20, conform fișei program, iar apoi va circula în condițiile trasei BT 11 până la stația Ploiești Est (circulația de la stația Brazi la stația Ploiești Est fără oprire prin stația Ploiești Triaj), cu plecare din stația Brazi la ora 12:40.

Ulterior acestei dispoziții operatorul RC nu a mai emis nici o altă dispoziție în legătură cu circulația acestui tren.

Deși toate trenurile sunt trasate cu trecere prin stația Ploiești Triaj, operatorul RC nu a emis nici o dispoziție către stațiile Brazi și Ploiești Triaj legată de oprirea trenurilor pentru efectuarea încrucișării cu trenuri din direcție opusă.

Monitorizarea activității la toate nivelurile nu a sesizat și nu a analizat acest pericol.

Concluzii:

- 1. Operatorul RC nu conduce activitatea de circulație.*
- 2. Monitorizarea necorespunzătoare a activității la toate nivelurile ierarhice referitor la modul în care operatorul RC conduce circulația.*

c. Necesitatea opririi trenului la semnalul de intrare XBF pentru avizarea opririi în stație

Organizarea circulației trenurilor de marfă a prevăzut numai trase fără oprire prin stația Ploiești Triaj, iar conducerea trenurilor de către operatorul RC s-a efectuat numai cu dispoziții de trecere prin stația Ploiești Triaj, fără a se ține cont de încrucișările care trebuiau făcute în această stație, în baza dispoziției privind programul de circulație.

În aceste condiții deși mecanicul de locomotivă a primit un ordin de circulație de trecere prin stația Ploiești Triaj a apărut necesitatea opririi trenului în stație pentru încrucișare cu 2 trenuri de călători.

Această situație nu a fost rezolvată de către operatorul RC care ar fi trebuit să dea o dispoziție în acest sens și în acest caz IDM stația Ploiești Triaj a trebuit să rezolve situația creată.

Nu există nici o prevedere în Reglementările provizorii referitoare la modul de avizare a mecanicului de locomotivă asupra faptului că trebuie să oprească în stația Ploiești Triaj după emiterea ordinului de circulație de către stația Brazi prin care i se aduce la cunoștința mecanicului de locomotivă că trece prin stația Ploiești Triaj.

În lipsa unor prevederi exprese în reglementările provizorii, în conformitate cu prevederile art 173 (1) pct. b din Regulamentul 005 trenul de marfă nr 30558-1 trebuia oprit la semnalul de intrare XBF pentru a fi avizat mecanicul de locomotivă că oprește în stație.

Distanța dintre stația Brazi și Ploiești Triaj firul II falsă este de 1450 m, respectiv 6 minute ca timp de mers.

Trenul de marfă nr 30558-1 nu a fost oprit în fața semnalului XBF pentru a fi avizat prin stația radio că trebuie să oprească la linia 4A, linie fără semnal de ieșire.

Din declarația IDM dispozitor rezultă că a reușit să ia legătura prin stația radio cu mecanicul trenului de marfă nr. 30558-1 abia după depășirea semnalului M15 și i-a comunicat că are parcurs asigurat la linia 4A cu oprire („Aveți comandă de intrare de la linia 1C la linia 4A. Opriți pentru că urmează să am o cruce de trenuri de călători”), iar mecanicul de locomotivă a confirmat cu cuvintele „Da bine”. „Acest lucru i-a dat de înțeles că mecanicul știe ce are de făcut. În cazul în care nu înțelegea ce i-a comunicat avea obligația de a cere informații suplimentare, ceea ce nu a făcut”.

Mecanicul de locomotivă a declarat că nu a avut nici o convorbire prin stația RER cu IDM dispozitor.

Din declarația mecanicului de locomotivă al trenului de călători nr 5008 rezultă că a fost apelat prin stația radio de către IDM dispozitor Ploiești Triaj și că i-a comunicat că are parcurs de intrare la linia 6A, cu oprire conform livret. Nu poate preciza dacă a existat convorbire între IDM dispozitor și mecanicul trenului 30558-1.

Concluzii:

- 1. Reglementările provizorii sunt incomplete și nu prevăd modul de desfășurare a circulației la liniile 2A-5A (cu oprire) în condițiile în care organizarea circulației și conducerea circulației trenurilor prevede numai trecerea fără oprire a trenurilor de marfă.*
- 2. Deficiențele în organizarea circulației prin Mersul Trenurilor au avut ca rezultat transferarea către Operatorul RC a sarcinilor de efectuare a circulației.*
- 3. Deficiențele în conducerea circulației de către Regulatorul de Circulație au avut ca rezultat transferarea către IDM dispozitor a sarcinilor de efectuare a circulației, fără ca Reglementările provizorii să fie un sprijin.*
- 4. În condițiile de circulație existente, avizare scrisă de trecere a trenului primită de mecanic în stația Brazi trebuia să fie urmată de oprirea trenului la semnalul de intrare XBF din stația Ploiești Triaj și mecanicul trebuia să primească avizarea verbală prin stația radio privind condițiile de circulație.*
- 5. Mecanicul de locomotivă nu a fost oprit la semnalul de intrare XBF în vederea comunicării condițiilor de circulație.*
- 6. Potrivit declarațiilor contradictorii ale IDM dispozitor și a mecanicului trenului, în condițiile în care se menține situația de a nu se înregistra convorbirile, nu se poate trage o concluzie dacă a avut loc o comunicare prin stația radio între aceștia.*

d. Efectuarea parcurului de primire, raportarea garării trenului de marfă și efectuarea parcurului simultan

Toate trenurile din direcția Brazi, firul II Marfă, pe linie falsă sunt primite în stația Ploiești Triaj, grupa A, cu semnalul de intrare XBF cu indicația alb clipitor (semanlul de intrare XBF are 2 indicații: roșu (oprire) și alb clipitor (chemare)).

Cu excepția liniilor 1A și 6A care au semnale de ieșire, liniile 2A, 3A, 4A, 5A nu au semnale de ieșire.

Conform Reglementărilor provizorii întocmite *“Trenul va fi primit în stație în baza indicației de chemare a semnalului XBF și își va continua mersul pe linia I Circulație spre grupa A, în baza indicației permissive a semnalului M15. După gararea/trecerea trenului, IDM localist transmite reavizul de sosire stației Brazi.”*

Parcursul de primire a fost asigurat cu ajutorul semnalelor de manevră M15, M23, M55, M91 la linia 4A, fiind astfel utilizate în activitatea de circulație semnale de manevră, dar în reglementările provizorii a fost amintit doar semnalul M15 fără a preciza ce fel de semnal este (de manevră sau de circulație).

Semnalul M15 este un semnal de manevră amplasat pe catarg cu două lumini alb-lunar și roșu, sub care este montat un reper format dintr-o placă dreptunghiulară de culoare albă cu bandă roșie la mijlocul ei.

Reperul astfel definit este folosit pentru recunoașterea semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs sau de ramificație (semnale de circulație), reper care indică faptul că dacă semnalul luminos ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de Regulamentul de Semnalizare nr.004, aprobat prin OMT nr.1482 din 04.08.2006 (art.161).

De asemenea liniile de la 2A la 5A sunt înzestrate cu semnale pitice de manevră cu 2 lumini alb-lunar și roșu care aveau pe fundație acestuia montat un reper caracteristic numai semnalelor de circulație de culoare albă cu dungă roșie de dimensiuni mai mici decât cele prevăzute în reglementări (la linia 4A este semnalul de manevră M158).

În conformitate cu prevederile art. 1 alin (7) din Regulamentul de semnalizare *“Toate semnalele fixe și mobile, indicatoarele, reperatele de la semnale, semnalele aplicate la trenuri, balizele, precum și rechizitele de semnalizare trebuie să fie de tipul prezentat în Regulamentul de semnalizare.”*

Semnalizarea dată de semnalele de manevră M15 și M158, dotate cu reper de circulație, nu este prevăzută de Regulamentul de semnalizare nr.004.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin (8) din Regulamentul de semnalizare *“Este interzis a se da derogări, a se face modificări, completări ori precizări privind regulamentul de semnalizare. În cazuri cu totul excepționale, acestea se vor face numai cu respectarea prevederilor legale în vigoare.”*

În acest sens, prin utilizarea acestor semnale neconforme în activitatea de circulație și girarea acestora de către CNCF „CFR” SA prin reglementările provizorii întocmite, administratorul infrastructurii feroviare publice și-a depășit competența de reglementare.

Deși IDM exterior cap X are vizibilitate foarte bună asupra capătului X al grupei A din stația Ploiești Triaj, acesta nu a urmărit dacă trenul a oprit și a transmis către IDM dispozitor faptul că *„trenul a fost complet și semnalizat și a făcut marcă de siguranță la linia 4A cap X”*.

Formula corectă de garare ar fi fost *“trenul nr. 30558-1 s-a garat la linia 4 A, ora ...”*, completată cu eventualele observații referitoare la semnalizarea trenului (complet și semnalizat).

În baza acestei raportări neconforme și în conformitate cu indicațiile de pe lumnoschema instalației CED ce arătau că linia 4A era ocupată (lungimea trenului era de 279 m, lungimea liniei 4A era de 800 m și în general toate trenurile gareză cât mai aproape de capătul Y al grupei A), IDM dispozitor a considerat că trenul a garat și a transmis IDM localist ora garării trenului (15:30).

Stația Ploiești Sud a transmis la ora 15:33, către stația Ploiești Triaaj, că trenul de călători nr 5008 a plecat din stația Ploiești Sud la ora 15:32.

În baza avizului de plecare transmis de stația Ploiești Sud și considerând că trenul de marfă nr. 30558-1 era garat la linia 4 A, IDM dispozitor a efectuat parcurs de intrare pentru trenul de călători nr. 5008 la linia 6A.

Concluzii

1. *S-a folosit în activitatea de circulație o semnalizare neconformă cu reglementările din Regulamentul de semnalizare nr. 004/2006.*
2. *Au fost întocmite Reglementări provizorii care au depășit competența de reglementare a CNCF „CFR” SA referitoare la modificarea modului de utilizare și a tipurilor semnalelor de manevră.*
3. *Raportarea neconformă a garării trenului de către IDM exterior cap X a indus IDM dispozitor ideea că trenul a oprit.*
4. *S-a efectuat primirea simultană a 2 trenuri din direcții opuse prin acceptarea unei raportări eronate referitoare la gararea trenului de marfă.*

e. Conducerea trenului de către mecanic

Reglementările provizorii și Prescripțiile anexă la PTE Ploiești Triaaj au fost primite prin e-mail în data de 16.08.2017, ora 14:13 de către conducerea Departamentului Producție din cadrul DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL.

Din declarațiile personalului implicat, Reglementările provizorii și Prescripțiile anexă la PTE Ploiești Triaaj nu au fost primite de instructorii tracțiune și ca atare, personalului de locomotivă nu i-au fost aduse la cunoștință prevederile acestor documente, în perioada 16.08.2017 – 18.12.2019.

Deși Reglementările provizorii au fost transmise operatorului de transport feroviar de marfă cu întârziere prin e-mail din cauza organizării necorespunzătoare a activității de transmitere a informațiilor privind siguranța circulației primite de la administratorul de infrastructură către personalul interesat, informațiile nu au ajuns la personalul de execuție.

De asemenea modul în care a fost organizată activitatea de instruire a personalului de locomotivă a condus la neinstruirea mecanicilor de locomotivă din Reglementările provizorii privind circulația trenurilor prin stația Ploiești Triaaj. *Astfel activitatea de cunoaștere a secției Brazi – Ploiești Triaaj – Ploiești Sud nu a condus la înțelegerea, observarea și memorarea particularităților stației Ploiești Triaaj.*

Monitorizarea activității proprii a operatorului de transport feroviar de marfă nu a identificat pericolele și nu a evaluat riscurile de interfață asociate legate de modul de efectuare a circulației trenurilor de marfă prin stația Ploiești Triaaj.

Mecanicul de locomotivă a obținut permisul de mecanic la data de 02.04.2018. După această dată, el a efectuat practică în vederea certificării pentru tipurile de material rulant exploatat și pentru „infrastructura” (secțiile de circulație) pe care acesta urma să conducă. Certificarea a fost efectuată la data de 02.08.2019 pentru 10 secții de circulație, inclusiv secția Brazi – Ploiești Triaaj- Ploiești Sud.

Conform Normei privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România din 16.12.2009, cu modificările și completările ulterioare, certificarea unui mecanic de locomotivă pentru o secție de circulație impune printre altele ca acesta să aibă capacitatea „*de a observa semnalele din cale, de a le interpreta imediat și fără erori și de a acționa precum s-a indicat*”, precum și „*de a fi atent, în măsura în care o permite operarea trenului, la întâmplări neobișnuite privind infrastructura și mediul: semnalele, liniile,*”.

De asemenea, în ceea ce privește cunoașterea liniei, printre aspectele importante pe care un mecanic trebuie să le cunoască sunt: condițiile operaționale, identificarea liniilor care pot fi utilizate pentru un anumit tip de mers, precum și regulile de trafic aplicabile și semnificația sistemului de semnalizare.

Înainte de certificare, mecanicului trebuie să îi fie prelucrate prevederile PTE ale stațiilor de pe secțiile de circulație pe care urmează să efectueze serviciu cu evidențierea particularităților acestora. Deși personalul de locomotivă a declarat că i-au fost prelucrate prevederile PTE al stației CFR Ploiești, operatorul de transport nu a pus la dispoziție comisie de investigare, documente doveditoare în acest sens.

În conformitate cu prevederile Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului din 29.04.2015, în vigoare, „infrastructura” pe care mecanicul urmează să conducă este delimitată ca rută/traseu/itinerar și acestea trebuie consemnate în certificat.

La finalizarea formării, mecanicul trebuie să promoveze un examen de evaluare a cunoștințelor pentru dobândirea competențelor profesionale privind infrastructura feroviară pe care va conduce. Examenul constă dintr-o probă teoretică și o probă practică care constă din „conducerea efectivă a materialului rulant pe infrastructura feroviară și la categoria de conducere în cauză”.

Din documentele puse la dispoziție de operatorul de transport, a reieșit că la aceeași dată, mecanicul a fost certificat pentru 10 secții de circulație, secții pe care nu se putea efectua examinarea practică în aceeași zi conform cerințelor menționate, fiind în direcții și distanțe diferite, ex. Chitila – Câmpina și retur, Chitila – Videle – Filiași – Turceni și retur, Buzău – Adjud – Bacău – Suceava și retur, etc.

De asemenea, din documentele puse la dispoziție a reieșit că mecanicului i-a fost dat un singur test, pentru „infrastructură”, contrar cerințelor menționate. Precizăm de asemenea că în testul dat, nu s-au regăsit întrebări care să verifice modul de înțelegere de către mecanicul de locomotivă a condițiilor de circulație speciale prin stația CFR Ploiești Triaș. Nu s-au putut pune la dispoziție documente din care să reiasă pe ce traseu s-a desfășurat proba practică.

Din documentele puse la dispoziție de operatorul de transport, a reieșit că mecanicul a parcurs distanța cuprinsă între stațiile Brazi – Ploiești Triaș – Ploiești Sud, fiind în practică, dar condițiile de parcurgere și numărul acestora, nu au respectat condițiile de efectuare a cunoșterii unei secții de circulație stabilite în Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar Nr.201.

Conform PTE al stației CFR Ploiești Triaș, liniile 2A÷5A din grupa A erau neînzestrate cu semnale de ieșire, de dinainte de emiterea reglementărilor provizorii de circulație prin stație din anul 2017 și acest fapt trebuia cunoscut de către mecanicul de locomotivă după certificarea pentru infrastructura Chitila – Câmpina și infrastructura Complex Ploiești.

În timpul circulației prin stație, personalul de locomotivă nu a urmărit cu atenție parcursul de circulație și nu și-a confirmat reciproc mesaje pentru identificarea liniei de circulație și a

particularităților acesteia, respectiv a faptului că linia 4A pe care circula nu era înzestrată cu semnal de ieșire conform PTE al stației.

În conformitate cu art 136 din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201:

” (1) Înainte de intrarea în stație, mecanicul de locomotivă trebuie să primească prin radiotelefon, de la IDM din stațiile prin care urmează să treacă sau să oprească, cu precizare numărului trenului, următoarele informații:

- a) condițiile de intrare și oprire în stație, de trecere prin stație, respectiv de ieșire din stație precum și condițiile de circulație între stații, pentru trenul pe care îl remorcă;
- b) linia de garare/ trecere a trenului în / prin stație, precizându-se dacă aceasta este directă sau abătută și dacă este cazul, firul de circulație pe care se expediază trenul;
- c) alte informații cu privire la circulația trenului în stație și în linie curentă, care pot contribui la asigurarea regularității, siguranței circulației și securității transporturilor.

(2) Informațiile primite prin radiotelefon, trebuie confirmate de către mecanic prin repetarea acestora, cu menționarea numărului trenului pe care îl remorcă.

(3) Dacă prin radiotelefon nu s-au putut recepționa corespunzător informațiile respective, mecanicul este obligat să solicite repetarea acestora sau a altor amănunte care pot conduce la înțelegerea corectă a informațiilor transmise.”

De la semnalul de intrare XBF al stației Ploiești Triaj și până la semnalul M15 trenul a circulat cu viteza cuprinsă între 21 și 25 Km/h iar de la semnalul M15 și până la semnalul M158 trenul a circulat cu viteza cuprinsă între 15 și 23 Km/h, fiind astfel depășită viteza de 20 km/h permisă de indicația semnalului de chemare, respectiv viteza de 15 km/h conform BAR pe linia 4A.

În conformitate cu art 58 (2) din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201:

“În cazul circulației trenurilor fără oprire prin stațiile neînzestrate cu semnal de ieșire, IDM trebuie să dea semnalul “ trecerea fără oprire a trenului” înainte ca trenul să depășească primul aparat de cale de la intrare, respectiv la apariția trenului, în cazul în care nu are vizibilitate până la primul aparat de cale, postându-se astfel încât să fie perceput de mecanic; după aceasta IDM se deplasează la locul stabilit pentru supravegherea prin defilare a trenului.”

În conformitate cu art. 157 (5), lit a) din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201:

“Trenul care circulă pe linie falsă poate trece fără oprire printr-o stație în baza semnalului “trecerea fără oprire a trenului”, dat de către IDM în cazul trecerii pe linii neînzestrate cu semnale de ieșire.”

De asemenea în conformitate cu art. 93, alin (2) din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201:

“Trecerea trenurilor care circulă fără oprire prin punctele de secționare fără semnal de ieșire, se face pe baza semnalului “trecerea fără oprire a trenului”, dat de către IDM.”

În Reglementările provizorii s-a prevăzut că liniile 2A, 3A, 4A sau 5A, sunt neînzestrate cu semnale de ieșire și că expedierea trenurilor de la aceste linii în direcția Ploiești Sud se face cu ordin de circulație emis de IDM Gara Veche.

Din cele 3274 de trenuri de marfă care au fost primite la liniile 2A - 5A, aproximativ 85 % au fost expediate cu ordin de circulație, restul de aproximativ 15 % fiind expediate numai în baza indicației permissive a semnalului pitic de manevră corespunzător liniei de expediere (M160 pentru linia 2A, M156 pentru linia 3A, M158 pentru linia 4A și M150 pentru linia 5A).

Anterior producerii accidentului grav, mecanicul de locomotivă implicat a circulat prin Ploiești Triaj de 8 ori astfel:

Nr crt	Nr tren	Data	Linia	Sosit ora	Plecat Ora	Observații
1	30542-1	19.02.2019	6A	13:15	13:18	<i>Practică</i> *, Brazi – Ploiești Sud
2	30546-1	23.03.2019	5A	15:13	15:15	<i>Practică, Brazi – Ploiești Sud, expedit fără ordin de circulație, doar cu semnalul M150 pe liber (alb)</i>
3	30552	30.03.2019	1A		0:22	<i>Practică, circulă la stația Brazi</i>
4	30542	8.05.2019	6A	21:16	21:17	<i>Practică, Ploiești Sud – Brazi</i>
5	39876	19.05.2019	6A		0:27	<i>Practică, circulă la stația Brazi</i>
6	30556	21.09.2019	8A	23:35		De la Ploiești Sud, descompune, pleacă ca tren 39539 (locomotivă izolată) la Ploiești Est, ordin de circulație 123695.
7	46841	1.10.2019	5A	16:25	16:30	<i>Brazi – Ploiești Sud, expedit fără ordin de circulație, doar cu semnalul M150 pe liber (alb)</i>
8	30630-1	14.10.2019	5A	17:10	17:13	<i>Brazi – Ploiești Sud, expedit fără ordin de circulație, doar cu semnalul M150 pe liber (alb)</i>

**Practică înseamnă asistat de mecanic instructor.*

De 4 ori a circulat pe liniile 1A sau 6A, linii care sunt înzestrate cu semnale de circulație pe ambele capete.

De 3 ori a circulat de la stația Brazi fir II Marfă la stația Ploiești Triaj pe linia 5A (o dată în practică și de 2 ori pe proprie răspundere), fiind expedit la stația Ploiești Sud ***fără ordin de circulație, doar cu semnalul M150 cu indicație alb lunar (manvră permisă dincolo de semnal).***

O singură dată a fost expedit de la linia 8A cu ordin de circulație la stația Ploiești Sud, după ce a descompus trenul nr. 30556 și a fost expedit ca locomotivă izolată, tren nr. 39539.

Conform celor 8 foi de parcurs există o singură consemnare de oprire în fața semnalului de intrare XBF, la trenul de marfă nr. 30542-1, din data de 19.02.2019. Trenul a oprit la ora 12:59 și a plecat la ora 13:03.

Conform experienței anterioare, mecanicul de locomotivă al trenului de marfă nr. 30558-1 nu a primit nici o dată ordin de circulație pentru expedierea trenului în direcția Ploiești Sud, de la linii neînzestrate cu semnal de ieșire. De la aceste linii, de fiecare dată trenurile conduse de acest mecanic au fost expediate cu ajutorul semnalului pitic de manevră cu indicație permisivă, fără a opri în grupa A și fără a primi semnalul “trecerea fără oprire a trenului”, dat de către IDM cap X, un mod de lucru stabilit ca o cutumă dar fără a fi instrucțional.

Lipsa de experiență a mecanicului de locomotivă, care a fost certificat pentru remorcarea trenurilor pe secția respectivă doar de 4 luni, coroborată cu lipsa de atenție în conducerea trenului, a făcut ca personalul de locomotivă să nu identifice linia de circulație cu particularitățile ei și să urmărească doar un semnal de circulație de ieșire, care prin construcție, afișează culorile la înălțimea cabinei de conducere. Neatenția în urmărirea parcursului a făcut să nu observe nici semnalizarea dată de semnalul luminos pitic de manevră M158, un mod de lucru stabilit ca o cutumă dar fără a fi

instrucțional, care afișa culoarea „roșu”, situație ce ar fi trebuit să-i atragă atenția asupra părăsirii liniei de garare și depășirii mărcii de siguranță.

Nu a fost luată în considerare și participarea IDM Gara Veche la defilarea trenurilor din direcția Brazi fir II Marfă spre Ploiești Sud care ar fi putut da semnale de oprire care să fie percepute de mecanicul de locomotivă în caz de neoprire a trenului.

Reglementările provizorii nu prevăd prezența IDM Gară Veche la sosirea unui tren din direcția Brazi și astfel existența unei bariere organizaționale fără costuri suplimentare a fost ratată.

Bretea combinată 62-76/84-70/64-86 nu este vizibilă la ieșirea trenului de la linia 4A decât după depășirea cabinei dezafectate din zonă.

Circulația trenurilor se desfășura cu ajutorul semnalelor de manevră și a stației radio.

În general sistemul feroviar este astfel concepută încât pentru apariția unui eveniment nedorit este necesară depășirea a două bariere de siguranță.

Astfel dacă un mecanic de locomotivă depășește un semnal de circulație în poziție pe oprire eroarea umană trebuie corectată de instalația INDUSI care comanda frânarea de urgență a trenului.

În cazul de față liniile 2A- 5A nu sunt dotate cu semnale de ieșire și nu există în cale inductor de 2000 Hz.

Concluzii:

- 1. Operatorul de transport feroviar de marfă a organizat necorespunzător activitatea de transmitere a informațiilor privind siguranța feroviară primite de la administratorul de infrastructură către personalul interesat și astfel nu au fost transmise Reglementările provizorii privind circulația trenurilor prin stația Ploiești Triaj de către operatorul feroviar către Centrele de instruire proprii.*
- 2. Nu au fost instruiți mecanicii de locomotivă din Reglementările provizorii privind circulația trenurilor prin stația Ploiești Triaj.*
- 3. Nu s-a urmărit parcursul de primire la circulația cu semnal de chemare.*
- 4. Lipsa comunicării prin stația radio între mecanicul de locomotivă și IDM dispozitor nu au permis identificarea liniei și a condițiilor de circulație.*
- 5. Nu a fost identificată liniei de circulație pentru respectarea particularităților acesteia.*
- 6. Mecanicul de locomotivă primea informații privind circulația trenului prin stația Ploiești Triaj numai prin stația radio sau prin semnale de manevră, un mod de lucru stabilit ca o cutumă dar fără a fi instrucțional, în condițiile în care ordinul de circulație emis de stația Brazi indica trecerea fără oprire prin stația Ploiești Triaj*
- 7. Conform experienței anterioare, mecanicul de locomotivă al trenului de marfă nr. 30558-1 nu a primit nici o dată ordin de circulație pentru expedierea trenului în direcția Ploiești Sud, de la linii neînstrate cu semnal de ieșire. De la aceste linii, de fiecare dată trenurile conduse de acest mecanic au fost expediate cu ajutorul semnalului pitic de manevră cu indicație permisivă, un mod de lucru stabilit ca o cutumă dar fără a fi instrucțional, fără a opri în grupa A și fără semnalul “trecerea fără oprire a trenului”, dat de către IDM cap X.*
- 8. Mecanicul nu a sesizat inadvertențele dintre situația din teren și o serie de reglementări care îi guvernau activitatea și nu a luat legătura cu IDM dispozitor pentru a se clarifica și fără a avea o indicație permisivă de trecere a continuat mersul până la producerea coliziunii.*

4.2. Causes of the serious accident

4.2.1. Direct cause, contributing factors

The direct cause is the cumulation of the actions performed in the chronological succession of the causal chain, as follows:

- improper organization of the freight traffic, drafting of specific regulations noninstructional and insufficient, the traffic was not managed by the Traffic Controller and lack of technical barriers (endowments);
- lack of communications by the radio station;
- not tracking of the reception route for the freight train, in conditions of running upon calling signal, and nonidentification of the running line in order to be able to comply with its particularities;
- making of entry route for the passenger train on the line 6A, accepting the wrong reporting regarding the stop of the freight train on the line 4A;
- running beyond the end of the reception route without having a permissive passing indication.

Contributing factors, without their order be a prioritization:

1. non-compliant reporting of the freight train stabling by the exterior station movements inspector end X, it determining the disposing station movements inspector to think that the train stopped.
2. not informing of the drivers of the railway freight undertaking DBCR about the provisions of the temporary regulations regarding the traffic through the railway station Ploiești Triaj and the lack of their training.
3. driver inexperience, cumulated with the improper recognition of the track section where he was operating and the lack of the certificate for this track section.
4. not stopping of the train at the entry signal XBF for the driver notification about the train stop in the railway station.
5. unsuitable monitoring, at all hierarchical levels, of the way the traffic is organized and the way the operator from the Traffic Controller manages the traffic.
6. use in the traffic of a signalling non-compliant with the regulations from the Signalling Regulation no. 004/2006.
7. the wrong working system according which the freight trains that were received on the lines 2A-5A were not stopped for being handled with the running order that stipulate the running conditions provided that this working system did not stipulate the involvement of the external station movements inspector for ensuring the passing through the corresponding signals.
8. exceeding of speed of 20 km/h for the freight train, received upon calling signal.
9. Exceeding of the speed of 15 km/h, according to the Sheet for the Speed Restrictions Notification, for the freight train on the line 4A.

4.2.2. Underlying causes:

1. inobservance of the provisions of art.247 align (2), art.170 paragraph (1), art.173 paragraph (1) letter b, art.173 paragraph (2), art.174 paragraph (2) and art.177 paragraph (3) from the Regulation for the traffic and shunting of the railway vehicles no.005/2005, on the ban **of the simultaneous receptions of trains, reporting of train stabling, train stop in a station after the departure from the neighbour railway station, when the needs impose it.**
2. inobservance of the provisions art.132, art.136, art.59 paragraph (1) letter b), art.93 paragraph (2), art.58 paragraph (2) and art.157 paragraph (5) letter a) from the Instructions for the activity of the locomotive crew no.201/2006, **regarding the obligations of the driver in the train driving to**

observe the signals and the running line, the communication way by the radio station, notification of the need to stop the train in a station where it had to pass without stop, running of the train through the sectioning points of the lines without exit signals.

3. inobservance of the provisions of art.1 paragraph (7), art.1 paragraph (8) and art.117 paragraph (15) from the Signalling Regulation no. 004/2006, regarding **the obligation to meet with the type of signal and plate stipulated in the regulation, forbidding of the derogations, amendments or stipulations regarding the regulation, as well as of the signal *passing without stop* given by the movements inspector**

4.2.3. Root causes

1. lack of a change analysis in accordance with EU Regulation no. 402/2013, regarding the change generated by the organization of the traffic and shunting during the works at the bridge from km. 57+560.
2. lack of regulation the performance of a change analysis in accordance with EU Regulation no. 402/2013.
3. non-identification by the infrastructure administrator, within the monitoring activity, of the improper way of organization and management of the traffic during the works at the bridge from km. 57+560.
4. lack of a risk analysis, made by the infrastructure administrator, for the identification of the *own* hazards and risks associated, regarding the organization of the traffic and shunting on the lines without exit signal, during the works at the bridge from km. 57+560.
5. lack of a risk analysis, made by the infrastructure administrator, for the identification of the hazards and *interface* risks associated, regarding the organization of the traffic and shunting on the lines without exit signal, during the works at the bridge from km. 57+560
6. failure in the identification, during the monitoring activities performed at all levels of the public railway infrastructure administrator, of the hazards and risks associated in the own and interface activity, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj.
7. failure in the identification, during the monitoring activities performed at all levels of the railway freight undertaking, of the hazards and risks associated in the own and interface activity, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj.
8. improper organization by the railway undertaking DBCR of the action for the granting of the complementary certificate to the driver of the locomotive hauling the freight train no.30558-1, for the track section where the accident happened.
9. improper organization by the railway undertaking DBCR of the recognition by the locomotive crew of the track section where the accident happened.
10. drafting of Temporary Regulations that *exceeded the regulation competence* of CNCF „CFR” SA regarding the change of use and types of shunting signals.

Grad de severitate Conform clasificării accidentelor prevăzută în *Regulament*, având în vedere activitatea în care s-a produs, valoarea pagubelor estimative transmise de părțile interesate și impactul asupra gestionării siguranței, evenimentul se încadrează ca accident feroviar conform art.7, alin.(2) lit.a.

4.3. Observații suplimentare

Nu sunt.

5. Măsuri care au fost luate

Nu au fost luate măsuri după producerea accidentului feroviar grav.

6. *Safety recommendations*

On the 18th December 2019, at 15:38 o'clock, in the railway county București, in the railway station Ploiești Triaj, switch no. 62-76/84, the freight train no. 30558-1, got by the railway undertaking DBCR, collided head-on with the passenger train no. 5008, got by the railway undertaking SNTFC „CFR Călători” SA.

Following the investigation of this serious accident, the investigation commission concluded that it is based on a series of deficiencies of the safety management system both at the level of the public railway infrastructure administrator, and at that of the railway freight undertaking involved.

So, the public railway administrator:

It did not regulate and did not make an analysis of change, in accordance with the Regulation UE no 402/2013, generated by the re-organization of the traffic following the rehabilitations at the bridge at km 57+560.

He did not identify, during the monitoring activities performed at all levels of the public railway infrastructure administrator, the hazards and risks associated in the own activity, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj, for their management in safety conditions

He did not organize with the railway undertakings interested the identification of the interface hazards and risks, following the new traffic conditions through the railway station Ploiești Triaj.

Railway freight undertaking DBCR:

He did not organize properly the notification of the information regarding the railway safety, received from the infrastructure administrator, so the Temporary Regulations were not notified to the interested staff (especially to the drivers).

Monitoring of its own activities did not lead to the identification of the wrong way of freight train running in Ploiești Triaj railway station, so the locomotive crew adopted tacitly this wrong system of railway traffic.

The procedure for the „evaluation of the drivers for the granting/updating of the certificate/locomotive license” does not contain clear provisions regarding the way to take an exam for the evaluation of the knowledge for getting the competences, so it be kept in accordance with the „requirements for the procedures of granting and updating the complementary certificate”.

In the afferent bibliography „The specific training program, of the theoretical knowledge, for the railway infrastructure on which the driver shall run”, there are missing some articles from the instructions and regulations in force, very important for the driver activity.

Aldo, during the investigation there was found that:

One used in the activity signals that are not of the type presented in the Signalling Regulation.

The Signalling Regulation stipulates that a shunting signal on the bracket or dwarf one, can be provided with light red unit instead light blue one, without mentioning which are the conditions where the light blue unit is replaced by the light red one and without stipulating unequivocally that the indication is the same in both cases (it being understood). Use of those two types of signalling can generate confusion and, more dangerous, their use for the solving of some traffic problems can lead to accidents that, as a rule, in such cases are serious.

Considering the causes of the serious accident, the investigation commission considers necessary the issuing of the next safety recommendations:

A. Romanian Railway Safety Authority – ASFR shall take care that the public railway infrastructure administrator CNCF „CFR” SA shall:

-
1. regulate the performance of an analysis of a change in accordance with the Regulation UE no.402/2013 regarding the common safety method for risk evaluation and assessment;
 2. include in its own monitoring strategy also the monitoring of the changes about the works made at the railway infrastructure that have an impact on the traffic and shunting for the identification and management in safety conditions of all dangers and risks associated in the own activity.
 3. organize with the railway undertakings interested the identification of *interface* hazards and risks, following the changes about the works made at the railway infrastructure that impact the traffic and shunting for their safety management.
 4. analyze the opportunity to make a pilot project using the radio records in the railway station, supporting the improvement of railway safety, extending it in accordance with the results and identification of the financing sources.

B. Romanian Railway Safety Authority – ASFR shall take care that the railway freight undertaking DBCR shall:

1. organize the training of its own staff so the regulations sent by the infrastructure administrator be notified to the interested staff;
2. include in its own monitoring strategy also the monitoring of the changes about the works at the railway infrastructure that impact the traffic and shunting for the identification and management in safety conditions of all hazards and risks associated in its own and interface activity.
3. draft again the documents of training/authorization/certification of the drivers, in order to be sure that they receive all the information relevant for the job exercise and that the evaluation exam for the certification shall be done so ensure the understanding of all requirements necessary for the train driving on the railway infrastructure for which the certification is got.

C. Romanian Railway Safety Authority – ASFR shall:

1. ask all infrastructure administrators and managers the identification of all signals for traffic and shunting that are not of the type presented in the signalling regulation and dispose measures accordingly.
2. analyse the opportunity of changing the Signalling Regulations no.004 so be excluded the use of the light red position at a shunting light signal or be stipulated unequivocally its use.

*

* *

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, operatorului de transport feroviar de marfă DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL și operatorului de transport feroviar de călători SNTFC ”CFR Călători” SA .