



RAPORT

în urma investigării „*incidentului feroviar*” încadrat preliminar
la art. 8, grupa C, pct. 3.4, conform H.G.nr.117/2010,
produs în data de 27.04.2015 în Halta de mișcare Săbăoani

Ediția finală 22.03.2016

CUPRINS

	Pag.
A. REZUMAT	3
<i>A.1. Descriere</i>	3
<i>A.2. Istoricul emiterii și deținerii autorizațiilor</i>	3
B. ANALIZĂ ȘI CONCLUZII	4
<i>B.1. Cadrul legislativ pentru obținerea autorizațiilor a personalului care deservește instalații de siguranța circulației în România</i>	4
<i>B.2. Concluzii</i>	6
C. MĂSURI LUATE PE TIMPUL INVESTIGAȚIEI	6
D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	6

A. REZUMAT

A.1. Descriere

La data de 27.04.2015 în h.m. Săbăoani a fost programat un impiegat de mișcare pentru examinarea în vederea autorizării manipulării instalațiilor de siguranța circulației. Cu această ocazie președintele comisiei de examinare, reprezentantul ASFR - ISF Iași, a verificat autorizațiile deținute pentru manipularea instalațiilor SCB a IDM de serviciu din stația Săbăoani. Acesta a prezentat autorizațiile:

- seria 14 nr.077537 emisă la data de 14.08.2009, prelungită la data de 11.08.2014, cu valabilitate până la data de 13.08.2019, pentru: „manipularea instalației CED tip CR5 pe linie dublă”;
- seria 14 nr.077541 emisă la data de 14.08.2009, prelungită la data de 11.08.2014, cu valabilitate până la data de 13.08.2019, pentru: „manipularea barierei mecanice și automate”.

După verificarea autorizațiilor inspectorul de stat teritorial a comunicat reprezentatului stației Roman și șefului de stație rezervă cu atribuții de instruire, prezenți la autorizare, faptul că IDM de serviciu „nu deține autorizație de manipulare a instalațiilor SCB conform prevederilor Deciziei nr. 86/19.06.2013 a CENAFER” (document avizat de AFER), în sensul că nu deține autorizație pentru manipularea instalației SAT, existentă pe pupitrul de comandă din halta de mișcare Săbăoani. Inspectorul de stat teritorial a avizat telefonic constatarea sa și Inspectorul Șef Teritorial al Inspectoratului de Siguranță Feroviară Iași.

În aceeași zi, respectiv 27.04.2015, Inspectoratul de Siguranță Feroviară Iași prin actul nr. 2206/1744/2015 a solicitat Sucursalei Regionale CF Iași ca până în data de 28.04.2015 să comunice „măsurile luate în conformitate cu HG nr. 117/17.02.2010” referitor la „situația constatată la H.m. Săbăoani la data de 27.04.2015, cu privire la autorizațiile pentru manipularea instalațiilor SC deținute de IDM de serviciu”.

În data de 28.04.2015 din stația Roman, stație la care este afiliată Hm Săbăoani, s-a avizat ca incident feroviar cu încadrare preliminară la art. 8 grupa C pct. 3.4 conform HG 117/2010. Revizorul regional de siguranța circulației a întocmit Fișa de avizare nr. 348. Prin Decizia nr. 1.3/463/04.05.2015 conducerea Sucursalei Regionale CF Iași a stabilit comisia de investigare a incidentului. Această comisie de investigare a întocmit Raportul de investigare nr. 1.3/D 5/2015 prin care a stabilit că „**NU SE ÎNCADREAZĂ CA INCIDENT FEROVIAR**” în sensul definiției din „Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România”, aprobat prin H.G.nr. 117/2010.

Având în vedere prevederile articolului 19, alineatul (2) din Legea nr.55 din 2006 privind siguranța feroviară, conducerea OIFR (în prezent AGIFER) a decis deschiderea unei investigații prin emiterea deciziei de investigare nr.167 din data de 07.05.2015.

A.2. Istoricul emiterii și deținerii autorizațiilor

H.m. Săbăoani este amplasată pe o secție de circulație cu cale dublă și dotată cu următoarele tipuri de instalații la care este necesară autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației:

1. instalație de centralizare a macazurilor și semnalelor cu relee de tip CR-5, care este o modernizare a instalației de centralizare cu relee de tip CR-2, la care s-a separat lumnoschema (constructiv cu LED-uri) de pupitrul de comandă;
2. instalație de semnalizare automată cu lumini roșii clipitoare fără semibariere a trecerii la nivel cu calea ferată (SAT). Acest tip de instalație provine prin transformarea instalației de semnalizare automată cu lumini roșii clipitoare cu semibariere (BAT), prin reducerea funcției semibarierii cu scoaterea schemelor electrice ale manevrării și controlului acesteia.

Impiegatul de mișcare asupra căruia s-a constatat de către inspectorul ASFR că nu deține o autorizație necesară activității de exploatare a instalației de semnalizare a trecerii la nivel din capătul Y al stației Săbăoani, a deținut inițial o autorizație care îi permitea să manipuleze pe proprie răspundere instalații „CED; BLA; SAT și AUTOSTOP-CR5”, care a fost emisă de către Secția CT-2 Bacău în baza prevederilor OMT 1789/1984.

În anul 2009 Divizia Trafic din Sucursala Regională CF Iași, prin actul nr.3/090/18.02.2009, a solicitat Centrului Teritorial Iași - CENAFER eliberarea noului model de autorizație pentru salariații din h.m. Săbăoani, în conformitate cu prevederile OMTCT nr.2262/2005. Deși salariații aveau autorizație pentru manipularea pe proprie răspundere a instalațiilor de tip „**CED; BLA; SAT și AUTOSTOP-CR5**”, conform copiilor documentelor depuse de către solicitant, în solicitare la rubrica „*Autorizații deținute*” s-a precizat doar „**CED-CR5**” (eliberată la 08.12.2004). Tot în actul de solicitare la rubrica „*Autorizații solicitate*” s-a cerut eliberarea noului model de autorizație pentru „*Manipularea instalației de centralizare CED tip CR5 cu BLA banalizat pe linie simplă sau dublă cu instalații BAT și SAT*”, model de autorizație care nu există în NOTA nr. 4/16/2006 a CENAFER (avizată de AFER), act care stabilea tipul instalațiilor. Rezultă că Divizia Trafic din cadrul Sucursalei Regionale CF Iași în calitate de solicitant a consemnat și a solicitat în mod eronat la rubricile „*Autorizații deținute*”, respectiv „*Autorizații solicitate*” în vederea eliberării noului model de autorizație.

În urma verificării documentației (solicitare, copii autorizații vechi, etc) depuse, Centrul Teritorial Iași - CENAFER a transmis avizul favorabil pentru „**4 candidați acari**” cu actul nr. 2.6.1/382/6008/07.04.2009, printre care se afla nominalizat și impiecatul din h.m. Săbăoani. În acest aviz transmis s-a greșit prin faptul că cei patru candidați aveau funcția „**IDM**” nu „**acari**” și nu s-a constatat faptul că rubricile „*Autorizații deținute*” și „*Autorizații solicitate*” nu era înscrisă același tip de instalație, ceea ce contravenea NOTEI nr. 4/16/2006 a CENAFER.

În urma obținerii avizului favorabil, Divizia Trafic din cadrul Sucursalei Regionale CF Iași a solicitat prin actul nr.3/204/14.04.2009 Inspectoratului de Siguranță Feroviară Iași din ASFR, eliberarea noilor modele de autorizații la care au anexat tabelul cu cei patru salariați, cu aceiași neconcordanță între rubricile „*Autorizații deținute*” și „*Autorizații solicitate*”. Urmare acestei solicitări în baza prevederilor Deciziei nr.86/19.06.2013 a CENAFER (avizată de AFER), Serviciul Certificare mecanici Autorizare Personal din AFER a eliberat pentru salariații stației Săbăoani următoarele autorizații:

- autorizația seria 14 nr.077537 eliberată la data de 14.08.2009, cu valabilitate până la data de 13.08.2014, pentru „*manipularea instalației CED tip CR5 pe linie dublă*”, instalație care se regăsește la poziția 105 din anexa Deciziei nr.86/19.06.2013 a CENAFER;
- autorizația seria 14 nr.077541 eliberată la data de 14.08.2009, cu valabilitate până la data de 13.08.2014, pentru „*manipularea barierei mecanice și automate*”, instalație care nu se regăsește în anexa Deciziei nr.86/19.06.2013 a CENAFER.

În anul 2014 șeful stației CFR Roman cu actul nr.3.7.9/397/04.07.2014 transmite către Divizia Trafic Iași pentru un număr de 4 salariați cu funcția IDM, dosarele pentru vizarea periodică a autorizațiilor deținute de către aceștia. În acest act este precizat faptul că și salariații din stația Săbăoani deține autorizație pentru „*manipularea instalației CED tip CR5 pe linie dublă*” și autorizație pentru „*manipularea barierei mecanice și automate*”. În urma acestei solicitări autorizațiile au fost vizate periodic de către AFER cu prelungirea valabilității până la data de 13.08.2019.

Această situație se regăsește la toți cei patru salariați ce au funcția de IDM pentru care s-a solicitat preschimbarea autorizațiilor prin actul Diviziei Trafic nr.3/090/18.02.2009.

În prezent, urmare examinării salariaților din stația Săbăoani, AFER a emis la data de 16.06.2015 autorizația Seria 14 Nr. 164274 „*pentru manipularea instalației CED tip CR5 cu pupitru DOMINO pe BLA cu SAT pe linie dublă*”. Între această autorizație și cea deținută inițial, prin actul nr. 4.1.3.3/371/08.12.2004 eliberat de către Secția CT2 Bacău - District SCB Roman, pentru manipularea pe proprie răspundere instalații „**CED; BLA; SAT și AUTOSTOP-CR5**” nu există diferențe în ceea ce privește manipularea instalației. Precizăm că salariații din h.m. Săbăoani nu au întrerupt activitatea la locul său de muncă în perioadă analizată.

B. ANALIZĂ ȘI CONCLUZII

B.1. Cadrul legislativ pentru obținerea autorizațiilor a personalului care deservește instalații de siguranță circulației în România.

Până în anul 2005 cadrul de reglementare în ceea ce privește „instruirea și autorizarea personalului care deservește instalații de siguranță circulației” era descris în capitolul C. al OMT 1789/1984, iar lista

instalațiilor de siguranță circulației pentru care se impune autorizarea personalului însărcinat cu deservirea acestora în exploatare era enumerat în anexa 2 punctul I (ramura Mișcare).

Prin apariția OMTCT nr.2262/2005 privind „*autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar*”, se stabilește ca „*autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației (...) se efectuează de Autoritatea Feroviară Română – AFER*” (art.3), CENAFER revenindu-i numai responsabilitatea stabilirii a „*condițiilor pentru organizarea și desfășurarea examenului de autorizare*” cât și „*condițiile și duratelor minime de instruire practică și de stagiu în vederea autorizării*” (art.5).

Pe lângă prevederile referitoare la autorizare ordinul descrie și necesitatea schimbării autorizațiilor valabile acordate în baza OMT 1789/1984 (de către comisiile compuse din salariați ai secțiilor CT), până la data de 31 decembrie 2009 (secțiunea a 8-a) de către AFER (art.29). Această acțiune presupunea ca unitățile feroviare să solicite AFER eliberarea noului model prin depunerea unui dosar individual al salariatului la Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER (art.30), în vederea obținerii avizului acestuia. Dosarul individual cuprindea în mod obligatoriu și autorizațiile pe care le deținea salariatul, calificarea de bază, pregătirea profesională și rezultatul verificării profesionale periodice.

Lista tipurilor de instalații de siguranță circulației pentru care este obligatorie autorizarea este precizat la art.4 din anexa 2 a OMTCT nr.2262/2005, care în principiu sunt o reenumerare a celor din anexa 2 a OMT 1789/1984.

Perioada prin care trebuia finalizată activitatea de înlocuire a autorizației vechi cu cea nou eliberată de către AFER este precizată la articolul 30 din OMTCT nr.2262/2005 („*unitățile feroviare vor solicita AFER eliberarea noului model în maximum 30 zile lucrătoare de la data primei verificări profesionale periodice efectuate de CENAFER pentru personalul declarat corespunzător*”), ulterior prin OMT 1465/2008 articolul a fost schimbat cu faptul că „*unitățile feroviare vor solicita AFER eliberarea noului model până la data de 30 decembrie 2009*”.

În acest scop CENAFER a elaborat NOTA nr.4/16/09.02.2006 prin care a precizat la Anexa nr.3 „*Duratele minime de stagiu în vederea autorizării pentru efectuarea de operații specifice altor activități, pentru manipularea instalațiilor de siguranță circulației după o întrerupere a activității mai mare de 12 luni consecutiv sau după retragerea autorizației*” și tipurile instalațiilor de siguranță circulației pentru care se impune autorizarea personalului, document ce este „avizat” de conducerea AFER de la acea data. Acest document respectă prevederile din art.4 din anexa 2 a OMTCT nr.2262/2005 în ceea ce privește enumerarea instalațiilor de siguranță circulației.

În anul 2013 se revine asupra cadrului organizatoric stabilit prin NOTA nr.4/16/09.02.2006 și directorul general a CENAFER emite Decizia nr.86 care aprobă „*condițiile și duratele minime de instruire practică și de stagiu în vederea autorizării*”. Prin acest nou document s-a stabilit „*tipul autorizației*” (pentru manipularea instalației) față de „*tipul instalației*” așa cum este prevăzut în mod corect prin NOTA nr.4/16/09.02.2006, pe care a abrogat-o. Acest document a fost avizat favorabil de către conducerea AFER cu actul nr.2230/3641/2013.

Din conținutul OMTCT nr.2262/2005 cu modificările ulterioare, membrii comisiei de investigare constată faptul că:

1. nu este competența CENAFER să stabilească „*tipul autorizației*” și/sau „*tipul instalației*”, aceasta având atributul exclusiv de a stabili „*condițiile și duratele minime instruire practică și de stagiu în vederea autorizării*”;
2. stabilirea condițiilor și a duratelor minime instruire practică și de stagiu în vederea autorizării se poate face numai în baza tipurilor ale instalațiilor de siguranță a circulației care sunt precizate la articolul 4 din anexa 2 a OMTCT 2262/2005;
3. lipsa precizărilor referitoare la detaliile constructive a tipurilor ale instalațiilor de siguranță a circulației precizate la articolul 4 din anexa 2 a OMTCT 2262/2005, obliga sesizarea emitentului în adăugarea unor precizări corespunzătoare actului administrativ, care să fie luate la cunoștință de actorii din piața feroviară;

4. dispozițiile tranzitorii stabileau că autorizațiile emise până la data intrării în vigoare a OMTCT 2262/2005 „*rămân valabile până la data eliberării noului model*” (cu excepțiile de la art.8 a ordinului), pe care unitățile feroviare îl vor solicita AFER în maximum 30 zile lucrătoare de la data primei verificări profesionale periodice efectuate de CENAFER pentru personalul declarat „corespunzător”. Datorită apariției unor dificultăți în respectarea termenului, acesta s-a modificat astfel încât personalul să le dețină până la data de 31 decembrie 2009;

În concluzie, prevederile OMTCT nr.2262/2005 precizează fără echivoc cadrul de reglementare a tipurilor ale instalațiilor de siguranță a circulației cât și faptul că schimbarea autorizațiilor vechi trebuia făcută până la data de 31 decembrie 2009, în care AFER a stabilit „*tipul instalației*” în vederea autorizării, prin acceptarea notei nr.4/16/09.02.2006. În spiritul cadrului legislativ a OMTCT nr.2262/2005 acțiunea ulterioară a CENAFER prin care stabilea „*tipul autorizației*” conform Dispoziției nr.86 din 19.06.2013, avizată (acceptată) de AFER este lovită de nulitate, pentru documentele acordate și anterior datei de 31 decembrie 2009. Astfel, solicitarea în anul 2013 a schimbării autorizațiilor deja schimbate până la data limită a creat confuzii în piața feroviară și a expus la interpretări eronate, generând riscuri în activitatea agenților economici feroviari.

B.2. Concluzii

În urma investigării efectuate și analizării tuturor documentelor care au fost puse la dispoziția comisiei de investigare se pot concluziona că cele doua tipuri de autorizații emise de AFER corespund legislației în vigoare la data emiterii, regăsindu-se în anexa 3, coloanele 7, respectiv 9 din NOTA nr. 4/16/2006 a CENAFER, iar în temeiul celor specificate în ultimul alineat al capitolului 2.1. (*Cadrul legislativ pentru obținerea autorizațiilor a personalului care deservește instalații de siguranță circulației în România*) odată cu schimbarea „*condițiilor*” date prin Dispoziția 86/2013 acestea nu și-au încetat valabilitatea.

Mai mult decât atât, chiar și după schimbarea „*condițiilor*” în baza căreia acestea au fost emise, respectivele autorizații au fost vizate de către AFER prin care s-a prelungit perioada de valabilitate fără niciun fel de obiecțiuni din partea autorității.

Având în vedere cele prezentate, considerăm că sesizarea cu privire la efectuarea serviciului de către IDM în baza autorizațiilor deținute până la data de 27.04.2015 în h.m. Săbăoani nu se încadrează ca incident feroviar în sensul „*Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*”, aprobat prin H.G. nr. 117/2010.

C. MĂSURI LUATE PE TIMPUL INVESTIGAȚIEI

După constatările făcute de către inspectorul din cadrul ASFR, SRCF Iași a întocmit și difuzat procedura operațională cod PO 6-6.2.2 „*Autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației trenurilor*”, ca parte a sistemului de management integrat al calității a organizație (data intrării în vigoare 04.05.2015, revizia 0).

D. RECOMANDĂRI

Din consultarea cadrului legislativ care reglementează instruirea și autorizarea personalului care deservește instalații de siguranță circulației, aplicat de către entitățile responsabile cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestuia, din documentele prezentate membrilor comisiei de investigare cât și discuțiile purtate cu factorii de decizie din cadrul Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. a rezultat faptul că difuzarea și aplicarea Deciziei nr.86 directorul general a CENAFER ce aprobă „*condițiile și duratele minime de instruire practică și de stagiu în vederea autorizării*”, a condus la interpretări eronate și confuzii din partea acestora, aspect pe care comisia de investigare o consideră a fi periculoasă și inacceptabilă în siguranța feroviară. Pentru evitarea repetării apariției unor astfel de situații, comisia de investigare recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR să revizuiască cadrul legislativ pentru autorizarea personalului cu atribuții în siguranța circulației

responsabile în manipularea unor tipuri de instalații de siguranța circulației, astfel încât acesta să fie clar, adecvat și neinterpretabil.

*
* *

Prezentul Raport de investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română și administratorului infrastructurii feroviare publice Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A.

Membrii comisiei de investigare:

Investigator principal: Eduard STOIAN

Investigator: Ștefan CIOCHINĂ

Investigator: Vasile GRIVINCĂ

Investigator: Doru Cătălin TOADER

