

Buletinul AFER

Sumar 3/2017 (mai - iunie)

| | |
|--|----------|
| ȘEDINȚA PLENARĂ NR. 50 A NB-RAIL, Vasile Stănescu – Director, Organismul Notificat Feroviar Român, Mircea - Cristian Arnăutu – Șef department, Organismul Notificat Feroviar Român | 3 |
| Documente eliberate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, din cadrul AFER | |
| Certificate de entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017 | 5 |
| Certificate pentru funcții de întreținere a vagoanelor de marfă, emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 5 |
| Certificate pentru funcții de întreținere a vagoanelor de marfă, revocate în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017 | 6 |
| Certificate de entități responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare motoare și tractate, utilizate în transportul feroviar de călători, emise de ASFR în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu OMT nr. 635/2015, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 6 |
| Certificate pentru funcții de întreținere a vehiculelor feroviare motoare și tractate, utilizate în transportul feroviar de călători, emise de ASFR în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu OMT nr. 635/2015, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 6 |
| Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007 cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017 | 7 |
| Autorizații de punere în funcțiune vehicule feroviare pe căile ferate din România, eliberate conform HG 877/2010, cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 94 |
| Autorizații de punere în funcțiune linii ferate industriale nou construite sau modernizate, eliberate conform OMTI 443/2011, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 94 |
| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale din dotare, emise/vizate/modificate conform HG 2299/2004 și OMTCT 880/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 98 |
| Autorizații de funcționare din punct de vedere tehnic pentru stațiile de cale ferată, HM și HCV aparținând infrastructurii feroviare publice emise/vizate/modificate conform OMT 340/1999 modificat și completat cu OMTCT 2269/2004, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 102 |
| Atestate pentru personalul aparținând operatorilor de transport feroviar de tip A și B cu responsabilități în organizarea și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației, emise conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 103 |
| Atestate pentru personalul aparținând operatorilor de transport feroviar de tip C, cu responsabilități în organizarea și conducerea activității de manevră feroviară și siguranța circulației, emise conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 104 |
| Atestate pentru personalul aparținând gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă, cu responsabilități în gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile și siguranța circulației, emise conform OMT 101/2008, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017 | 104 |
| Atestate pentru personalul aparținând deținătorilor de linii ferate industriale, cu responsabilități în siguranța circulației, emise conform HG 2299/2004, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 104 |
| Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 107 |
| Duplicate ale autorizațiilor/permiselor pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației emise conform OMTCT 2262/ 2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 114 |
| Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației retrase conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 115 |
| Declarații de recunoaștere a examinatorilor care efectuează evaluarea mecanicilor de locomotive privind cunoștințele profesionale de material rulant, de infrastructură și cunoștințele lingvistice, acordate conform OMT 615/2015, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 115 |
| Documente eliberate de Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR, din cadrul AFER | |
| Contracte de inspecție tehnică încheiate de furnizorii feroviar cu AFER conform OMT 290/2000, emise/ suspendate/ reziliate în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 116 |
| Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 117 |
| Certificate de omologare tehnică feroviară eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 127 |
| Certificate de omologare tehnică feroviară suspendate/retrase de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017 | 128 |
| Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 129 |
| Agremente tehnice feroviare suspendate/retrase de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 139 |
| Autorizații pentru laboratoare de încercări eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 140 |

| | |
|--|-----|
| Atestate pentru standuri și dispozitive speciale eliberate/vizate de AFER conform OMT 410/1999, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 141 |
| CertIFICATE DE CONFORMITATE PENTRU SISTEMUL DE MANAGEMENT DE MEDIU EMISE DE OCSM – CM – AFER CONFORM SR EN ISO 14001, ÎN PERIOADA 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 146 |
| CertIFICATE DE CONFORMITATE PENTRU SISTEMUL DE MANAGEMENT AL SĂNĂTĂȚII ȘI SECURITĂȚII OCUPAȚIONALE EMISE DE OCSM - CM - AFER CONFORM OHSAS 18001, ÎN PERIOADA 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 146 |
| CertIFICATE DE CONFORMITATE PENTRU SISTEMUL CALITĂȚII EMISE DE OCSM – CM – AFER CONFORM SR EN ISO 9001, ÎN PERIOADA 01.05.2017 - 30.06.2017 | 147 |
| Autorizații de personal în domeniul controlului nedistructiv emise conform Fișei UIC 960-O/2001, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 147 |
| Atestate personal în domeniul proceselor speciale de sudare, emise conform Fișei UIC 897/1991, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017 | 148 |
| Documente eliberate de Organismul de Licențe Feroviare Român – OLFR, din cadrul AFER | |
| Operatorii de transport feroviar care dețin licențe de transport feroviar pentru servicii de tip "A" și/sau tip "B", conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare, modificate/suspendate/căroră le-a încetat suspendarea în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017 | 149 |
| Operatorii de transport feroviar care dețin licențe de transport feroviar pentru servicii de tip "C", conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare, căroră le-a încetat suspendarea în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017 | 149 |

| | |
|--|-----|
| Documente eliberate de Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER | |
| Rapoarte de investigare finalizate în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017..... | 150 |

Publicație periodică editată de Autoritatea Feroviară Română - AFER
Redacția Buletinului AFER

Sediul: AUTORITATEA FERVIARĂ ROMÂNĂ – AFER, Calea Griviței 393, sector 1, 010719 București
Telefon: 021-307 79 16, CFR: 91-0888 5016; Fax: 021-307 79 82, www.fer.ro

Abonamente: tel. 021-307 22 92, CFR: 91-0888 5092, Fax 021-307 79 82, bogdan_vintila_afer@yahoo.com (Bogdan VINTILĂ)
Difuzare: Tel. 021-307 79 52, CFR: 91-0888 5052, Fax 021-307 42 58 (Registratura AFER)
Informații suplimentare: Tel. 021-307 79 16, CFR: 91-0888 5016, Fax 021-307 79 82, liliana_banner@yahoo.com (Liliana BANNER)

Colectivul de coordonare și redacție
Victor BADEA – Director General AFER

| | |
|--|---|
| Dan BISTREANU - Director General Adjunct Tehnic AFER | Dragoș FLOROIU - Secretar Științific AFER |
| Gabriela BLAGA – Director Economic AFER | Vasile MUNTEANU - Șef Serviciu TSI AFER |
| Cristian VASILIU – Director ASFR | Liliana BANNER – expert IA, STSI - AFER |
| Vasile STĂNESCU – Director ONFR | Sorina CHIRIȚĂ - expert IA, STSI – AFER |
| Anca BURSUC – Director OLFR | Bogdan VINTILĂ – expert IA, STSI – AFER |

Tipar: S.C. CEZY PRINTYNG S.R.L., tipografia.cezy@gmail.com, tel.: 021-312 29 39

ISSN 1583-3143

Buletinul AFER apare la 2 luni (6 numere/an) și se distribuie pe bază de abonament anual.
Talonul și condițiile de abonare se găsesc pe site AFER: www.fer.ro.
Revista tipărită este însoțită de un DVD cu evidențele integrale și actualizate ale documentelor emise de AFER.
Răspunderea asupra corectitudinii datelor publicate în revista tipărită și pe suport magnetic cade exclusiv în sarcina structurilor organizatorice din cadrul AFER care le-au raportat.

ȘEDINȚA PLENARĂ NR. 50 A NB-RAIL

Vasile Stănescu – Director, Organismul Notificat Feroviar Român
Mircea - Cristian Arnăutu – Șef department, Organismul Notificat Feroviar Român

Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR, înființat și funcționând în baza HG nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, cu modificările și completările ulterioare și a Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, este un organism independent din punct de vedere funcțional și decizional, care face parte din structura organizatorică a Autorității Feroviare Române - AFER. ONFR este independent, în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator/gestionar de infrastructură feroviară, solicitant de certificare și entitate achiziitoare, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate ONFR.

ONFR și-a început efectiv activitatea la data de 05.03.2007 și, împreună cu Direcția Generală Integrare Europeană și Relații Internaționale din Ministerul Transporturilor, a demarat demersurile necesare pentru recunoașterea sa la nivel internațional.

Ca urmare a eforturilor depuse, dar în primul rând datorită dotărilor tehnice din structura laboratoarelor proprii și a competențelor profesionale ale salariaților săi, în data de 26.03.2007, ONFR a fost notificat la Comisia Europeană pentru Directiva 96/48/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, și, în data de 07.05.2007, pentru Directiva 2001/16/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, primind numărul NB 1867.

La data de 19.07.2010, ca urmare a intrării în vigoare a Directivei 2008/57/CE, Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE au fost abrogate. Noua directivă de interoperabilitate feroviară a fost transpusă în legislația națională prin HG nr. 877 din 18.08.2010 și, ca urmare, în data de 06.12.2010, ONFR-AFER a fost re-notificat la Comisia Europeană de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, primind numărul nou NB 2269, fiind operate modificările necesare pe pagina web dedicată, <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/hando/>.

Încă de la înființarea sa, Organismul Notificat Feroviar Român, din cadrul Autorității Feroviare Române – AFER, este membru NB-Rail, desfășurând o activitate continuă atât în cadrul grupurilor de lucru, cât și la Ședințele Plenare, care se desfășoară de trei ori pe an.

De la înființare și până în prezent, NB-Rail (http://nb-rail.eu/home_en.html) a reprezentat o asociere benevolă a Organismelor Notificate, fără a avea personalitate juridică. Dar lipsa unei asocieri cu personalitate juridică a avut unele efecte negative; de aceea, în anul 2014, atât la întâlnirile organizate în grupurile de lucru, cât și la ședințele plenare, au fost purtate discuții privind înființarea unei asociații cu personalitate juridică, pentru a reprezenta interesele membrilor într-o manieră eficientă în fața Comisiei Europene, Parlamentului European, ERA, UNIFE etc. În data 06.05.2015, grupul de coordonare NB-Rail a propus organizarea ședinței de constituire a Asociației NB-Rail – asociație non-profit a organismelor notificate pe directiva de interoperabilitate a sistemului feroviar. Pe site-ul NB-Rail, la secțiunea „Official Documents” (Documente Oficiale) sunt postate o serie de documente relevante pentru activitatea de certificare, împărțite în trei categorii principale: Recommendation for use (Recomandare pentru utilizare), Questions & clarification (Întrebări și clarificări) și Frequently asked questions (Întrebări frecvente).

În conformitate cu Directiva 2008/57/CE – articolul 28, punctul 5, „Comisia instituie un grup de coordonare a organismelor notificate (denumit în continuare „grupul de coordonare”), care discută orice problemă legată de aplicarea procedurilor de evaluare a conformității sau a adecvării pentru utilizare, menționate la articolul 13 și a procedurii de verificare menționate la articolul 18 sau aplicarea STI-urilor relevante. Reprezentanții statelor membre pot participa, în calitate de observatori, la lucrările grupului de coordonare”.



La data de 18 mai 2017, s-a desfășurat la Bruxelles, a 50-a Ședință Plenară a NB-Rail, grupul de coordonare al organismelor notificate feroviare din cadrul Uniunii Europene, marcându-se în acest fel jubileul acestei activități.

La cea de a 50-a Ședință Plenară, reprezentanții ONFR au participat alături de delegați ai celor 39 de Organisme Notificate Feroviare existente în momentul de față în cadrul UE, Organismul Notificat Feroviar Român fiind deja unul dintre cele mai vechi.

Au fost invitați cu această ocazie și reprezentanți ai Uniunii Europene și ai Agenției Căilor Ferate Europene – ERA, invitat de onoare fiind dl. Josef Doppelbauer – Directorul Executiv al European Union Agency for Railways.

Ședința a fost condusă de către dl. Christoph Handel – Președintele Asociației NB-Rail.

ȘEDINȚA PLENARĂ NR. 50 A NB-RAIL

Vasile Stănescu – Director, Organismul Notificat Feroviar Român
Mircea - Cristian Arnăutu – Șef department, Organismul Notificat Feroviar Român

În afara discuțiilor specifice purtate în cadrul Ședințelor Plenare, conform agendei de lucru, cu ocazia acestui eveniment festiv au luat cuvântul invitații din afara Asociației, care au punctat importanța activității Organismelor Notificate și perspectivele colaborării cu celelalte instituții europene.

Odată cu adoptarea pachetului IV feroviar, care cuprinde Regulamentul (UE) 2016/796 din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, Directiva (UE) 2016/797 din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în UE, Directiva (UE) 2016/798 din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, dar mai ales după publicarea „Ghidului albastru” din 2016 referitor la punerea în aplicare a normelor UE privind produsele, activitatea organismelor notificate pentru domeniul feroviar se va diversifica și va spori în importanță.

Ținând cont de cele de mai sus, după preluarea cadrului legislativ european în legislația națională, activitatea Organismului Notificat Feroviar Român – ONFR, din cadrul Autorității Feroviare Române – AFER, va crește și se va diversifica, punându-se accent pe evaluarea „CE” a conformității pentru elementele constitutive de interoperabilitate feroviară, verificarea „CE” a subsistemelor structurale și vehiculelor, supraveghere prin inspecția tehnică, verificări și încercări de laborator cu specific feroviar și, nu în ultimul rând, evaluarea sistemelor de management.

Reprezentantul Comisiei Europene, dl. Bertrand Collignon - Policy Officer - DG MOVE, Unit C4 - Rail Safety and Interoperability, a prezentat stadiul actual și perspectivele cooperării dintre CE și NB-Rail.

DI. Jean Paul Lodzinski - Project Officer în cadrul European Railway Agency, a prezentat un material privind modul în care se desfășoară activitățile de colaborare dintre ERA și NB-Rail, după care a luat cuvântul dl. Josef Doppelbauer – Directorul Executiv al European Railway Agency.

Acesta a subliniat necesitatea colaborării dintre ERA și NB-Rail, pentru aplicarea de reguli armonizate în scopul realizării unui transport feroviar european unitar, pentru o orientare strategică de dezvoltare a căilor ferate în era digitală.

**Certificate de entităţi responsabile cu întreţinerea vagoanelor de marfă,
emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE şi cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Entitate certificată responsabilă cu întreţinerea vagoanelor de marfă | | Informaţii privind certificatul | | | | | Domeniul de aplicare a activităţilor ERI | |
|---|---|---------------------------------|--------------------------------|---|------------------|--------------------|--|---|
| Nr. crt. | Denumirea juridică Acronim Adresă Tipul societăţii | Nr. de referinţă intern NEI | Nou/ Reînnoit/ Modificat | Nr. de identificare ERI certificat anterior | Valabil de la | Valabil până la | Vagoane cisternă pt. mărfuri periculoase | Alte vagoane specializate transport mărfuri periculoase |
| 1. | TEHNOTRANS FERVIAR SRL - Incinta Port Constanţa, Dana 17, CP 900900, Constanţa, ROMÂNIA J13/1439/2009 RO25669532 întreprindere feroviară, deţinător, furnizor de întreţinere | RO/31/0017/0005 | nou | nu este cazul | 18.05.2017 | 17.05.2019 | da | da |
| 2. | UNICOM TRANZIT S.A. UTZ B-dul Pipera nr. 1-IA, Corp A, Etaj 3, 4, 5, CP 077190, Voluntari, ROMÂNIA J23/2432/2011 RO67700181 întreprindere feroviară, deţinător, furnizor de întreţinere | RO/31/0017/0006 | reînnoit | RO/31/0015/0004 | 19.05.2017 | 18.05.2019 | da | da |

Situaţie raportată de Serviciul Certificare Entităţi Responsabile cu Întreţinerea Vagoanelor de Marfă, din cadrul ASFR – AFER.

**Certificate pentru funcţii de întreţinere a vagoanelor de marfă,
emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE şi cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Entitate certificată pentru funcţii de întreţinere | | Informaţii privind certificatul* | | | | | Domeniul de aplicare a activităţilor de întreţinere | |
|--|---|----------------------------------|--------------------------------|---|------------------|--------------------|---|---|
| Nr. crt. | Denumirea juridică Acronim Adresă Tipul societăţii | Nr. de referinţă intern NEI | Nou/ Reînnoit/ Modificat | Nr. de identificare ERI certificat anterior | Valabil de la | Valabil până la | Vagoane cisternă pt. mărfuri periculoase | Alte vagoane specializate transport mărfuri periculoase |
| 1. | S.C. CAROMET S.A. - DN 68, km 3.2, CP 325400, Caransebeş, ROMÂNIA J11/6/1991 RO1066631 furnizor de întreţinere | RO/32/0017/0007 | nou | nu este cazul | 18.05.2017 | 17.05.2018 | da | da |
| 2. | S.C. ATELIERELE CFR GRIVIŢA S.A. - Str. Calea Griviţei, nr. 359, sector 1, CP 010718, Bucureşti, ROMÂNIA J40/9717/1992 RO1555026 furnizor de întreţinere | RO/32/0017/0008 | reînnoit | RO/32/0015/0007 | 26.05.2017 | 25.05.2019 | da | nu |
| 3. | S.C. Întreţinere şi Reparaţii Vagoane Caransebeş - S.A. - Str. Calea Timişoarei, nr. 1, CP 325300, Caransebeş, jud. Caraş Severin, ROMÂNIA J11/91/1999 RO11567826 furnizor de întreţinere | RO/32/0017/0009 | reînnoit | RO/32/0015/0008 | 15.06.2017 | 14.06.2019 | da | da |

* Domeniile de întreţinere şi detaliile sunt specificate în Anexa nr. 1 a fiecărui certificat.

Situaţie raportată de Serviciul Certificare Entităţi Responsabile cu Întreţinerea Vagoanelor de Marfă, din cadrul ASFR – AFER.

**Certificate pentru funcții de întreținere a vagoanelor de marfă,
revocate în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Entitate certificată pentru funcții de întreținere | | Informații privind certificatul anterior | Observații | | |
|--|---|---|------------------|-------------------|-----------------------------|
| Nr. crt. | Denumirea juridică Acronim Adresă Tipul societății | Nr. de referință intern NEI Valabil de la Valabil până la | Stare certificat | Data revocării | Nr. de referință intern NEI |
| 1. | TRANS EXPEDITION FERVIAR S.R.L. TEF Str. Fabrica de Glucoză nr. 11A, Etaj 2, Sector 2, CP 020331, București, ROMÂNIA J40/181/2004 RO16031950 întreprindere feroviară, furnizor de întreținere | RO/32/0016/0005 06.03.2016 05.03.2018 | REVOCAT | 20.06.2017 | RO/32/0017/0010 |

Situație raportată de Serviciul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Marfă, din cadrul ASFR – AFER.

**Certificate de entități responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare motoare și tractate,
utilizate în transportul feroviar de călători,
emise de ASFR în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu OMT nr. 635/2015,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Organizație certificată | | Informații privind certificatul | Funcții operaționale ale ERIV (propriu/ parțial propriu/ externalizat) | Domeniul de aplicare a activităților de întreținere | |
|-------------------------|--|---|--|---|-----------------------------|
| Nr. crt. | Denumirea juridică Adresă Nr. înregistrare întreprindere Cod înregistrare fiscală Tipul societății | Nr. național de identificare NNI (nou/ reînnoit/ actualizat/ modificat) NNI certificat anterior Valabil de la Valabil până la | Dezvoltarea întreținerii Gestionarea întreținerii parcului Efectuarea întreținerii | Vehicule feroviare motoare | Vehicule feroviare tractate |
| 1. | REGIOTRANS S.R.L. Str. Automotoarelor, nr.10, biroul nr.1, cod poștal 500283, Brașov, jud. Brașov J08/62/2005 RO 17121902 Întreprindere feroviară, deținător | RO/ERIV/L,C/0017/0010 reînnoit RO/ERIV/L/0016/0007 19.05.2017 18.05.2019 | externalizat externalizat externalizat | Vehicule feroviare motoare | Vehicule feroviare tractate |
| 2. | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. Str. Tăietura Turcului, nr. 47, cod poștal 400221, Cluj- Napoca, România J12/826/2001 RO 13941756 Întreprindere feroviară, deținător | RO/ERIV/L/0017/0012 nou - 13.06.2017 12.06.2018 | externalizat externalizat externalizat | Vehicule feroviare motoare | - |
| 3. | MULTIMODAL SERVICE S.R.L. Str.Gheorghe Țițeica nr.2 Bis, cod postal 100133,Ploiești, jud. Prahova, Romania J29/1885/2011 RO 21595599 deținător,furnizor de întreținere | RO/ERIV/L/0017/0013 reînnoit RO/ERIV/L/0016/0012 26.06.2017 25.06.2019 | propriu propriu parțial propriu | Vehicule feroviare motoare | - |

Situație raportată de Serviciul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Călători și a Locomotivelor, din cadrul ASFR – AFER.

**Certificate pentru funcții de întreținere a vehiculelor feroviare motoare și tractate,
utilizate în transportul feroviar de călători,
emise de ASFR în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu OMT nr. 635/2015,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Organizație certificată | | Informații privind certificatul | Funcții de întreținere | Domeniul de aplicare a activităților de întreținere | |
|-------------------------|---|---|--|---|-----------------------------|
| Nr. crt. | Denumirea juridică Adresă Nr. înregistrare întreprindere Cod înregistrare fiscală Tipul societății | Nr. național de identificare NNI (nou/ reînnoit/ actualizat/ modificat) NNI certificat anterior Valabil de la Valabil până la | Dezvoltarea întreținerii Gestionarea întreținerii parcului Efectuarea întreținerii | Vehicule feroviare motoare | Vehicule feroviare tractate |
| 1. | REMARUL 16 FEBRUARIE S.A. Str. Tudor Vladimirescu , nr.2-4, cod poștal 400225,Cluj Napoca, jud.Cluj, Romania J12/1591/1992 RO 201373 furnizor de întreținere | RO/FIV/L,C/0017/0009 reînnoit RO/FIV/L/0016/0006 04.05.2017 03.05.2019 | nu nu da | Vehicule feroviare motoare | Vehicule feroviare tractate |

ASFR – AFER

Certificate pentru funcții de întreținere a vehiculelor feroviare motoare și tractate, utilizate în transportul feroviar de călători, emise de ASFR în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu OMT nr. 635/2015, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Organizație certificată | | Informații privind certificatul | Funcții de întreținere | Domeniul de aplicare a activităților de întreținere | |
|-------------------------|--|---|--|---|-----------------------------|
| Nr. crt. | Denumirea juridică Adresă Nr. înregistrare întreprindere Cod înregistrare fiscală Tipul societății | Nr. național de identificare NNI (nou/ reînnoit/ actualizat/ modificat) NNI certificat anterior Valabil de la Valabil până la | Dezvoltarea întreținerii Gestionarea întreținerii parcului Efectuarea întreținerii | Vehicule feroviare motoare | Vehicule feroviare tractate |
| 2. | Societatea de Reparații Locomotive „ CFR-SCRL BRAȘOV” S.A. Str. Fundătura Hărmanului, nr.2, cod poștal 500240, Brașov, România J08/1079/2001 RO 14257595 furnizor de întreținere | RO/FIV/L/0017/0011 reînnoit RO/FIV/L/0016/0009 07.06.2017 06.06.2019 | nu nu da | Vehicule feroviare motoare | – |

Situație raportată de Serviciul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Călători și a Locomotivelor, din cadrul ASFR – AFER.

**Certificate de siguranță Partea A și Partea B
eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007 cu modificările și completările ulterioare,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

* *Serviciile de transport feroviar pe căile ferate din România se clasifică în următoarele tipuri:*

- a) **tip A** – transport feroviar de călători desfășurat în interes public și/sau în interes propriu;
- b) **tip B** – transport feroviar de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu;
- c) **tip C** – numai manevră feroviară în interes public și/sau în interes propriu.

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIAR S.R.L. | | | | TEF | | J40/181/2004 | |
| CS Partea A | CSA 0015 | RO1120150015 | reînnoit | RO1120130016 | 02.10.2015 | 07.10.2015 | 07.10.2017 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0035 | RO1220170035 | actualizat/modificat | RO1220170010 | 12.05.2017 | 12.05.2017 | 07.10.2017 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0035 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Bradu Rafinărie – Bradu de Sus – Ram. Golești – Golești – Găiești – Titu – Săbăreni – Ram. Săbăreni – Chitila – Pajura – Ram. Pajura – București Băneasa – R3 Pantelimon – Ram.Pasărea – Pasărea – Lehliu – Ciulnița – Fetești – Medgidia – Palas – Post Medeea – Post Constanța Vii – Agiea Nord P.1. – Agiea Nord și retur; | | | | | | | |
| 2. | Brazi – Ghighiu – Dâmbu – Ploiești Est – Buzău Ram Gr.A – Buzău – Buzău Sud – Făurei – Țândărei – Fetești și retur; | | | | | | | |
| 3. | Borzești – Bacău – Adjud – Mărășești – Mărășești Ram.Putna – Putna Seacă – Focșani – Rm. Sărat – Boboc – Buzău Ram.Boboc – Buzău Sud – Făurei – Lacu Sărat – Brăila – Galați Brateș și retur; | | | | | | | |
| 4. | Brazi – Periș – Bufta – P.Mac.R3 Buciumeni – Mogoșoaia – Otopeni – Voluntari – Ram.Pasărea – Pasărea și retur; | | | | | | | |
| 5. | Bufta – P.Mac. R1 Buciumeni – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 6. | Hunedoara – Bârcea Mică – Simeria – Simeria Triaj – Subcetate – Petroșani – Livezeni – Lupeni și retur; | | | | | | | |
| 7. | Simeria – Deva – Mintia – Ilia – Radna – Arad – Aradu Nou – Timișoara Nord – Timișoara Sud – Semenice Hm. și retur; | | | | | | | |
| 8. | Palas – Constanța Mărfuri – Lumina P1 – Lumina P2 – Năvodari – P1 Capu Midia – Capu Midia și retur; | | | | | | | |
| 9. | Ploiești Est – Ploiești Sud – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 10. | Simeria Triaj – Vințu de Jos – Coșlaru și retur; | | | | | | | |
| 11. | Brazi – P. M. Ram. Ploiești Triaj – Ploiești Sud – Ploiești Est și retur; | | | | | | | |
| 12. | Chitila – Ram. Rudeni – Chiajna – București Vest – Vârteju – Jilava și retur; | | | | | | | |
| 13. | Bârcea Mică – Pestiș și retur; | | | | | | | |
| 14. | Golești – Ciumești și retur; | | | | | | | |
| 15. | Pantelimon – P.Mac.Ram. Voluntari – P.Mac.R1 București Sud – P.M. Popești Leordeni – Berceni – Jilava și retur; | | | | | | | |
| 16. | Medgidia – Medgidia P.C.2 – Romcim Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 17. | Dorobantu Romcim- Medgidia și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. SILNEF RECYCLING S.R.L. | | | S.C. SILNEF RECYCLING S.R.L. | | | Stația CF Pașcani | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROPUTERE VFU PAȘCANI S.A. | | | S.C. ELECTROPUTERE VFU PAȘCANI S.A. | | | Stația CF Pașcani | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. GRAMPET SERVICE S.A. – Punct de lucru Ghighiu | | | S.C. GRAMPET SERVICE S.A. | | | Stația CF Ghigiu | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. – Punct de lucru Brăila | | | S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. | | | Stația CF Lacu Sărat | |
| 5. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. – Linile din stația Halmeu nr. 9N, 11N, 12N, 13N, 14N, 20N, 21N, 22N, 32N, 33N, 34N, 35N, 37N, 10L, 15L, 16L, 17L, 18L, 19L, 23L, 24L, 38L și 42L | | | S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. | | | Stația CF Halmeu | |
| 6. | Linia ferată industrială S.C. REVA S.A. Simeria - Sector I | | | S.C. REVA S.A. | | | Stația CF Simeria | |
| 7. | Linia ferată industrială S.C. „REVA” S.A. Simeria – Secția II | | | Societatea Comercială de Reparat Material Rulant „REVA” S.A. | | | Stația CF Simeria Triaj | |
| 8. | Linia ferată industrială CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. București – Punct de lucru Medgidia | | | S.C. CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. | | | Stația CF Medgidia | |
| 9. | Linia ferată industrială DOBROPORT MEDGIDIA | | | S.C. DOBROPORT S.A. | | | Stația CF Medgidia | |
| 10. | Linia ferată industrială S.C. ARDIS METAL S.R.L. – Punct de lucru Simeria | | | S.C. ARDIS METAL S.R.L. | | | Stația CF Simeria | |
| 11. | Linia ferată industrială S.C. PETROTEL LUKOIL S.A. și S.C. LUKOIL ENERGY & GAS ROMÂNIA S.R.L. | | | S.C. PETROTEL LUKOIL S.A. | | | Stația CF Ploiești Est | |
| 12. | Linia ferată industrială S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L. - Antestația Timișoara | | | S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L. | | | HM Semenici | |
| 13. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. – Depozit Timișoara | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | HM Semenici | |
| 14. | Linia ferată industrială S.C. BEGA INVEST S.A. Timișoara | | | .C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L. | | | HM Semenici | |
| 15. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROCONSTRUCTIA ELCO TIMIȘOARA S.A. | | | S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L. | | | HM Semenici | |
| 16. | Linia ferată industrială S.C. ROMPAK S.R.L. Pașcani | | | S.C. ROMPAK S.R.L. | | | Stația CF Pașcani | |
| 17. | Linia ferată industrială S.C. O.M.V. PETROM S.A. PETROBRAZI | | | S.C. O.M.V. PETROM S.A. | | | Stația CF Brazi | |
| 18. | Linia ferată industrială S.C. BETACONS COMPANY S.R.L. | | | S.C. BETACONS COMPANY S.R.L. | | | Stația CF Ploiești Est | |
| 19. | Linia ferată industrială S.C. REVAG S.R.L. | | | S.C. REVAG S.R.L. | | | Stația CF Ploiești Est | |
| 20. | Linia ferată industrială S.C. CARMENSIMI GRUP S.R.L. | | | S.C. CARMENSIMI GRUP S.R.L. | | | Stația CF Ploiești Est | |
| 21. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive „C.F.R. Marfă” Simeria | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. București Sucursala Banat Oltenia | | | Stația CF Simeria | |
| 22. | Linia ferată industrială S.C. ARCELORMITTAL HUNEDOARA S.A. | | | S.C. ARCELORMITTAL HUNEDOARA S.A. | | | Stația CF Pestiș | |
| 23. | Linia ferată industrială CRH CIMENT (Romania) SA - Punct de lucru Târgu Jiu | | | CRH CIMENT (Romania) SA | | | HM Bârsești | |
| 24. | Linia ferată industrială CRH CIMENT (Romania) SA – Punct de lucru Hoghiz | | | CRH CIMENT (Romania) SA | | | Stația CF Rupea | |
| 25. | Linia ferată industrială SC MOL ROMÂNIA PETROLEUM PRODUCTS SRL racordată la stația CFR Tileagd | | | SC MOL ROMÂNIA PETROLEUM PRODUCTS SRL | | | Stația CF Tileagd | |
| Anexa II la CSB 0035 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|----------------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDE 2100 CP | | | | 60-1501-0 (serie șasiu 1934) | | | |
| 2. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600658 -4 (serie șasiu 2560) | | | |
| 3. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690093-5 (serie șasiu 23706) | | | |
| 4. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810702-6 (serie șasiu 25631) | | | |
| 5. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810748-9 (serie șasiu 24692) | | | |
| 6. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810923-8 (serie șasiu 25551) | | | |
| 7. | LDH 1250 CP | | | | 81-0706-2 (serie șasiu 21032) | | | |
| 8. | LDH 1250 CP | | | | 81-0717-9 (serie șasiu 1429 IND) | | | |
| 9. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810727-3 (serie șasiu 25132) | | | |
| 10. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810728-1 (serie șasiu 26131) | | | |
| 11. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810729-9 (serie șasiu 26134) | | | |
| 12. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810858-6 (serie șasiu 21407) | | | |
| 13. | LDH 1250 CP | | | | 81-0820-1 (serie șasiu 25725) | | | |
| 14. | LDH 700 CP | | | | 85-0105-8 (serie șasiu 24018) | | | |
| 15. | LDH 570 CP | | | | 92 53 0 852006-1 (serie șasiu 20993) | | | |
| 2. | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | | | | UTZ | J23/2432/2011 |
| CS Partea A | CSA 0023 | RO1120150023 | reînnoit | RO1120150009 | 29.12.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0037 | RO1220170037 | actualizat/modificat | RO1220170006 | 17.05.2017 | 17.05.2017 | 01.01.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0037 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | București Sud – Pantelimon – Voluntari – Pasărea – Fetești – Medgidia – Palas – Post Medeea – Post Constanța Vii – Agigea Nord – Agigea Ecluză – Constanța Port Terminal Ferry-Boat și retur; | | | | | | | |
| 2. | Post Constanța Vii – Constanța Port Zona B și retur; | | | | | | | |
| 3. | Post Constanța Vii – Constanța Port Mol 5 și retur; | | | | | | | |
| 4. | Palas – Constanța Mărfuri – Năvodari – Capu Midia și retur; | | | | | | | |
| 5. | Palas – Mangalia și retur; | | | | | | | |
| 6. | Romcim Medgidia – Medgidia P.C. 2 – Dorobanțu – Lumina – Lumina P 2 – P 1 Capu Midia – Capu Midia și retur; | | | | | | | |
| 7. | Romcim Medgidia – Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 8. | Medgidia – Baia Dobrogea – Tulcea Oraș și retur; | | | | | | | |
| 9. | Medgidia – Negru Vodă – Kardam și retur; | | | | | | | |
| 10. | Năvodari – P 1 Capu Midia – P 2 Capu Midia și retur; | | | | | | | |
| 11. | Ciulnița – Călărași Nord – Călărași Sud și retur; | | | | | | | |
| 12. | Ciulnița – Slobozia Veche și retur; | | | | | | | |
| 13. | Slobozia Veche – Slobozia Nouă – Țândărei și retur; | | | | | | | |
| 14. | Dâmbu – Armășești – Urziceni – Slobozia Veche și retur; | | | | | | | |
| 15. | Mogoșoaia – Armășești – Urziceni – Făurei și retur; | | | | | | | |
| 16. | București Progresu – Vârteju – Chiajna – Ram. Rudeni – Chitila – Brazi – Ram. Ploiești Triaj – Ploiești Sud – Ploiești Est – Buzău – Făurei – Brăila – Galați și retur; | | | | | | | |
| 17. | Galați – Filești și retur; | | | | | | | |
| 18. | Galați Largă – Giurgiulești și retur; | | | | | | | |
| 19. | Galați Brateș – Filești – Barboși – Vădeni și retur; | | | | | | | |
| 20. | Cătușa – Barboși – Barboși Triaj și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 21. | Ram. Tunel – Galați și retur; | | | | | | | |
| 22. | Cătușa – Ram. CSG – Ram. Tunel – Galați Brateș și retur; | | | | | | | |
| 23. | Barboși Triaj - Cătușa și retur; | | | | | | | |
| 24. | Cătușa – Barboși – Ram. Barboși Triaj Post 14 – Barboși Triaj Gr.A și retur; | | | | | | | |
| 25. | Barboși – Barboși Triaj – Mălina și retur; | | | | | | | |
| 26. | Ram. Barboși Triaj – Barboși Triaj și retur; | | | | | | | |
| 27. | Barboși Triaj Gr.A – Ram. Barboși Triaj Post 14 – Barboși Ram. Siret – Barboși Ram. Port – Barboși Port HM și retur; | | | | | | | |
| 28. | Buzău Sud – Buzău Ram. Boboc – Boboc HM și retur; | | | | | | | |
| 29. | Buzău – Vernești – Berca HM – Nehoiașu și retur; | | | | | | | |
| 30. | Făurei – Făurei Ram. Cireșu – Cireșu și retur; | | | | | | | |
| 31. | Dedulești – Făurei Ram. Dedulești – Făurei Ram. Cireșu – Fetești și retur; | | | | | | | |
| 32. | Tecuci – Ivești – Barboși și retur; | | | | | | | |
| 33. | Tecuci – Balta Albă – Făurei și retur; | | | | | | | |
| 34. | Tecuci Ram. Cosmești – Tecuci Ram. Frunzeasca și retur; | | | | | | | |
| 35. | Buzău – Adjud – Comănești – Moinești și retur; | | | | | | | |
| 36. | Siculeni – Comănești și retur; | | | | | | | |
| 37. | Mărășești – Ram. Putna – Ram. G-ral. E. Grigorescu și retur; | | | | | | | |
| 38. | Adjud – Bacău – Roman – Pașcani – Verești – Dornești – Vicșani – Vadu Siret și retur; | | | | | | | |
| 39. | Pașcani Triaj – Ram. Pașcani – Iași – Socola – Ungheni și retur; | | | | | | | |
| 40. | Roman – Buhăiești – Crasna – Tecuci – Mărășești și retur; | | | | | | | |
| 41. | Buhăiești – Iași și retur; | | | | | | | |
| 42. | Bacău – Biczac și retur; | | | | | | | |
| 43. | București Nord – Chitila – Titu – Găiești – Pitești – Bradu Rafinărie – Golești și retur; | | | | | | | |
| 44. | Golești – Piatra Olt și retur; | | | | | | | |
| 45. | Ciumești – Golești și retur; | | | | | | | |
| 46. | Bradu Rafinărie – Costești – Roșiori Nord și retur; | | | | | | | |
| 47. | Titu – Târgoviște – Pietroșița și retur; | | | | | | | |
| 48. | Târgoviște Nord – Aninoasa și retur; | | | | | | | |
| 49. | Târgoviște – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 50. | București Nord – București Noi – Chiajna – Roșiori Nord – Craiova – Filiași – Cărbunești – Târgu Jiu și retur; | | | | | | | |
| 51. | Videle – Rădulești – Giurgiu Nord și retur; | | | | | | | |
| 52. | Caracal – Piatra Olt – Râmnicu Vâlcea și retur; | | | | | | | |
| 53. | Craiova – Piatra Olt și retur; | | | | | | | |
| 54. | Craiova – Golenți FR și retur; | | | | | | | |
| 55. | Râmnicu Vâlcea – Podu Olt – Sibiu – Vințu de Jos și retur; | | | | | | | |
| 56. | Sibiu – Coșca Mică și retur; | | | | | | | |
| 57. | Filiași – R 1 Turceni – Gura Motrului – Strehaia – Gura Văii – Orșova și retur; | | | | | | | |
| 58. | Orșova – Caransebeș – Lugoj – Timișoara Nord și retur; | | | | | | | |
| 59. | Caransebeș – Oțelu Roșu și retur; | | | | | | | |
| 60. | Caransebeș – Reșița Nord – Reșița Sud și retur; | | | | | | | |
| 61. | Lugoj – Ilia și retur; | | | | | | | |
| 62. | Filiași – R 1 Turceni – Ram. Filiași – Turceni – Ram. Budieni – Târgu Jiu – Petroșani și retur; | | | | | | | |
| 63. | Livezeni – Lupeni și retur; | | | | | | | |
| 64. | Turceni – Drăgotești și retur; | | | | | | | |
| 65. | Turceni – Ram. Filiași – Gura Motrului și retur; | | | | | | | |
| 66. | Turceni – Ram. Filiași – R 2 Turceni – Filiași și retur; | | | | | | | |
| 67. | Amaradia – Bârsești și retur; | | | | | | | |
| 68. | Mintia – Păuliș Lunca HM – Păuliș Lunca Gr. Tehnică și retur; | | | | | | | |
| 69. | Strehaia – Motru Est și retur; | | | | | | | |
| 70. | Ram. Simeria – Simeria Triaj și retur; | | | | | | | |
| 71. | Petroșani – Ram. Petroșani – Banița – Simeria – Deva – Radna – Arad – Utvinișu Nou – Oradea – Oradea Est și retur; | | | | | | | |
| 72. | Aleșd – Telechiu – Tileagd – Oșorhei – Oradea Est și retur; | | | | | | | |
| 73. | Aradu Nou – Ram. Glogovăț – Glogovăț și retur; | | | | | | | |
| 74. | Salonta – Salonta FR. și retur; | | | | | | | |
| 75. | Arad – Șofronea – Curtici – Curtici FR. și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 76. | Arad – Nădlac și retur; | | | | | | | |
| 77. | Arad Vest – Arad – Aradu Nou – Timișoara Nord și retur; | | | | | | | |
| 78. | Timișoara Vest – Cruceni și retur; | | | | | | | |
| 79. | Voiteni – Gătaia și retur; | | | | | | | |
| 80. | Timișoara Nord – Timișoara Sud – Semenic și retur; | | | | | | | |
| 81. | Ronaț Triaj – Ram. Modoș – Timișoara Sud și retur; | | | | | | | |
| 82. | Timișoara Sud – Jebel – Giera și retur; | | | | | | | |
| 83. | Ronaț Triaj – Biled – Satu Nou – Lovrin și retur; | | | | | | | |
| 84. | Lovrin – Periam – Aradu Nou și retur; | | | | | | | |
| 85. | Lovrin – Vâlcani și retur; | | | | | | | |
| 86. | Sânandrei – Periam și retur; | | | | | | | |
| 87. | Oradea – Episcopia Bihor – Episcopia Bihor FR. și retur; | | | | | | | |
| 88. | Episcopia Bihor – Oradea Vest și retur; | | | | | | | |
| 89. | Episcopia Bihor – Săcuieni Bihor – Valea lui Mihai – Satu Mare și retur; | | | | | | | |
| 90. | Valea lui Mihai – Valea lui Mihai FR. și retur; | | | | | | | |
| 91. | Botiz – Bixad și retur; | | | | | | | |
| 92. | Carei – Sărmășag – Zalău Nord și retur; | | | | | | | |
| 93. | Săcuieni Bihor – Ram. Diosig și retur; | | | | | | | |
| 94. | Ram. Târgușor Bihor – Ram. Diosig – Marghita – Ram. Bogeu - Popești și retur; | | | | | | | |
| 95. | Ploiești Est – Ram. Ploiești Est – Ploiești Nord și retur; | | | | | | | |
| 96. | Ploiești Sud – Ploiești Nord – Măneciu și retur; | | | | | | | |
| 97. | Ploiești Sud – Dâmbu și retur; | | | | | | | |
| 98. | Brazi – Ghighiu – Ploiești Est și retur; | | | | | | | |
| 99. | Brazi – Ploiești Triaj – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 100. | Ram. Ploiești Triaj – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 101. | Ploiești Triaj – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 102. | Ploiești Sud – Câmpina – Câmpinița și retur; | | | | | | | |
| 103. | Predeal – Brașov Triaj – Brașov și retur; | | | | | | | |
| 104. | Câmpina – Predeal – Brașov – Sighișoara – Blaj – Coslariu – Simeria și retur; | | | | | | | |
| 105. | Coșlariu – Teiuș – Războieni – Cojocna – Apahida – Cluj Napoca și retur; | | | | | | | |
| 106. | Razboieni – Luduș – Târgu Mureș – Deda și retur; | | | | | | | |
| 107. | Ram. Cojocna – Ram. Jucu și retur; | | | | | | | |
| 108. | Coșlariu Gr. Pod Mureș – Teiuș și retur; | | | | | | | |
| 109. | Apahida – Dej – Jibou – Zalău Nord și retur; | | | | | | | |
| 110. | Dej Calatori – Ram. Dej – Cașeiu și retur; | | | | | | | |
| 111. | Dej Calatori – Beclean pe Someș – Năsăud – Ilva Mică – Floreni – Vatra Dornei – Pojorâta – Câmpulung Moldovenesc – Vama – Suceava Vest – Suceava Nord și retur; | | | | | | | |
| 112. | Suceava Vest – Suceava și retur; | | | | | | | |
| 113. | Beclean pe Someș – Sărățel – Deda – Voșlăbeni – Siculeni și retur; | | | | | | | |
| 114. | Siculeni – Brașov și retur; | | | | | | | |
| 115. | Mihăileni – Ram. Mădăraș Ciuc și retur; | | | | | | | |
| 116. | Jibou – Baia Mare – Satu Mare – Halmeu – Halmeu FR. și retur; | | | | | | | |
| 117. | Ram. Bușag – Ram. Lăpușel și retur; | | | | | | | |
| 118. | Botiz – Ram. Botiz și retur; | | | | | | | |
| 119. | București Nord – București Băneasa și retur; | | | | | | | |
| 120. | București Băneasa – Ram. Pajura – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 121. | București Grivița – București Băneasa – R 3 Pantelimon – București Obor și retur; | | | | | | | |
| 122. | București Obor – R 5 Pantelimon – Pantelimon – R 2 Pantelimon – Voluntari – Otopeni – Mogoșoaia și retur; | | | | | | | |
| 123. | București Băneasa – Pantelimon – Pasărea și retur; | | | | | | | |
| 124. | Pantelimon – P. mac. R 1 București Sud – P. mac. Ram. Voluntari – București Sud și retur; | | | | | | | |
| 125. | Mogoșoaia – P. mac. R1 Buciumeni – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 126. | Cărbunești – Albeni Hm. și retur; | | | | | | | |
| 127. | Alunu Hm. – Berbești – Copăceni Hm. – Popești Vâlcea Hm. – Băbeni și retur; | | | | | | | |
| 128. | Argeșel – Ciumești și retur; | | | | | | | |
| 129. | Săbăreni – P. mac. R1 Buciumeni și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 130. | Timișoara Sud – Stamora Moravița și retur; | | | | | | | |
| 131. | Cluj Napoca – Aleșd și retur; | | | | | | | |
| 132. | Simeria – Pestiș și retur; | | | | | | | |
| 133. | Bârcea Mică – Hunedoara și retur; | | | | | | | |
| 134. | Marghita – Sărmășag și retur; | | | | | | | |
| 135. | Comana Hm. – Giurgiu Nord – Giurgiu Sud și retur; | | | | | | | |
| 136. | Ciolpani Hm. – R1 Videle – R2 Videle – Rădulești Hm. și retur; | | | | | | | |
| 137. | Chiajna – Bucureștii Noi Gr. C – București Triaj P 17 – Ram. Pajura și retur; | | | | | | | |
| 138. | PM Giulești – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 139. | Mogoșoia – Ram. Rudeni – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 140. | București Nord – București Grivița și retur; | | | | | | | |
| 141. | Oțelu Roșu – Bouțari și retur; | | | | | | | |
| 142. | Arad – Pecica – Nădlac și retur; | | | | | | | |
| 143. | Baia Mare – Baia Mare Nord și retur; | | | | | | | |
| 144. | Bucureștii Noi - București Triaj și retur; | | | | | | | |
| 145. | Brașov – Bartolomeu – Zărnești și retur; | | | | | | | |
| 146. | Post Constanța VII – Constanța P2 - Constanța – Constanța P1 – Palas și retur; | | | | | | | |
| 147. | Timișoara Nord – Ram. Pav. CFR – Ram. 2 Jimbolia – Săcălaz HM. – Beregsău hcv. – Cărpiniș – Jimbolia și retur; | | | | | | | |
| 148. | Ronaț Triaj – Ram. Ronaț Triaj - Ram. 1 Jimbolia – Ram. 2 Jimbolia și retur; | | | | | | | |
| 149. | Roșiori Nord – Turnu Măgurele și retur; | | | | | | | |
| 150. | Pitești – Bascov - Vâlcele - Curtea de Argeș și retur; | | | | | | | |
| 151. | Lețcani – Vlădeni – Dingeni – Dorohoi și retur; | | | | | | | |
| 152. | București Sud – Jilava – București Progresu și retur; | | | | | | | |
| 153. | Jilava – Vârteju și retur; | | | | | | | |
| 154. | Roșiori – Zimnicea și retur; | | | | | | | |
| 155. | Caracal – Corabia și retur; | | | | | | | |
| 156. | Galați – Berești – Bârlad și retur; | | | | | | | |
| 157. | Bartolomeu – Podu Olt și retur; | | | | | | | |
| 158. | Hărman – Întorsura Buzăului și retur; | | | | | | | |
| 159. | Sfântu Gheorghe – Brețcu și retur; | | | | | | | |
| 160. | Luduș – Miheșu de Câmpie – Lechința – Măgheruș Sieu și retur; | | | | | | | |
| 161. | Vașcău – Holod – Ciumeghiu și retur; | | | | | | | |
| 162. | Oradea Vest – Cheresig și retur; | | | | | | | |
| 163. | Holod – Rogoz – Băile Felix și retur; | | | | | | | |
| 164. | Salva – Vișeu de Jos – Valea Vișeuului – Sighetu Marmăției – Câmpulung la Tisa și retur; | | | | | | | |
| 165. | Oravița – Berzovia – Gătaia – Buziaș – Lugoj și retur; | | | | | | | |
| 166. | Buziaș – Semenic și retur; | | | | | | | |
| 167. | Gătaia – Jamu Mare și retur; | | | | | | | |
| 168. | Oravița – Iam și retur; | | | | | | | |
| 169. | Cărpiniș – Ionel și retur; | | | | | | | |
| 170. | Dorohoi – Leorda – Verești și retur; | | | | | | | |
| 171. | Leorda – Botoșani și retur; | | | | | | | |
| 172. | Ruginoasa – Pașcani și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. Platforma Sud | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Agiea Nord | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. – Stația Cătușa | | | S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. | | | Stația CF Barboși și H.M. Filești | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. – Stația Mălina - Laminoare | | | S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. | | | Stația CF Barboși Triaj | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. Siloș BĂILEȘTI | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. | | | Stația CF Băilești | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 5. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. – Sucursala Bicaz | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Bicaz | |
| 6. | Linia ferată industrială S.C. DUCTIL STEEL S.A. Buzău | | | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 7. | Linia ferată industrială S.C. DUCTIL S.A. Buzău | | | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 8. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. Punct de lucru Siloz Caracal | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |
| 9. | Linia ferată industrială S.C. SERVTRANS INVEST S.A. CENTRUL DE EXPLOATARE, ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII MATERIAL RULANT ȘI LINII CF CARACAL | | | S.C. SERVTRANS MENTENANCE S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |
| 10. | Linia ferată industrială S.C. SIDERCA S.A. Călărași | | | S.C. SIDERCA S.A. Călărași | | | H.M. Călărași Nord | |
| 11. | Linia ferată industrială S.C. SILCOTUB S.A. Zalău – Punct de lucru Călărași | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | H.M. Călărași Nord | |
| 12. | Linia ferată industrială S.C. DONALAM S.R.L. Călărași | | | S.C. DONALAM S.R.L. | | | H.M. Călărași Nord | |
| 13. | Linia ferată industrială S.C. CONSTANTIN GRUP S.R.L. – Punct de Lucru Călărași | | | S.C. CONSTANTIN GRUP S.R.L. | | | H.M. Călărași Nord | |
| 14. | Linia ferată industrială S.C. REMAT S.A. CĂLĂRAȘI | | | S.C. REMAT S.A. | | | H.M. Călărași Nord | |
| 15. | Linia ferată industrială S.C. PETROUTILAJ S.A. - CÂMPINA | | | S.C. PETROUTILAJ S.A. - CÂMPINA | | | Stația CF Câmpina | |
| 16. | Linia ferată industrială S.C. REMAT SCHOLZ FILIALA OLTENIA S.R.L. - Punct de lucru Craiova | | | S.C. REMAT SCHOLZ FILIALA OLTENIA S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 17. | Linia ferată industrială S.C. SOFTRONIC S.R.L. | | | S.C. SOFTRONIC S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 18. | Linia ferată industrială S.C. MITLIV EXIM S.R.L. | | | S.C. MITLIV EXIM S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 19. | Linia ferată industrială S.C. ELPRECO S.A. | | | S.C. ELPRECO S.A. | | | Stația CF Cernele | |
| 20. | Linia ferată industrială S.C. EUROPOLIS PARK BUCHAREST INFRASTRUCTURĂ S.R.L. | | | S.C. TIBBETT LOGISTICS S.R.L. | | | Stația CF Chiajna | |
| 21. | Linia ferată industrială S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A. Mioveni | | | S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A. | | | Stația CF Ciumești | |
| 22. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM HOLDING S.A. – Terminal Teiuș | | | S.C. UNICOM HOLDING S.A. | | | Stația CF Coșlariu | |
| 23. | Linia ferată industrială S.C. IZO TEC S.R.L. | | | S.C. IZO TEC S.R.L. | | | Stația CF Dej Călători | |
| 24. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM HOLDING S.A. - Punct de lucru Depozit Dornești | | | S.C. UNICOM HOLDING S.A. | | | Stația CF Dornești | |
| 25. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM TRANZIT S.A. Punct de lucru Depozit Dornești | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Dornești | |
| 26. | Linia ferată industrială S.C. RAI 88 IMPEX S.R.L. – Sucursala Suceava - Punct de lucru Dornești | | | S.C. RAI 88 IMPEX S.R.L. București – Sucursala Suceava | | | Stația CF Dornești | |
| 27. | Linia ferată industrială S.C. HOLZINDUSTRIE SCHWEIGHOFER S.R.L. SEBEȘ - Sucursala Rădăuți | | | S.C. HOLZINDUSTRIE SCHWEIGHOFER S.R.L. SEBEȘ - Sucursala Rădăuți | | | Stația CF Dornești | |
| 28. | Linia ferată industrială S.C. EGGER ROMÂNIA S.R.L. | | | S.C. EGGER ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 29. | Linia ferată industrială S.C. REMAT SCHOLZ Filiala Oltenia S.R.L. P.L. Drobeta-Turnu Severin | | | S.C. REMAT SCHOLZ Filiala Oltenia S.R.L. | | | Stația CF Drobeta - Turnu Severin Mărfuri | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 30. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROCENTRALE ORADEA S.A. | | | S.C. ELECTROCENTRALE ORADEA S.A. | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 31. | Linia ferată industrială S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. BUCUREȘTI – SUCURSALA ARAD – Punct de Lucru ORADEA | | | S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. BUCUREȘTI – SUCURSALA ARAD | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 32. | Linia ferată industrială S.C. SINTEZA S.A. Organo - Fosforice | | | S.C. SINTEZA S.A. | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 33. | Linia ferată industrială S.C. SIMBAC S.A. Oradea | | | S.C. SIMBAC S.A. ORADEA | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 34. | Linia ferată industrială UNICOM TRANZIT Punct de lucru Depozit FETEȘTI | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Fetești | |
| 35. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. - Sucursala Fieni, racordată la stația CFR Fieni, cap X și cap Y | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Fieni | |
| 36. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM OIL TERMINAL S.A. linia 1 cheu, 3 cheu, remiză, 1 păcură, 2 păcură, 3 păcură și 4 păcură | | | S.C. UNICOM OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Galați – Grupa Largă Grupa Bazin | |
| 37. | Linia ferată industrială S.C. CITY GAS S.R.L. - cale normală și cale largă | | | S.C. CITY GAS S.R.L. | | | Stația CF Galați | |
| 38. | Linia ferată industrială S.N.T.F.M. „C.F.R. MARFĂ” S.A. CIRV – Secția IRV Ghighiu | | | S.N.T.F.M. „C.F.R. MARFĂ” S.A. | | | Stația CF Ghigiu | |
| 39. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM HOLDING S.A. - Punct de lucru Halmeu | | | S.C. UNICOM HOLDING S.A. | | | Stația CF Halmeu | |
| 40. | Linia ferată industrială C.N.P.M. REMIN S.A. Baia Mare | | | C.N.P.M. REMIN S.A. Baia Mare | | | Stația CF Halmeu | |
| 41. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM TRANZIT S.A. - Punct de lucru Halmeu | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Halmeu | |
| 42. | Linia ferată industrială S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. - BAZA MIHĂIEȘTI | | | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. | | | H.M. Mihăiești | |
| 43. | Linia ferată industrială S.C. DUCTIL STEEL S.A. BUZĂU – PUNCT DE LUCRU OȚELU ROȘU, JUD. CARAȘ SEVERIN | | | S.C. VIA TERRA TRANS S.R.L. | | | Stația CF Oțelu Roșu | |
| 44. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. – Depozit Nord - Rampa Țiței și Rampa 1A | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 45. | Linia ferată industrială S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. - SILOZ POTCOAVA | | | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. | | | Stația CF Potcoava | |
| 46. | Linia ferată industrială S.C. COS TÂRGOVIȘTE S.A. | | | S.C. COS TÂRGOVIȘTE S.A. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 47. | Linia ferată industrială S.C. ELSID S.A. Titu | | | S.C. ELSID S.A. Titu | | | Stația CF Titu | |
| 48. | Linia ferată industrială S.C. SILCOTUB S.A. Zalău | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Zalău Nord | |
| 49. | Linia ferată industrială FABRICA STEEL SERVICE CENTER TOPOLOVENI | | | S.C. BAMESA OȚEL S.A. | | | H.M. Călinești | |
| 50. | Linia ferată industrială S.C. B.A.T. BASCOV S.A. | | | S.C. LAZĂR LOGISTICS S.R.L. | | | H.M. Bascov | |
| 51. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | Stația CF Brăila | |
| 52. | Linia ferată industrială S.C. HERCULES S.A. | | | S.C. HERCULES S.A. | | | Stația CF Brăila | |
| 53. | Linia ferată industrială S.C. NUTRIENTUL S.A. Palota | | | S.C. NUTRIENTUL S.A. | | | H.M. Oradea Vest | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 54. | Linia ferată industrială S.C. AGROIND CAUACEU S.A. – Punct de lucru Oradea | | | S.C. AGROIND CAUACEU S.A. | | | H.M. Oradea Vest | |
| 55. | Linia ferată industrială S.C. STEEL PETROL S.R.L. Oradea | | | S.C. STEEL PETROL S.R.L. | | | H.M. Oradea Vest | |
| 56. | Linia ferată industrială Depoul CFR Marfă Craiova | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA BANAT - OLTENIA | | | Stația CF Craiova | |
| 57. | Linia ferată industrială DEPOUL DE LOCOMOTIVE "C.F.R. MARFĂ" SIMERIA | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA BANAT - OLTENIA | | | Stația CF Simeria | |
| 58. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Arad | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Arad | |
| 59. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Timișoara | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Timișoara Nord | |
| 60. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive București Călători | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF București Nord | |
| 61. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive București Triaj | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF București Triaj | |
| 62. | Linia ferată industrială DEPOUL CFR CĂLĂTORI PITEȘTI | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Pitești | |
| 63. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Ploiești | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Ploiești Sud | |
| 64. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Brașov | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Brașov Triaj | |
| 65. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Cluj Napoca | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca | |
| 66. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Oradea | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Oradea | |
| 67. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Dej Triaj | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Dej Triaj | |
| 68. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Buzău | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 69. | Linia ferată industrială SNTFM "CFR MARFĂ" SA Sucursala Moldova - Depoul Pașcani | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. Sucursala Moldova | | | Stația CF Pașcani | |
| 70. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Iași | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Iași | |
| 71. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Suceava | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Suceava Nord | |
| 72. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Galați | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Galați | |
| 73. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Palas | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 74. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Caransebeș | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Caransebeș | |
| 75. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Târgu Jiu | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Târgu Jiu | |
| 76. | Linia ferată industrială Remiza de Locomotive Piatra Olt | | | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. Sucursala Banat - Oltenia | | | Stația CF Piatra Olt | |
| 77. | Linia ferată industrială SNTFM "CFR Marfă" S.A. Remiza de Locomotive Drobeta - Turnu Severin | | | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. Sucursala Banat – Oltenia | | | Stația CF Drobeta - Turnu Severin | |
| 78. | Linia ferată industrială S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. - REMIZA DE LOCOMOTIVE ROȘIORI | | | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. București - Sucursala Banat – Oltenia | | | Stația CF Roșiori Nord | |
| 79. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Ciceu | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Ciculieni | |
| 80. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Satu Mare | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Satu Mare | |
| 81. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Jibou | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Jibou | |
| 82. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Adjud | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Adjud | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|-----------------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|----------------------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 83. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Bacău | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 84. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Constanța Port | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Constanța Port- Zona B | |
| 85. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Teiuș | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Teiuș | |
| 86. | Linia ferată industrială Punct de alimentare și exploatare Socola | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Socola | |
| 87. | Linia ferată industrială Punct de alimentare și exploatare Barboși Triaj | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Barboși Triaj | |
| 88. | Linia ferată industrială Punct de alimentare și exploatare Făurei | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Făurei | |
| 89. | Linia ferată industrială Punct de alimentare și exploatare Sighișoara | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Sighișoara | |
| 90. | Linia ferată industrială Punct de alimentare și exploatare Dornești | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Dornești | |
| 91. | Linia ferată industrială Punct de alimentare și exploatare Vatra Dornei | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Vatra Dornei | |
| 92. | Linia ferată industrială S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. Sucursala Banat-Oltenia, P.A.E. Râmnicu Vâlcea | | | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. București - Sucursala Banat – Oltenia | | | Stația CF Râmnicu Vâlcea | |
| 93. | Linia ferată industrială LFI 1 S.C. LAMINORUL S.A. BRĂILA LFI 2 S.C. LAMINORUL S.A. BRĂILA | | | S.C. LAMINORUL S.A. BRĂILA | | | Stația CF Lacu Sărat - Brăila Sud | |
| 94. | Linia ferată industrială S.C. ERDEMIR ROMÂNIA S.R.L. | | | S.C. ERDEMIR ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 95. | Linia ferată industrială S.C. ROMLUX S.A. Târgoviște | | | S.C. NICOBEL GRUP S.R.L. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 96. | Linia ferată industrială S.C. CHIECH SODA ROMÂNIA S.A. | | | S.C. CIECH SODA ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Govora | |
| 97. | Linia ferată industrială S.C. STEEL CONSTRUCT S.R.L. Craiova – Punct de Lucru Portărești | | | S.C. STEEL CONSTRUCT S.R.L. | | | HM Portărești | |
| 98. | Linia ferată industrială S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. – Sucursala Moldova – Stația Dornești liniile 13 CL și 14 CN | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. Sucursala Moldova | | | Stația CF Dornești | |
| 99. | Linia ferată industrială R.A. Administrația Zonei Libere Brăila PERIMETRUL 1 | | | REGIA AUTONOMĂ „ADMINISTRAȚIA ZONEI LIBERE BRĂILA” | | | Stația CF Brăila | |
| 100. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. CONSTAȚA amplasată în PORTUL DE LUCRU – racordată la stația Agigea Nord, Antestația Agigea Sud | | | COMPANIA NAȚIONALĂ „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. CONSTANȚA” | | | Stația CF Agigea Nord | |
| 101. | Linia ferată industrială CSTC MOL II SUD – racordată la stația CFR Constanța Port Terminal Ferry Boat | | | COMPANIA NAȚIONALĂ „ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. CONSTANȚA” | | | Stația CF Constanța Port Terminal Ferry Boat | |
| Anexa II la CSB 0037 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LE 6600 KW | | | 91 53 0 476179 – 3 (serie șasiu 226) | | | | |
| 2. | LE 6600 KW | | | 91 53 0 476531 – 5 (serie șasiu 636) | | | | |
| 3. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400010 – 1 (serie șasiu FS) | | | | |
| 4. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400089 – 5 (serie șasiu 125 – 223) | | | | |
| 5. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400212 – 3 (serie șasiu 259) | | | | |
| 6. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400223 – 0 (serie șasiu 24371) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 7. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400224 – 8 (serie șasiu 271) | | | | |
| 8. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400272 – 7 (serie șasiu 121 – 810) | | | | |
| 9. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400355 – 0 (serie șasiu 479) | | | | |
| 10. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400386 – 5 (serie șasiu 468) | | | | |
| 11. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400507 – 6 (serie șasiu F16) | | | | |
| 12. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400514 – 2 (serie șasiu 619) | | | | |
| 13. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400630 – 6 (serie șasiu 735) | | | | |
| 14. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400727 – 0 (serie șasiu 832/ A) | | | | |
| 15. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400759 – 3 (serie șasiu 864) | | | | |
| 16. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400843 – 5 (serie șasiu 993) | | | | |
| 17. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400854 – 2 (serie șasiu 907) | | | | |
| 18. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 401017 – 5 (serie șasiu 221) | | | | |
| 19. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400778 – 3 (serie șasiu 788) | | | | |
| 20. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400050-7 (serie șasiu A050) | | | | |
| 21. | LE 3400 KW | | | 91 53 0 430107 – 9 (serie șasiu 260) | | | | |
| 22. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600001 – 7 (serie șasiu 1036) | | | | |
| 23. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600003 – 3 (serie șasiu 1886) | | | | |
| 24. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600004 – 1 (serie șasiu 2377) | | | | |
| 25. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 670010 – 3 (serie șasiu 1846) | | | | |
| 26. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600021 – 5 (serie șasiu 2185) | | | | |
| 27. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600041 – 3 (serie șasiu 2304) | | | | |
| 28. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600842 – 4 (serie șasiu 2057) | | | | |
| 29. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600929 – 9 (serie șasiu 1431) | | | | |
| 30. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600952 – 1 (serie șasiu 1476) | | | | |
| 31. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 671237 – 1 (serie șasiu 1894) | | | | |
| 32. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601255 – 8 (serie șasiu 1912) | | | | |
| 33. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 621200 – 0 (serie șasiu 1834) | | | | |
| 34. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600585 – 9 (serie șasiu 852) | | | | |
| 35. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601186 – 5 (serie șasiu 1809) | | | | |
| 36. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601223 – 6 (serie șasiu 1877) | | | | |
| 37. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601394 – 5 (serie șasiu 1663) | | | | |
| 38. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 671209 – 0 (serie șasiu 1559) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|--------------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 39. | LDE 2100CP | | | | 92 53 0 601687 - 2 (serie șasiu 1708) | | | |
| 40. | LDE 2100CP | | | | 92 53 0 601650-0 (serie șasiu 1819) | | | |
| 41. | LDH 1500 CP | | | | 92 53 0 843357 - 0 (seria șasiu 24680) | | | |
| 42. | LDE 1350 CP | | | | 92 53 0 672001 - 2 (serie șasiu 8226/71) | | | |
| 43. | LDE 1300 CP | | | | 92 53 0 690602 – 3 (serie șasiu 25062) | | | |
| 44. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 673045 – 6 (serie șasiu 24230) | | | |
| 45. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690065 – 3 (serie șasiu 24233) | | | |
| 46. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810070 – 8 (serie șasiu 21558) | | | |
| 47. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810352 – 0 (serie șasiu 22349) | | | |
| 48. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 843477 – 6 (serie șasiu 25717) | | | |
| 49. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 843818 – 1 (serie șasiu 21951) | | | |
| 50. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810836 – 2 (serie șasiu 23300) | | | |
| 51. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 840473 – 8 (serie șasiu 25688) | | | |
| 52. | LDH 700 CP | | | | 92 53 0 850212 – 7 (serie șasiu 21421) | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601651 – 8 (serie șasiu 1820) | | | |
| 2. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601652 – 6 (serie șasiu 1090) | | | |
| 3. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690064 – 6 (serie șasiu 24090) | | | |
| 4. | LDH 450 CP | | | | 92 53 0 860120 – 0 (serie șasiu 21646) | | | |
| 3. | S.C. ASICAR S.R.L. Zalău | | | | | | - | J 31/134/1996 |
| CS Partea A | CSA 0014 | RO1120160014 | reînnoit | RO1120140019 | 28.05.2016 | 28.05.2016 | 28.05.2018 | tip C, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0043 | RO1220170043 | reînnoit | RO1220160049 | 26.05.2017 | 28.05.2017 | 28.05.2018 | tip C, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0043 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nu este cazul. | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. REMAT SĂLAJ S.A. Zalău | | | S.C. REMAT SĂLAJ S.A. | | | Stația CFR Zalău Nord | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. SILCOTUB S.A. Zalău | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CFR Zalău Nord | |
| Anexa II la CSB 0043 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDE 1250 CP | | | | 92530690096-8 (serie șasiu 24297) | | | |
| 2. | LDH 1250 CP | | | | 92530810854-5 (serie șasiu 24690) | | | |
| 4. | S.C. OIL TERMINAL S.A. Constanța | | | | | | OTC | J13/512/1991 |
| CS Partea A | CSA 0030 | RO1120160030 | reînnoit | RO1120140032 | 13.12.2016 | 14.12.2016 | 14.12.2018 | tip C, inclusiv transport mărfuri periculoase |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|--------------------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| CS Partea B | CSB 0038 | RO1220170038 | actualizat/modificat | RO1220160107 | 19.05.2017 | 19.05.2017 | 14.12.2017 | tip C, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0038 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nu este cazul. | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. – Platforma Port și "Antestația OIL TERMINAL" | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. – Platforma Port – Grupa de linii 10F, 11F, 12F | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| Anexa II la CSB 0038 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810737-2 (serie șasiu 23100) | | | |
| 2. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810736-4 (serie șasiu 23704) | | | |
| 3. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810738-0 (serie șasiu 22464) | | | |
| 5. | S.C. TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI S.R.L. | | | | | | TFC | J12/1530/2012 |
| CS Partea A | CSA 0007 | RO1120170007 | reînnoit | RO1120150005 | 28.04.2017 | 01.05.2017 | 01.05.2019 | tip A, exclusiv servicii de mare viteză |
| CS Partea B | CSB 0054 | RO1220170054 | reînnoit | RO1220170033 | 26.06.2017 | 26.06.2017 | 01.05.2019 | tip A, exclusiv servicii de mare viteză |
| Anexa I la CSB 0054 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Cluj Napoca - Cluj Napoca Est - Apahida – Câmpia Turzii - Râzboieni – Teiuș și retur; | | | | | | | |
| 2. | Teiuș – Blaj – Mediaș – Sighișoara – Rupea – Feldioara Hm. – Brașov – Predeal – Sinaia – Câmpina – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 3. | Oradea - Oradea Est – Ram. Oradea Est Gr.A - Aleșd – Ciucea - Aghireș – Baciui Triaj - Cluj Napoca și retur; | | | | | | | |
| 4. | Buzău – Nehoiășu și retur; | | | | | | | |
| 5. | Galați – Bârlad și retur; | | | | | | | |
| 6. | Galați– Făurei - Buzău și retur; | | | | | | | |
| 7. | Făurei – Urziceni – Mogoșoaia – Pajura - București Nord și retur; | | | | | | | |
| 8. | Buzău – Buzău Ram. Boboc –Focșani - Mărășești și retur; | | | | | | | |
| 9. | Mărășești - Barboși și retur; | | | | | | | |
| 10. | Tecuci - Bârlad și retur; | | | | | | | |
| 11. | Buzău – Ploiești Sud – Chitila - București Nord gr. A și retur; | | | | | | | |
| 12. | Ploiești Sud – Ploiești Vest – PM Ram. Ploiești Triaj și retur; | | | | | | | |
| 13. | Ploiești Sud - Mâneciu și retur; | | | | | | | |
| 14. | Buda - Slănic și retur; | | | | | | | |
| 15. | Ploiești Vest – I.L. Caragiale – Teiș Hm - Târgoviște și retur; | | | | | | | |
| 16. | Teiș Hm – Fieni – Pietroșița și retur; | | | | | | | |
| 17. | București Nord gr. A – Ram. Pajura – București Băneasa - Pantelimon și retur; | | | | | | | |
| 18. | Pantelimon – București Sud și retur; | | | | | | | |
| 19. | Pantelimon – București Sud gr. Călători - Titan Sud și retur; | | | | | | | |
| 20. | București Sud gr. Călători – Oltenița și retur; | | | | | | | |
| 21. | București Sud gr. Călători – București Sud și retur; | | | | | | | |
| 22. | București Băneasa - București Grivița și retur; | | | | | | | |
| 23. | București Nord gr. A - București Grivița și retur; | | | | | | | |
| 24. | Mogoșoaia - Chitila și retur; | | | | | | | |
| 25. | Târgoviște – Titu și retur; | | | | | | | |
| 26. | Titu – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 27. | Buzău Sud – Buzău Ram. Boboc | | | | | | | |
| 28. | Titu – Goleși - Pitești și retur; | | | | | | | |
| 29. | București Nord Gr. A – Videle – Roșiori Nord și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|--|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 30. | Roșiori Nord – Costești - Pitești și retur; | | | | | | | |
| 31. | Craiova – Piatra Olt – Costești și retur; | | | | | | | |
| 32. | Roșiori Nord – Craiova și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. REMARUL 16 FEBRUARIE S.A. | | | S.C. REMARUL 16 FEBRUARIE S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca | |
| 2. | Linia ferată industrială REVIZIA DE VAGOANE BUCUREȘTI TRIAJ – Punct de lucru Târgoviște | | | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Târgoviște | |
| Anexa II la CSB 0054 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip A | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 614 – seria VM | | | | 95 53 9761403-8 (serie șasiu 77418) | | | |
| 2. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 614 – seria VM | | | | 95 53 9761404-6 (serie șasiu 77419) | | | |
| 3. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5591403-2 (serie șasiu 77421) | | | |
| 4. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 614 – seria VM | | | | 95 53 9761401-2 (serie șasiu 0971/11) | | | |
| 5. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 614 – seria VM | | | | 95 53 9761402-0 (serie șasiu 0971/12) | | | |
| 6. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5591401-6 (serie șasiu FN) | | | |
| 7. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762401-1 (serie șasiu 603363/5) | | | |
| 8. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762402-9 (serie șasiu 603362) | | | |
| 9. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592401-5 (serie șasiu 695858) | | | |
| 10. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762403-7 (serie șasiu 603363/18) | | | |
| 11. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762404-5 (serie șasiu 603363/14) | | | |
| 12. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592402-3 (serie șasiu 24611) | | | |
| 13. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762405-2 (serie șasiu 603363/15) | | | |
| 14. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762406-0 (serie șasiu 603262/2) | | | |
| 15. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592403-1 (serie șasiu 24609) | | | |
| 16. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762407-8 (serie șasiu 603362/8) | | | |
| 17. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762408-6 (serie șasiu 603262) | | | |
| 18. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592404-9 (serie șasiu 24623) | | | |
| 19. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762409-4 (serie șasiu FN) | | | |
| 20. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762410-2 (serie șasiu 603362/20) | | | |
| 21. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592405-6 (serie șasiu 24624) | | | |
| 22. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762411-0 (serie șasiu FN) | | | |
| 23. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762412-8 (serie șasiu 603362/19) | | | |
| 24. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592406-4 (serie șasiu 24638) | | | |
| 25. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762413-6 (serie șasiu 997) | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|--|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 26. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762414-4 (serie șasiu 603362/4) | | | |
| 27. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592407-2 (serie șasiu 24631) | | | |
| 28. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762415-1 (serie șasiu 603362/3) | | | |
| 29. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762416-9 (serie șasiu 603362/13) | | | |
| 30. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592408-0 (serie șasiu 24650) | | | |
| 31. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762417-7 (serie șasiu 603363/11) | | | |
| 32. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762418-5 (serie șasiu 0997-16-246) | | | |
| 33. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592409-8 (serie șasiu 24625) | | | |
| 34. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95539762419-3 (serie șasiu 603361/6) | | | |
| 35. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762420-1 (serie șasiu FN) | | | |
| 36. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592410-6 (serie șasiu 24626) | | | |
| 37. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762421-9 (serie șasiu 603362/16) | | | |
| 38. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762422-7 (serie șasiu FN) | | | |
| 39. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592411-4 (serie șasiu FN) | | | |
| 40. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762423-5 (serie șasiu 603363/13) | | | |
| 41. | Vagon automotor diesel hidraulic VT 624 – seria VM | | | | 95 53 9762424-3 (serie șasiu FN) | | | |
| 42. | Vagon intermediar tractat seria VT | | | | 95 53 5592412-2 (serie șasiu FN) | | | |
| 43. | Vagon automotor diesel hidraulic ADH11 | | | | 95 53 9761422 – 8 (serie șasiu 156729) | | | |
| 44. | Vagon intermediar tractat | | | | 95 53 5 591422 – 2 (serie șasiu 155827) | | | |
| 45. | Vagon automotor diesel hidraulic ADH11 | | | | 95 53 9 761462 – 4 (serie șasiu 79917) | | | |
| 46. | Vagon automotor diesel hidraulic ADH11 | | | | 95 53 9761424 – 4 (serie șasiu 156743) | | | |
| 47. | Vagon intermediar tractat | | | | 95 53 5 591424 – 8 (serie șasiu 3023005/10) | | | |
| 48. | Vagon automotor diesel hidraulic ADH11 | | | | 95 53 9 761464 – 0 (serie șasiu 156728) | | | |
| 49. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9 783207-7 (serie șasiu 124-008) | | | |
| 50. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9 783208-5 (serie șasiu 125-008) | | | |
| 51. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783202-8 (serie șasiu 124-002) | | | |
| 52. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783203-6 (serie șasiu 125-002) | | | |
| 53. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783213-5 (serie șasiu 124-014) | | | |
| 54. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783214-3 (serie șasiu 125-014) | | | |
| 55. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783217-6 (serie șasiu 124-018) | | | |
| 56. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783218-4 (serie șasiu 125-018) | | | |
| 57. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783220-0 (serie șasiu 124-020) | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|--|-------------------|---------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 58. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783221-8 (serie șasiu 125-020) | | | |
| 59. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783224-2 (serie șasiu 124-024) | | | |
| 60. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783225-9 (serie șasiu 125-024) | | | |
| 61. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783227-5 (serie șasiu 125-027) | | | |
| 62. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783228-3 (serie șasiu 124-028) | | | |
| 63. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783232-5 (serie șasiu 124-029) | | | |
| 64. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783233-3 (serie șasiu 125-029) | | | |
| 65. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783215-0 (serie șasiu 124-016) | | | |
| 66. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783216-8 (serie șasiu 125-016) | | | |
| 67. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783222-6 (serie șasiu 124-023) | | | |
| 68. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783223-4 (serie șasiu 125-023) | | | |
| 69. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783226-7 (serie șasiu 124-027) | | | |
| 70. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783229-1 (serie șasiu 125-028) | | | |
| 71. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783230-9 (serie șasiu 124-030) | | | |
| 72. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783231-7 (serie șasiu 125-030) | | | |
| 73. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783209-3 (serie șasiu 124-010) | | | |
| 74. | Vagon automotor tip DH 2, seria DH 2 | | | | 95 53 9783210-1 (serie șasiu 125-010) | | | |
| 75. | Locomotiva Diesel Electrica DE 2100 CP | | | | 92 53 0600460-5 (serie șasiu 640) | | | |
| 6. | LTE - RAIL ROMÂNIA S.R.L. | | | | | | LTE RO | J40/218/2014 |
| CS Partea A | CSA 0009 | RO1120170009 | reînnoit | RO1120150006 | 24.05.2017 | 28.05.2017 | 28.05.2019 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0040 | RO1220170040 | reînnoit | RO1220160088 | 24.05.2017 | 28.05.2017 | 28.05.2019 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0040 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Curtici Fr. – Curtici – Arad – Radna – Ilia – Simeria și retur | | | | | | | |
| 2. | Simeria – Ram. Simeria – Vințu de Jos – Coșlariu – Coșlariu Gr. P. Mureș – Blaj – Vânători – Brașov – Brașov Triaj și retur | | | | | | | |
| 3. | Simeria Triaj – Ram. Simeria – Vințu de Jos și retur | | | | | | | |
| 4. | Brașov Triaj – Ram. Brașov Tranzit – Predeal și retur | | | | | | | |
| 5. | Brașov – Dârste – Predeal și retur | | | | | | | |
| 6. | Brașov – Ram. Brașov Tranzit – Ploiești Vest – P.M.Ram. Ploiești Triaj – Brazi și retur | | | | | | | |
| 7. | Voslăbeni - Siculeni - Sf. Gheorghe - Brașov și retur | | | | | | | |
| 8. | Voslăbeni - Siculeni - Sf. Gheorghe - Brașov Tj. și retur | | | | | | | |
| 9. | Ploiești Vest – Ploiești Crâng și retur | | | | | | | |
| 10. | Ploiești Vest – Ploiești Triaj – Brazi și retur | | | | | | | |
| 11. | Brazi – P.M.Ram. Ploiești Triaj – Ploiești Sud și retur | | | | | | | |
| 12. | Brazi – Ploiești Triaj – Ploiești Sud – Ploiești Nord și retur | | | | | | | |
| 13. | Brazi – Ghighiu – Dâmbu – Ploiești Est și retur | | | | | | | |
| 14. | Brazi – P.Mac.R1.Buciumeni – Chitila – București Nord și retur | | | | | | | |
| 15. | Mogoșoia - Armășești - Urziceni - Pogoanele - Făurei și retur | | | | | | | |
| 16. | Ploiești Sud - Ploiești Nord - Văleni de Munte - Maneciu și retur | | | | | | | |
| 17. | Ploiești Est - Ploiești Nord și retur | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 18. | Ploiești Sud - Dâmbu - Drăgănești Ph. - Urziceni - Slobozia Veche - Ciulnița - Călărași Sud și retur | | | | | | | |
| 19. | Ploiești Vest - Crângu lui Bot - Târgoviște Nord - Târgoviște și retur | | | | | | | |
| 20. | Simeria - Petroșani - Tg. Jiu - Cărbunești - Filiași - Craiova și retur | | | | | | | |
| 21. | Tg. Jiu - Amaradia - R1. Turceni - Filiași și retur | | | | | | | |
| 22. | Craiova - Caracal - Roșiori Nord - Videle - Chiajna - Ram. Rudeni - Chitila și retur | | | | | | | |
| 23. | Videle – R2.Videle – Rădulești – Giurgiu Nord – Giurgiu Fr. - Ruse Triaj și retur | | | | | | | |
| 24. | Chitila - Ram. Pajura - Ram. Pasărea - Fetești - Palas și retur | | | | | | | |
| 25. | Chiajna - Bucureștii Noi Gr. C -București Tj. Post 17 - Ram. Pajura - Pasărea și retur | | | | | | | |
| 26. | Bucureștii Noi – Ram. Pajura – Voluntari și retur | | | | | | | |
| 27. | Chitila – Ram. Rudeni – Bucureștii Noi și retur | | | | | | | |
| 28. | Chitila – Ram. Rudeni – București Triaj și retur | | | | | | | |
| 29. | Chitila – P.Mac.R1.Buciumeni – Mogoșoaia – Ram.Pasărea – Pasărea și retur | | | | | | | |
| 30. | Bucureștii Noi – Ram.Rudeni – Ram. Colentina – Mogoșoaia și retur | | | | | | | |
| 31. | București Progresu - Jilava și retur | | | | | | | |
| 32. | Titu - Ciocănești - Săbăreni - Ram. Săbăreni - P. Mac. R1 Buciumeni - Buftea și retur | | | | | | | |
| 33. | Titu - Târgoviște - Doicești - Fieni și retur | | | | | | | |
| 34. | Chiajna - Jilava - Pantelimon și retur | | | | | | | |
| 35. | Palas – Post Constanța Vii – Constanța Port Zona B și retur | | | | | | | |
| 36. | Palas – Constanța P.1 – Constanța – Constanța P.2 – Constanța Port Zona B și retur | | | | | | | |
| 37. | Palas – Post Constanța Vii – Constanța Port Mol 5 și retur | | | | | | | |
| 38. | Palas – Agigea Nord – Agigea Ecluză – Constanța Ferry Boat și retur | | | | | | | |
| 39. | Palas – Post Constanța Vii – Agigea Nord P.1 – Agigea Nord și retur | | | | | | | |
| 40. | Constanța Port Zona A – Constanța Port Zona B – Constanța Port Mol 5 și retur | | | | | | | |
| 41. | Capu Midia - Năvodari - Medgidia și retur | | | | | | | |
| 42. | Capu Midia - Năvodari - Palas și retur | | | | | | | |
| 43. | Ciulnița - Țândărei - Făurei și retur | | | | | | | |
| 44. | Ploiești Vest – Ploiești Sud – Ploiești Est – Buzău – Buzău Sud – Făurei – Țândărei – Fetești și retur | | | | | | | |
| 45. | Făurei – Brăila – Galați Brateș – Pod Prut Fr. și retur | | | | | | | |
| 46. | Brăila – Barboși Triaj Gr.A/B – Mălina și retur | | | | | | | |
| 47. | Siculeni - Livezi Ciuc - Ghimeș - Palanca - Comănești - Târgu Ocna - Adjud - Mărășești - Focșani - Buzău și retur | | | | | | | |
| 48. | Făurei - Buzău Ram. Boboc - Focșani și retur | | | | | | | |
| 49. | Adjud - Bacău - Roman - Verești - Suceava - Suceava Nord - Dornești - Viscani și retur | | | | | | | |
| 50. | Suceava - Suceava Vest - Vama - Ilva Mică - Salva - Beclean pe Someș - Dej Călători și retur | | | | | | | |
| 51. | Dornești - Suceava Nord - Suceava Vest - Suceava și retur | | | | | | | |
| 52. | Bacău - Pașcani - Podul Iloaiei - Cristești Jijia și retur | | | | | | | |
| 53. | Bacău - Bicăz și retur | | | | | | | |
| 54. | Focșani - Putna Seacă - Mărășești Ram. Putna - Gen. Eremia Grigorescu - Tecuci - Ram. Cosmești Tecuci Nord Hc. - Fruniasca - Crasna - Buhăiești - Cristești Jijia și retur | | | | | | | |
| 55. | Galați - Barboși Triaj A/B - Tecuci - Fruniasca - Gen. Eremia Grigorescu - Mărășești - Adjud și retur | | | | | | | |
| 56. | Făurei - Balta Albă - Tătăranu - Tecuci - Tecuci Ram. Cosmești - Ram.Gen. Eremia Grigorescu - Mărășești și retur | | | | | | | |
| 57. | Cluj Napoca Est - Apahida - Ram. Jucu - Teiuș - Coslariu și retur | | | | | | | |
| 58. | Teiuș – Coșlariu Gr.P.M. – Blaj și retur | | | | | | | |
| 59. | Apahida – Ram.Cojocna – Dej și retur | | | | | | | |
| 60. | Teiuș – Ram.Jucu – Ram.Cojocna – Dej și retur; | | | | | | | |
| 61. | Timișoara Nord – Ronaț Triaj – Aradu Nou – Ram.Glogovăț – Arad și retur | | | | | | | |
| 62. | Timișoara Nord – Ram.Glogovăț – Glogovăț și retur | | | | | | | |
| 63. | Timișoara Nord - Caransebeș - Balota - Filiași și retur | | | | | | | |
| 64. | Ronaț Tj. - Voiteni - Reșița N - Caransebeș și retur | | | | | | | |
| 65. | Ronaț Tj. - Stamura Moravița - Stamura Moravița FR și retur | | | | | | | |
| 66. | Arad - Episcopia Bihor - Halmeu și retur | | | | | | | |
| 67. | Carei - Sărmășag - Jibou - Ram. Dej - Dej Călători - Ram. Dej Gr. B - Dej și retur | | | | | | | |
| 68. | Săcuieni Bihor - Marghita - - Suplacu de Barcău - Sărmășag și retur | | | | | | | |
| 69. | Oradea Vest - Oradea - Cluj Napoca - Apahida - Cojocna și retur | | | | | | | |
| 70. | Oradea Est - Episcopia Bihor Fr. și retur | | | | | | | |
| 71. | Argeșel - Ciumești - Golești - Titu - Chitila și retur | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 72. | Golești - Ram. Golești - Bradu de Sus - Costești - Roșiori Nord și retur | | | | | | | |
| 73. | Golești - Pitești - Piatra Olt - Caracal și retur | | | | | | | |
| 74. | Craiova - Piatra Olt și retur | | | | | | | |
| 75. | Valea lui Mihai - Valea lui Mihai FR și retur | | | | | | | |
| 76. | Hunedoara - Simeria și retur | | | | | | | |
| 77. | Mintia - Păuliș Lunca Gr. Th. și retur | | | | | | | |
| 78. | Simeria - Pestiș și retur | | | | | | | |
| 79. | Teiuș - Războieni - Luduș - Târgu Mureș - Dumbrăvioara - Deda - Voslabeni - Chileni și retur | | | | | | | |
| 80. | Dej - Ram. Dej Gr.B - Ram. Dej - Jibou și retur | | | | | | | |
| 81. | Dej Călători - Ram. Dej Gr. A - Beclean pe Someș - Sărățel - Deda - Voslabeni și retur | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.R.L. - platforma Sud | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Agigea Nord | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. MEGA COMPANY IMPORT - EXPORT S.R.L. racordată la H.M. Valea Călugărească | | | S.C. MEGA COMPANY IMPORT - EXPORT S.R.L. | | | H.M. Valea Călugărească | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. CARMENSIMI GRUP S.R.L. | | | S.C. CARMENSIMI GRUP S.R.L. | | | Ploiești Est | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. COMAT BIHOR S.A. | | | S.C. COMAT BIHOR S.A. | | | Oradea Est | |
| 5. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Arad | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Arad | |
| 6. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Simeria | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | Simeria | |
| 7. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Brașov | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Brașov | |
| 8. | Linia ferată industrială SELC Ciceu | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Siculeni | |
| 9. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive București Călători | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | București N. | |
| 10. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Medgidia | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Medgidia | |
| 11. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Galați | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Galați | |
| 12. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Suceava Nord | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Suceava Nord | |
| 13. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Iași | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Iași | |
| 14. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Dej Triaj | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Dej Triaj | |
| 15. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Cluj Napoca | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Cluj Napoca | |
| 16. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Timișoara | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Timișoara Nord | |
| 17. | Linia ferată industrială SELC Bacău | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Bacău | |
| 18. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Pitești | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Pitești | |
| 19. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Ploiești | | | S.N.T.F.C. CFR Călători S.A. | | | Ploiești Sud | |
| 20. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR București Triaj | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | București Triaj | |
| 21. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Palas | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | Palas | |
| 22. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Fetești | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | Fetești | |
| 23. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Craiova | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | Craiova | |
| 24. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Piatra Olt | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | Piatra Olt | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-------------------|-------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 25. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Buzău | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | Buzău | |
| 26. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Oradea | | | S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. | | | Oradea | |
| Anexa II la CSB 0040 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 1. | LE 6400 KW Tip ES64F4 | | | 91 80 6189 158 - 9 (serie șasiu 21648) | | | | |
| 2. | LE 6400 KW tip ES64F4 | | | 91 80 6189 843-6 (serie șasiu 21621) | | | | |
| 3. | LE 6400 KW Siemens X4 VECTRON | | | 91 80 6193 207 - 8 (serie șasiu 21929) | | | | |
| 4. | LE 6400 KW Siemens X4 VECTRON | | | 91 80 6193 215 - 1 (serie șasiu 21932) | | | | |
| 5. | LE 6400 KW Siemens X4 VECTRON | | | 91 80 6193 216 - 9 (serie șasiu 21942) | | | | |
| 6. | LE 6400 KW Siemens X4 VECTRON | | | 91 80 6193 239-1 (serie șasiu 21972) | | | | |
| 7. | LE 6400 KW Siemens X4 VECTRON | | | 91 80 6193 270-6 (serie șasiu 22012) | | | | |
| 8. | LE 6400 KW Siemens X4 VECTRON | | | 92 81 6193 272-2 (serie șasiu 22045) | | | | |
| 9. | LDE 2000 KW EURORUNER - ER 20 | | | 92 81 2016 909-1 (serie șasiu 21598) | | | | |
| 10. | LDE 2000 KW EURORUNER - ER 20 | | | 92 81 2016 920-8 (serie șasiu 21405) | | | | |
| 11. | 6000 KW LE-MA | | | 91 53 0480 019-5 (serie șasiu SOF 25) | | | | |
| 12. | 6000 KW LE-MA | | | 91 53 0480 024-5 (serie șasiu SOF 32) | | | | |
| 13. | LE 5100 KW | | | 91 53 0400 647-0 (serie șasiu 752) | | | | |
| 14. | LDE 2100 CP | | | 91 53 0601 647-6 (serie șasiu 18371) | | | | |
| 15. | LDE 2100CP | | | 91 53 0600 294-8 (serie șasiu339) | | | | |
| 16. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0810 933-7 (serie șasiu 24916) | | | | |
| 7. | REGIO CĂLĂTORI S.R.L. | | | | | | - | J08/62/2005 |
| CS Partea A | CSA 0008 | RO1120170008 | nou | Nu este cazul | 24.05.2017 | 24.05.2017 | 24.05.2018 | tip A |
| CS Partea B | CSB 0039 | RO1220170039 | nou | Nu este cazul | 24.05.2017 | 24.05.2017 | 24.05.2018 | tip A |
| Anexa I la CSB 0039 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Brașov - Bartolomeu - Zărnești și retur; | | | | | | | |
| 2. | Brașov – Hărman - Întorsura Buzăului și retur; | | | | | | | |
| 3. | Hărman – Sfântu Gheorghe – Tg. Secuiesc - Bretcu și retur; | | | | | | | |
| 4. | Teiuș – Blaj – Târnăveni – Praid și retur; | | | | | | | |
| 5. | Luduș -Teiuș – Coșlariu și retur; | | | | | | | |
| 6. | Bărăbanț – Zlatna și retur; | | | | | | | |
| 7. | Timișoara Nord – Voiteni – Gătaia – Berzovia - Reșița Nord și retur; | | | | | | | |
| 8. | Brașov – Predeal – Ploiești Vest - București Nord Grupa A și retur; | | | | | | | |
| 9. | București Nord Grupa A - Ciulnița – Fetești – Cernavodă Pod – Medgidia - Constanța și retur; | | | | | | | |
| 10. | Brașov – Sighișoara – Blaj – Ilia – Arad – Timișoara Nord și retur; | | | | | | | |
| 11. | Arad – Nădlag și retur; | | | | | | | |
| 12. | Arad – Aradu Nou – Periam – Sănnicolau Mare – Vâlcani Hm și retur; | | | | | | | |
| 13. | Periam – Sănandrei – Timișoara Nord – Timișoara Vest - Cruceni hcv și retur; | | | | | | | |
| 14. | Periam – Lovrin – Nerau și retur; | | | | | | | |
| 15. | Arad – Sântana – Cermei și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 16. | Timișoara Nord – Ronaț Triaj Gr. D – Biled – Lovrin Tomnaticu H.M. Sănnicolau Mare – Lovrin – Cenad și retur; | | | | | | | |
| 17. | Glogovăț – Aradu Nou și retur; | | | | | | | |
| 18. | Brad – Ineu și retur; | | | | | | | |
| 19. | Lețcani – Dorohoi și retur; | | | | | | | |
| 20. | Luduș – Bistrița Nord – Bistrița Bârgăului și retur; | | | | | | | |
| 21. | București Nord – Chitila – Mogoșoaia – Otopeni hm - Pasărea și retur; | | | | | | | |
| 22. | Ploiești Vest – Ploiești Sud - Buzău – Mărășești – Tecuci – Bârlad Vaslui – Nicolina - Iași și retur; | | | | | | | |
| 23. | Iași – Lețcani – Podu Iloaiei – Cotnari - Hârlău și retur; | | | | | | | |
| 24. | Roman – Buhăești și retur; | | | | | | | |
| 25. | Brașov – Brașov Triaj – Dârste și retur; | | | | | | | |
| 26. | Brașov – Brașov Triaj – Hărman și retur; | | | | | | | |
| 27. | Ronaț Triaj – Ramificație Mодоș - Timișoara Sud și retur; | | | | | | | |
| 28. | Chitila – Ramificație Rudeni - Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 29. | PM Ramificație Ploiești Triaj – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 30. | Chitila – Ramificație Pajura – București Băneasa și retur; | | | | | | | |
| 31. | Cosmești H.M. – Tecuci Ram. Cosmești – Tecuci Nord Hc. – Tecuci – Ram. Frunzeasca – Frunzeasca H.M. și retur; | | | | | | | |
| 32. | Ploiești Sud – Dâmbu – Ciorani – Armășești – Urziceni și retur; | | | | | | | |
| 33. | Palas – Constanța și retur; | | | | | | | |
| 34. | Iași - Nicolina - Socola și retur; | | | | | | | |
| 35. | Nicolina – Racordare Ciurea – Nicolina și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. MARUB S.A. Brașov | | | S.C. MARUB S.A. | | | Stația CFR Brașov | |
| 2. | Linia ferată industrială Stația de spălare vagoane marfă "C.F.R. - Marfă" Timișoara | | | S.C. REGIOTRANS S.R.L. BRAȘOV | | | Stația CFR Timișoara Nord | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. SPIACT BRAȘOV S.A. I | | | S.C. SPIACT BRAȘOV S.A. | | | Stația CFR Brașov | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. SPIACT BRAȘOV S.A. II | | | S.C. SPIACT BRAȘOV S.A. | | | Stația CFR Brașov | |
| Anexa II la CSB 0039 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip A | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0101-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0201-4 | | | |
| 2. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0102-0 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0202-2 | | | |
| 3. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0103-8 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0203-0 | | | |
| 4. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0104-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0204-8 | | | |
| 5. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0503-9 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0403-6 | | | |
| 6. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0505-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0405-1 | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 7. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0510-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0510-8 | | | |
| 8. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0511-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0511-6 | | | |
| 9. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0518-7 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0518-1 | | | |
| 10. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0521-1 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0521-5 | | | |
| 11. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0522-9 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0422-6 | | | |
| 12. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0523-7 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0523-1 | | | |
| 13. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0524-5 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0524-9 | | | |
| 14. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0525-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0525-6 | | | |
| 15. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0526-0 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0326-9 | | | |
| 16. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0528-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0328-5 | | | |
| 17. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0529-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0729-4 | | | |
| 18. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0530-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0330-1 | | | |
| 19. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0531-0 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0431-7 | | | |
| 20. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0532-8 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0432-5 | | | |
| 21. | AUTOMOTOR SERIA X 435 CP | | | | 97-0533-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0633-8 | | | |
| 22. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0534-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0334-3 | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare | |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|-----------------|-------------------------------------|--|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* | |
| CS Partea B | | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | Zona de manevră | | | Proprietar | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 23. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0535-1 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0335-0 | | | | |
| 24. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0536-9 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0636-1 | | | | |
| 25. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0539-3 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0439-0 | | | | |
| 26. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0540-1 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0540-5 | | | | |
| 27. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0541-9 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0441-6 | | | | |
| 28. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0542-7 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR8500 | | | | 57-0442-4 | | | | |
| 29. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0543-5 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0643-7 | | | | |
| 30. | AUTOMOTOR SERIA X 430 CP | | | | 97-0544-3 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0344-2 | | | | |
| 31. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0545-0 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0645-2 | | | | |
| 32. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0546-8 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0346-7 | | | | |
| 33. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0547-6 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0647-8 | | | | |
| 34. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0548-4 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0648-6 | | | | |
| 35. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0549-2 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0549-6 | | | | |
| 36. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0550-0 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0350-9 | | | | |
| 37. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0552-6 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0352-5 | | | | |
| 38. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0554-2 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0454-9 | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 39. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0555-9 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0355-8 | | | |
| 40. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0556-7 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0456-4 | | | |
| 41. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0557-5 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0457-2 | | | |
| 42. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0558-3 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0358-2 | | | |
| 43. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0559-1 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0359-0 | | | |
| 44. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0561-7 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0661-9 | | | |
| 45. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0562-5 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0662-7 | | | |
| 46. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0563-3 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0763-3 | | | |
| 47. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0566-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0366-5 | | | |
| 48. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0567-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0667-6 | | | |
| 49. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0568-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0668-4 | | | |
| 50. | AUTOMOTOR SERIA X 430 CP | | | | 97-0569-0 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0669-2 | | | |
| 51. | AUTOMOTOR SERIA X 430 CP | | | | 97-0570-8 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0470-5 | | | |
| 52. | AUTOMOTOR SERIA X 430 CP | | | | 97-0571-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0671-8 | | | |
| 53. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0572-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0672-6 | | | |
| 54. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0573-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0773-2 | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare | |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|-----------------|-------------------------------------|--|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* | |
| CS Partea B | | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | Zona de manevră | | | Proprietar | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 55. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0574-0 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0674-2 | | | | |
| 56. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0575-7 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0675-9 | | | | |
| 57. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0576-5 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0676-7 | | | | |
| 58. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0577-3 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0377-2 | | | | |
| 59. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0578-1 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0778-1 | | | | |
| 60. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0579-9 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0679-1 | | | | |
| 61. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0580-7 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0680-9 | | | | |
| 62. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0581-5 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0681-7 | | | | |
| 63. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0583-1 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0783-1 | | | | |
| 64. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0584-9 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0684-1 | | | | |
| 65. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0585-6 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0685-8 | | | | |
| 66. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0586-4 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0486-1 | | | | |
| 67. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0587-2 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0687-4 | | | | |
| 68. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0588-0 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0488-7 | | | | |
| 69. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0589-8 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0389-7 | | | | |
| 70. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0590-6 | | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0790-6 | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 71. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0591-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0791-4 | | | |
| 72. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0592-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0792-2 | | | |
| 73. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0593-0 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0793-0 | | | |
| 74. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0594-8 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0494-5 | | | |
| 75. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0699-5 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0699-9 | | | |
| 76. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0795-1 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0795-5 | | | |
| 77. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0796-9 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0796-3 | | | |
| 78. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0797-7 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0797-1 | | | |
| 79. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-0798-5 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-0798-9 | | | |
| 80. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1600-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1600-6 | | | |
| 81. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1602-8 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1602-2 | | | |
| 82. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1603-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1603-0 | | | |
| 83. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1700-0 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1700-4 | | | |
| 84. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1701-8 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1701-2 | | | |
| 85. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1702-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1702-0 | | | |
| 86. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1703-4 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1703-8 | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|--------------------------------------|---------------|---------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 87. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 97-1704-2 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 57-1704-6 | | | |
| 88. | AUTOMOTOR SERIA X 450 CP | | | | 95 53 9970 389-6 | | | |
| | REMORCĂ AUTOMOTOR SERIA XR | | | | 95 53 5570 582-8 | | | |
| 89. | LE 2940 KW | | | | 91 53 0 425517-6 (serie șasiu FN) | | | |
| 90. | LE 2940 KW | | | | 91 53 0 425523-4 (serie șasiu FN) | | | |
| 91. | LE 2940 KW | | | | 91 53 0 425570-5 (serie șasiu FN) | | | |
| 92. | LE 2940 KW | | | | 91 53 0 425572-1 (serie șasiu FN) | | | |
| 93. | LE 2940 KW | | | | 91 53 0 425576-2 (serie șasiu FN) | | | |
| 94. | LE 2940 KW | | | | 91 53 0 425581-2 (serie șasiu FN) | | | |
| 8. | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. | | | | | | - | J12/826/2001 |
| CS Partea A | CSA 0013 | RO1120150013 | reinnoit | RO1120130014 | 22.09.2015 | 22.09.2015 | 22.09.2017 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0051 | RO1220170051 | actualizat/modificat | RO1220170026 | 22.06.2017 | 22.06.2017 | 22.09.2017 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0051 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Caransebeș - Oțelu Roșu – Bouțari și retur; | | | | | | | |
| 2. | Oradea – Oradea Est – Tileagd – Aghireș – Cuj Napoca - Cluj Napoca Est și retur; | | | | | | | |
| 3. | Oradea – Oradea Vest – Salonta – Ciumeghiu – Sintana - Arad și retur; | | | | | | | |
| 4. | Ciumeghiu – Holod Vest – Vașcău și retur; | | | | | | | |
| 5. | Episcopia Bihor - Oradea Vest și retur; | | | | | | | |
| 6. | Oradea – Episcopia Bihor - Ram. Targușor Bihor – Săcuieni Bihor și retur; | | | | | | | |
| 7. | Săcuieni Bihor – Marghita – Ram. Bogeu - Popești și retur; | | | | | | | |
| 8. | Diosig Hm. - Ram. Targușor Bihor –Ram. Diosig – Marghita și retur; | | | | | | | |
| 9. | Cluj Napoca Est – Apahida – Jucu Hm. – Dej Călători și retur; | | | | | | | |
| 10. | Oradea Vest – Palota și retur; | | | | | | | |
| 11. | Marghita - Sărmășag și retur; | | | | | | | |
| 12. | Buzău – Berca și retur; | | | | | | | |
| 13. | Târgu Mureș – Târgu Mureș Sud și retur; | | | | | | | |
| 14. | Deda – Reghin - Târgu Mureș - Târgu Mureș Sud – Iernut – Ludus - Războieni și retur; | | | | | | | |
| 15. | Războieni – Câmpia Turzii – Boju – Apahida – Cluj Napoca Est și retur. | | | | | | | |
| 16. | Constanța Port Terminal Ferry Boat – Agigea Ecluză P1 – Agigea Ecluză – Agigea Nord – Post Constanța Vii – Constanța Post Medeea - Palas - Constanța Port Zona B – Constanța Port Zona A și retur; | | | | | | | |
| 17. | Post Constanța Vii – Constanța Port Mol 5 și retur; | | | | | | | |
| 18. | Capu Midia – Năvodari – Lumina P2 – Constanța Mărfuri – Palas – Constanța Vii – Agigea Nord – Constanța Port Terminal Ferry Boat și retur; | | | | | | | |
| 19. | Cluj Napoca – Cluj Napoca Est – Apahida – Gherla – Dej Călători – Beclean pe Someș – Bistrița Nord și retur; | | | | | | | |
| 20. | Bistrița Nord – Susenii Bârgăului – Bistrița Bârgăului și retur; | | | | | | | |
| 21. | Deda - Siculeni - Sfântu Gheorghe - Hărman - Brașov și retur; | | | | | | | |
| 22. | Războieni - Teiuș - Blaj - Copșa Mică - Mediaș - Sighișoara - Brașov - Ploiești Vest - Ploiești Sud - Buzău - Făurei - Țândărei - Fetești - Medgidia Constanța și retur; | | | | | | | |
| 23. | Palas - Constanța - Constanța Vii - Agigea Nord și retur; | | | | | | | |
| 24. | Dej Călători - Dej Triaj - Jibou - Zalău Nord - Șarmășag - Șimleu-Silvaniei și retur; | | | | | | | |
| 25. | Palas - Agigea Nord OIL TERMINAL și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. GRANDEMAR S.A. – Punct de Lucru Cariera Poieni | | | S.C. ABED NEGO COM S.R.L. | | | H.M. Poieni | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. DUCTIL STEEL S.A. Buzău | | | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. DUCTIL S.A. Buzău | | | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. AZOMUREȘ S.A. Târgu Mureș – Zona AZOTAT și Zona NPK | | | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. | | | Stația CF Târgu Mureș Sud | |
| 5. | Linia ferată industrială S.C. VOESTALPINE VAE APCAROM S.A. Buzău | | | S.C. COMPANIA DE PRODUCȚIE FEROVIARĂ S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 6. | Linia ferată industrială S.C. INDUSTRIA SĂRMEI CÂMPIA TURZII S.A. | | | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. | | | Stația CF Câmpia Turzii | |
| 7. | Linia ferată industrială S.C. GRANDEMAR S.A. – Punct de lucru cariera Morloca | | | S.C. ABED NEGO COM S.R.L. | | | H.M. Brășoru | |
| 8. | Linia ferată industrială S.C. ROM OIL S.A. – Depozit Șimleu Silvaniei | | | S.C. ROM OIL S.A. | | | Stația CF Șimleu Silvaniei | |
| 9. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. Constanța Magazii Mol 4 | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona B | |
| 10. | Linia ferată industrială S.C. PROMETAL S.R.L. | | | S.C. PROMETAL S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 11. | Linia ferată industrială Linia nr. 3 - Dana 64 | | | S.C. MINMETAL S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 12. | Linia ferată industrială Linia S.C. AZOMUREȘ S.A. – Punct de lucru TERMINAL DE ÎNGRĂȘĂMINTE LICHIDE Constanța | | | S.C. AZOMUREȘ S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 13. | Linia ferată industrială S.C. APM TERMINALS ROMÂNIA S.R.L. | | | S.C. APM TERMINALS ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Constanța Terminal Ferry Boat | |
| 14. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ S.A. – Sucursala Muntenia-Dobrogea, Linii CF – Post Revizie Ferry Boat | | | S.C. STUCOMAFER S.R.L. | | | Stația CF Constanța Terminal Ferry Boat | |
| 15. | Linia ferată industrială CSTC MOL II Sud | | | C.N. ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Terminal Ferry Boat | |
| 16. | Linia ferată industrială C.N. APM Constanța – amplasate pe Zona Liberă | | | C.N. ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Terminal Ferry Boat | |
| 17. | Linia ferată industrială KRONOSPAN - dana 131 zona liberă Constanța | | | C.N. ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Terminal Ferry Boat | |
| 18. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. - Platforma Port - Grupa de linii 10F, 11F, 12F | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 19. | Linia ferată industrială S.C. FRIAL S.A. Constanța – Linii 1, 2, și 3 Dana 53 | | | S.C. FRIAL S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 20. | Linia ferată industrială S.C. NIVA PRODCOM S.R.L. Constanța Siloz 2 și S.C. NIVA PRODCOM S.R.L. Constanța Siloz 3 | | | S.C. NIVA PRODCOM S.R.L. | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 21. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. MOL 4 PORT CONSTANȚA NORD - descărcare uree | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 22. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. MOL 4 PORT CONSTANȚA NORD - încărcare fosfați | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 23. | Linia ferată industrială S.C. SILO PORT S.R.L. CONSTANȚA Siloz 1 | | | S.C. SILO PORT S.R.L. | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 24. | Linia ferată industrială CRH CIMENT (ROMÂNIA) București – Punct de lucru incinta Port Constanța Dana68 | | | S.C. CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. București | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 25. | Linia ferată industrială S.C. TEREOS ROMÂNIA S.A. | | | S.C. TEREOS ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Luduș | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare | |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|--|-----------------|-------------------------------------|--|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* | |
| CS Partea B | | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | Zona de manevră | | | Proprietar | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 26. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. CONSTANȚA – Magaziile 2, 3, 4 | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | Stația CF Constanța Port Zona B | | | |
| 27. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. - Platforma Sud | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | Stația CF Agigea Nord | | | |
| 28. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. Constanța – amplasate în Portul de lucru | | | C.N. ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. Constanța | | Stația CF Agigea Nord - antestația Agigea Sud | | | |
| 29. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. Constanța - Diful de Nord | | | C.N. ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. Constanța | | Stația CF Constanța Port Zona A | | | |
| Anexa II la CSB 0051 | | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600506-5 (serie șasiu 716) | | | | | |
| 2. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601641-9 (serie șasiu 1129) | | | | | |
| 3. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601686-4 (serie șasiu 577) | | | | | |
| 4. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601644-3 (serie șasiu 2369) | | | | | |
| 5. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601645-0 (serie șasiu 2380) | | | | | |
| 6. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601665-8 (serie șasiu 905) | | | | | |
| 7. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601666-6 (serie șasiu 1549) | | | | | |
| 8. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601680-7 (serie șasiu 1680) | | | | | |
| 9. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601682-3 (serie șasiu 2090) | | | | | |
| 10. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601684-9 (serie șasiu 1701) | | | | | |
| 11. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601691-4 (serie șasiu 1547) | | | | | |
| 12. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601702-9 (serie șasiu 1003) | | | | | |
| 13. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601703-7 (serie șasiu 1622) | | | | | |
| 14. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601704-5 (serie șasiu 3676) | | | | | |
| 15. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601705-2 (serie șasiu 2306) | | | | | |
| 16. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810795-0 (serie șasiu 25545) | | | | | |
| 17. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810809-9 (serie șasiu 21556) | | | | | |
| 18. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810832-1 (serie șasiu 22115) | | | | | |
| 19. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810797 - 6 (serie șasiu 24501) | | | | | |
| 20. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810122 - 7 (serie șasiu 22116) | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810796 - 8 (serie șasiu 22200) | | | | | |
| 2. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810810 - 7 (serie șasiu 21707) | | | | | |
| 3. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810813 - 1 (serie șasiu 23993) | | | | | |
| 4. | LDH 700 CP | | | 92 53 0 850117 - 8 (serie șasiu 23026) | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|--|---------------|----------------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 5. | LDH 450 CP | | | | 92 53 0 860072 - 3 (serie șasiu 21765) | | | |
| 6. | Locotractor UNIMOG, Seria U 400 | | | | 99 53 9 601002 – 8 (serie șasiu WDB40512212W200148) | | | |
| 9. | S.C. SERVTRANS INVEST S.A. București | | | | | | STI | J40/4521/2001 |
| CS Partea A | CSA 0017 | RO1120160017 | actualizat/ modificat | RO1120160006 | 22.06.2016 | 22.06.2016 | 15.03.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0046 | RO1220170046 | actualizat/ modificat | RO1220160101 | 14.06.2017 | 14.06.2017 | 15.03.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0046 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | București Triaj – Ram.Ploiești Triaj – Ploiești Sud – Blejoi – Măneciu și retur; | | | | | | | |
| 2. | București Triaj – Ploiești Triaj – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 3. | București Triaj – București Băneasa – Pantelimon – Ram.Voluntari – București Sud – Berceni – Jilava – București Vest – Chiajna – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 4. | Chitila – Bucureștii Noi – București Basarab – București Nord - București Grivița și retur; | | | | | | | |
| 5. | București Triaj – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 6. | București Progresu – R2 Jilava – Jilava și retur; | | | | | | | |
| 7. | Pantelimon – București Triaj Post 17 și retur; | | | | | | | |
| 8. | Bucureștii Noi – București Triaj – Ram.Rudeni – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 9. | Chitila – Ram. Pajura – București Băneasa – Pantelimon – Pasărea și retur; | | | | | | | |
| 10. | Ploiești Sud – Ploiești Vest – Câmpina – Brașov Triaj – Ciceu – Voșlăbeni – Chileni și retur; | | | | | | | |
| 11. | Brazi – Ram.Ploiești Triaj – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 12. | Brăila Port – Făurei – Buzău – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 13. | Ploiești Sud – Dâmbu – Urziceni – Ciulnița – Călărași Sud și retur; | | | | | | | |
| 14. | Pasărea – Voluntari – Otopeni – Mogoșoaia – București Triaj și retur; | | | | | | | |
| 15. | Mogoșoaia – P.Mac.R3 Buciumeni – Buftea și retur; | | | | | | | |
| 16. | Buftea – Ram. Buciumeni – Ram. Săbăreni – Săbăreni și retur; | | | | | | | |
| 17. | Pasărea – Fetești – Constanța Port Mol 5 și retur; | | | | | | | |
| 18. | Palas – Agigea Nord – Constanța Port Terminal Ferry Boat și retur; | | | | | | | |
| 19. | Mogoșoaia – Urziceni – Făurei și retur; | | | | | | | |
| 20. | Cătușa – Făurei – Țândărei – Fetești și retur; | | | | | | | |
| 21. | Cătușa - Galați Brateș și retur; | | | | | | | |
| 22. | Galați Bazin – Galați Brateș – Galați – Brăila și retur; | | | | | | | |
| 23. | Galați – Galați Mărfuri – Galați Brateș și retur; | | | | | | | |
| 24. | Constanța Port Mol 5 – Constanța Port Zona B – Constanța Port Zona A și retur; | | | | | | | |
| 25. | Dîrste – Brașov Triaj și retur; | | | | | | | |
| 26. | Brașov Triaj – Brașov – Podu Olt – Sibiu – Vințu de Jos și retur; | | | | | | | |
| 27. | București Obor – București Băneasa – București Triaj Post 17 – Bucureștii Noi și retur; | | | | | | | |
| 28. | Mălina – Barboși – Brăila și retur; | | | | | | | |
| 29. | Slobozia Veche – Țândărei și retur; | | | | | | | |
| 30. | Podu Olt – Râmnicu Vâlcea – Răureni – Caracal – Roșiori Nord – Videle – R1 Chiajna – București Triaj și retur; | | | | | | | |
| 31. | Chiajna – Ram. Rudeni – Chitila – R1 Buciumeni – Mogoșoaia și retur; | | | | | | | |
| 32. | Alunu – Băbeni – Antestație CET Govora și retur; | | | | | | | |
| 33. | Argeșel – Ciumești – Golești – Ram. Golești – Roșiori Nord – Roșiori – Turnu Măgurele Port și retur; | | | | | | | |
| 34. | Chitila – Titu – Golești – Pitești – Bradu Rafinarie și retur; | | | | | | | |
| 35. | Golești – Ram. Golești – Bradu de Sus – Bradu Rafinarie și retur; | | | | | | | |
| 36. | Titu – Fieni – Pietroșița și retur; | | | | | | | |
| 37. | Ploiești Vest – Târgoviște Nord – Târgoviște și retur; | | | | | | | |
| 38. | Târgoviște Nord – Doicești și retur; | | | | | | | |
| 39. | Craiova – Piatra Olt – Costești și retur; | | | | | | | |
| 40. | Medgidia – ROMCIM Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 41. | ROMCIM Medgidia – Dorobanțu și retur; | | | | | | | |
| 42. | Chiajna – Ram. Rudeni – Ram. Colentina – Mogoșoaia – Ram. Buciumeni – Ram. Săbăreni – Săbăreni și retur; | | | | | | | |
| 43. | Chiajna – R2 Chiajna – București Vest și retur; | | | | | | | |
| 44. | Buftea – Post Mac. R1 Buciumeni – Chitila – Ram. Rudeni – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 45. | Ploiești Vest – Ploiești Triaj și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 46. | Ploiești Sud – Ploiești Triaj și retur; | | | | | | | |
| 47. | Brazi – Ploiești Triaj și retur; | | | | | | | |
| 48. | Ploiești Sud – Dâmbu – Ghighiu – Ploiești Triaj – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 49. | Ghigiu – Brazi și retur; | | | | | | | |
| 50. | Ploiești Nord – Racordare Ploiești Est – Ploiești Est și retur; | | | | | | | |
| 51. | Ploiești Est – Dâmbu și retur; | | | | | | | |
| 52. | Buzău – Mărășești – Adjud – Bacău – Roman – Pașcani – Suceava – Dărmănești – Dornești – Vicșani și retur; | | | | | | | |
| 53. | Suceava – Berchișești – Vama – Pojorâta – Floreni – Ilva Mică și retur; | | | | | | | |
| 54. | Bacău – Bicz și retur; | | | | | | | |
| 55. | Adjud – Ciceu și retur; | | | | | | | |
| 56. | Barboși Triaj – Tecuci – Mărășești și retur; | | | | | | | |
| 57. | Ilva Mică – Salva – Beclean pe Someș – Deda – Voșlobeni și retur; | | | | | | | |
| 58. | Deda – Luduș – Războieni – Teiuș – Coșlariu P. Mureș – Blaj – Coșșa Mică – Sighișoara – Brașov și retur; | | | | | | | |
| 59. | Tulcea Oraș – Medgidia – Negru Vodă și retur; | | | | | | | |
| 60. | Corabia – Caracal – Craiova – Filași – Caransebeș – Lugoj – Timișoara Est – Timișoara Nord – Ronaț Triaj – Arad și retur; | | | | | | | |
| 61. | Războieni – Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor și retur; | | | | | | | |
| 62. | Turda – Câmpia Turzii și retur; | | | | | | | |
| 63. | Coșlariu P. Mureș – Coșlariu – Simeria – Deva – Arad – Curtici și retur; | | | | | | | |
| 64. | Teiuș – Coșlariu și retur; | | | | | | | |
| 65. | Hunedoara – Simeria – Simeria Triaj – Tirgu Jiu – Cărbunești – Filași și retur; | | | | | | | |
| 66. | Gura Motrului – Turceni – Amaradia – Târgu Jiu și retur; | | | | | | | |
| 67. | Pestiș – Deva – Ram. Mintia – Păuliș Lunca Gr. Tehnică și retur; | | | | | | | |
| 68. | Mintia – Păuliș Lunca Ramificație și retur; | | | | | | | |
| 69. | Videle – Giurgiu Nord și retur; | | | | | | | |
| 70. | Ciolpani – Rădulești Hm și retur; | | | | | | | |
| 71. | Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Sud – Giurgiu și retur; | | | | | | | |
| 72. | Ilia – Lugoj și retur; | | | | | | | |
| 73. | Caransebeș Triaj – Caransebeș – Reșița Nord – Reșița Sud și retur; | | | | | | | |
| 74. | București Progresu – R2 Jilava – R1 Jilava – Vârteju și retur; | | | | | | | |
| 75. | Târgu Neamț – Pașcani – Iași – Cristești Jijia și retur; | | | | | | | |
| 76. | Muncel – Ram. Pașcani Triaj – Ruginoasa și retur; | | | | | | | |
| 77. | Timișoara Nord – Ram. Mодоș – Timișoara Sud – Timișoara CET și retur; | | | | | | | |
| 78. | Dîrste – Ram. Brașov Triaj – Brașov și retur; | | | | | | | |
| 79. | Craiova – R1 Jiu – Jiu și retur; | | | | | | | |
| 80. | Constanța – Palas și retur; | | | | | | | |
| 81. | Palas – Constanța Mărfuri și retur; | | | | | | | |
| 82. | Oradea – Episcopia Bihor și retur; | | | | | | | |
| 83. | Buzău Sud – Buzău Ram. Boboc – Boboc și retur; | | | | | | | |
| 84. | Bistrița Nord – Sărățel și retur; | | | | | | | |
| 85. | Beclean pe Someș – Dej – Apahida și retur; | | | | | | | |
| 86. | Jucu Hm – Ram. Cojocna – Ram. Jucu – Cojocna și retur; | | | | | | | |
| 87. | Dedulești – Făurei Ram. Dedulești – Făurei Ram. Cireșu – Cireșu și retur; | | | | | | | |
| 88. | G-ral Eremia Grigorescu – Ram. G-ral Eremia Grigorescu – Mărășești Ram. Putna – Putna Seacă Hm și retur; | | | | | | | |
| 89. | Reșița Nord – Gătaia – Voiteni – Stamora Moravița și retur; | | | | | | | |
| 90. | Timișoara Nord – Timișoara Sud – Voiteni și retur; | | | | | | | |
| 91. | Făurei – Tecuci și retur; | | | | | | | |
| 92. | Turceni – Drăgotești și retur; | | | | | | | |
| 93. | Barboși – Barboși Port și retur; | | | | | | | |
| 94. | Livezeni – Lupeni și retur; | | | | | | | |
| 95. | Arad – Oradea și retur; | | | | | | | |
| 96. | Ploiești Vest – Slănic și retur; | | | | | | | |
| 97. | Roșiori Nord – Zimnicea și retur; | | | | | | | |
| 98. | Sărmășag – Jibou – Dej Călători și retur; | | | | | | | |
| 99. | Vașcău – Holod – Ciumeghiu și retur; | | | | | | | |
| 100. | Agigea Nord – Mangalia și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|------------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 101. | Amaradia – Bârsești și retur; | | | | | | | |
| 102. | Strehaia – Motru și retur; | | | | | | | |
| 103. | Cărbunești – Albeni și retur; | | | | | | | |
| 104. | Ploiești Triaj – Ploiești Crîng și retur; | | | | | | | |
| 105. | Simeria Triaj – Ram.Simeria – Turdaș Hm și retur; | | | | | | | |
| 106. | Episcopia Bihor – Săcuieni Bihor – Carei – Halmeu și retur; | | | | | | | |
| 107. | Ram. Târgușor Bihor – Ram. Diosig – Târgușor Bihor Hm și retur; | | | | | | | |
| 108. | Săcuieni Bihor – Târgușor Bihor Hm – Sărmășag și retur; | | | | | | | |
| 109. | Tecuci – Bârlad și retur; | | | | | | | |
| 110. | Costești – Roșiori Nord și retur; | | | | | | | |
| 111. | Roșiori Nord – Turnu Măgurele Port și retur; | | | | | | | |
| 112. | Pitești – Costești și retur; | | | | | | | |
| 113. | Glogovăț – Traversare – Ram.Glogovăț – Aradu Nou și retur; | | | | | | | |
| 114. | Dornești – Gura Putnei – Putna și retur; | | | | | | | |
| 115. | Craiova – Calafat și retur; | | | | | | | |
| 116. | Blaj – Târnăveni – Praid și retur; | | | | | | | |
| 117. | Caransebeș – Oțelu Roșu și retur; | | | | | | | |
| 118. | Sibiu – Copșa Mică și retur; | | | | | | | |
| 119. | Zăgujeni – Caransebeș Triaj – Reșița Nouă și retur; | | | | | | | |
| 120. | Sântana – Ineu – Gurahonț – Brad și retur; | | | | | | | |
| 121. | Arad – Pecica – Nădlac și retur; | | | | | | | |
| 122. | Lețcani – Vlădeni – Dângeni și retur; | | | | | | | |
| 123. | Pârnu Hm – Bradu Rafinărie și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. Stația Cătușa | | | S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. | | | Stația CF Barboși H.M. Filești | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. Stația Mălina-Laminoare | | | S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. | | | Stația CF Barboși Triaj | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. CET GOVORA S.A. RÂMNICU VÂLCEA | | | S.C. CET GOVORA S.A. RÂMNICU VÂLCEA | | | Stația CF Băbeni | |
| 4. | Linia ferată industrială COMPANIA NAȚIONALĂ A URANIULUI S.A. București – Sucursala Feldioara | | | COMPANIA NAȚIONALĂ A URANIULUI S.A. București - Sucursala Feldioara | | | H.M. Feldioara | |
| 5. | Linia ferată industrială S.C. DOLCHIMEX S.R.L. CARACAL | | | S.C. DOLCHIMEX S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |
| 6. | Linia ferată industrială S.C. GRAMPET SERVICE S.A. - PUNCT DE LUCRU GHIGHIU | | | S.C. GRAMPET SERVICE S.A. | | | Stația CF Ghighiu | |
| 7. | Linia ferată industrială S.C. GRAMPET SERVICE S.A. Punct de lucru Ploiești | | | S.C. GRAMPET SERVICE S.A. | | | Stația CF Ploiești Sud | |
| 8. | Linia ferată industrială S.C. GRAMPET S.A. BUCUREȘTI - SUCURSALA LOGISTICS - TERMINAL CHITILA | | | S.C. GRAMPET S.A. București SUCURSALA BUCUREȘTI LOGISTICS | | | Stația CF Chitila | |
| 9. | Linia ferată industrială S.C. O.M.V. PETROM S.A. PETROBRAZI | | | S.C. O.M.V. PETROM S.A. | | | Stația CF Brazi | |
| 10. | Linia ferată industrială S.C. HERCULES S.A. | | | S.C. HERCULES S.A. | | | Stația CF Brăila Grupa Brăila Port | |
| 11. | Linia ferată industrială S.C. HOLCIM S.A. Punct de lucru CIMENT CÂMPULUNG | | | S.C. HOLCIM S.A. Punct de lucru CIMENT CÂMPULUNG | | | H.M. Argeșel | |
| 12. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. | | | S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. | | | Stația CF București Progresu | |
| 13. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. CONSTANȚA – Depozit Nord – Rampa 2 B | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 14. | Linia ferată industrială S.C. ROMPORTMET S.A. Galați | | | S.C. ROMPORTMET S.A. GALAȚI | | | H.M. Barboși Port | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|-------------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | Zona de manevră | | | Proprietar | | Stația CF adiacentă |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | |
| 15. | Linia ferată industrială S.C. SERVTRANS INVEST S.A. – CENTRUL DE EXPLOATARE, ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII MATERIAL RULANT ȘI LINII CF CARACAL | | | S.C. SERVTRANS MENTENANCE S.A. | | | Stația CF Caracal | |
| 16. | Linia ferată industrială S.C. SERVTRANS INVEST S.A. - REMIZA LOCOMOTIVE „GALAȚI BRATEȘ” CALE NORMALĂ ȘI LINIA MIXTĂ | | | S.C. SERVTRANS INVEST S.A. | | | Stația CF Galați Grupa Galați Brateș Grupa Galați Bazin | |
| 17. | Linia ferată industrială S.C. ȘANTIERUL NAVAL „DAMEN” GALAȚI S.A. | | | S.C. ȘANTIERUL NAVAL „DAMEN” GALAȚI S.A. | | | Stația CF Galați | |
| 18. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | Stația CF Brăila | |
| 19. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. Punct de lucru Brăila | | | S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. | | | Stația CF Lacu Sărat | |
| 20. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. Liniile 1T, 2T și 3T Stația Barboși Triaj Gr. A | | | S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. | | | Stația CF Barboși Triaj Gr. A | |
| 21. | Linia ferată industrială S.C. CIECH SODA ROMÂNIA S.A. | | | S.C. CIECH SODA ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Govora | |
| 22. | Linia ferată industrială S.C. HOLCIM (ROMÂNIA) S.A. – Punct de lucru Progresul | | | S.C. HOLCIM (ROMÂNIA) S.A. | | | Stația CF Progresu | |
| 23. | Linia ferată industrială S.C. CET GOVORA S.A. – Punct de lucru Exploatare Livrări CFU – Depozitul de Cărbune Olteț - Alunu | | | S.C. CET GOVORA S.A. | | | Hm Alunu | |
| 24. | Linia ferată industrială S.C. CET GOVORA S.A. – Punct de lucru Exploatare Livrări CFU – Depozitul de Cărbune Berbești | | | S.C. CET GOVORA S.A. | | | Stația CF Berbești | |
| Anexa II la CSB 0046 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | |
| 1. | LE 6600 KW | | | 91 53 0 476179 – 3 (serie șasiu 226) | | | | |
| 2. | LE 6600 KW | | | 91 53 0 476531 – 5 (serie șasiu 636) | | | | |
| 3. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400010 – 1 (serie șasiu FS) | | | | |
| 4. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400089 – 5 (serie șasiu 125 – 223) | | | | |
| 5. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400212 – 3 (serie șasiu 259) | | | | |
| 6. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400223 – 0 (serie șasiu 24371) | | | | |
| 7. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400224 – 8 (serie șasiu 271) | | | | |
| 8. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400272 – 7 (serie șasiu 121 – 810) | | | | |
| 9. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400355 – 0 (serie șasiu 479) | | | | |
| 10. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400386 – 5 (serie șasiu 468) | | | | |
| 11. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400507 – 6 (serie șasiu F16) | | | | |
| 12. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400514 – 2 (serie șasiu 619) | | | | |
| 13. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400630 – 6 (serie șasiu 735) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 14. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400727 – 0 (serie șasiu 832/ A) | | | | |
| 15. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400759 – 3 (serie șasiu 864) | | | | |
| 16. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400843 – 5 (serie șasiu 993) | | | | |
| 17. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400854 – 2 (serie șasiu 907) | | | | |
| 18. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 401017 – 5 (serie șasiu 221) | | | | |
| 19. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400778 – 3 (serie șasiu 788) | | | | |
| 20. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400050-7 (serie șasiu A050) | | | | |
| 21. | LE 3400 KW | | | 91 53 0 430107 – 9 (serie șasiu 260) | | | | |
| 22. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600001 – 7 (serie șasiu 1036) | | | | |
| 23. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600003 – 3 (serie șasiu 1886) | | | | |
| 24. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600004 – 1 (serie șasiu 2377) | | | | |
| 25. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 670010 – 3 (serie șasiu 1846) | | | | |
| 26. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600021 – 5 (serie șasiu 2185) | | | | |
| 27. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600041 – 3 (serie șasiu 2304) | | | | |
| 28. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600842 – 4 (serie șasiu 2057) | | | | |
| 29. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600929 – 9 (serie șasiu 1431) | | | | |
| 30. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600952 – 1 (serie șasiu 1476) | | | | |
| 31. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 671237 – 1 (serie șasiu 1894) | | | | |
| 32. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601255 – 8 (serie șasiu 1912) | | | | |
| 33. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 621200 – 0 (serie șasiu 1834) | | | | |
| 34. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600585 – 9 (serie șasiu 852) | | | | |
| 35. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601186 – 5 (serie șasiu 1809) | | | | |
| 36. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601223 – 6 (serie șasiu 1877) | | | | |
| 37. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601394 – 5 (serie șasiu 1663) | | | | |
| 38. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 671209 – 0 (serie șasiu 1559) | | | | |
| 39. | LDE 2100CP | | | 92 53 0 601687 - 2 (serie șasiu 1708) | | | | |
| 40. | LDE 2100CP | | | 92 53 0 601650-0 (serie șasiu 1819) | | | | |
| 41. | LDH 1500 CP | | | 92 53 0 843357 - 0 (serie șasiu 24680) | | | | |
| 42. | LDE 1350 CP | | | 92 53 0 672001 - 2 (serie șasiu 8226/71) | | | | |
| 43. | LDE 1300 CP | | | 92 53 0 690602 – 3 (serie șasiu 25062) | | | | |
| 44. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 673045 – 6 (serie șasiu 24230) | | | | |
| 45. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690065 – 3 (serie șasiu 24233) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|---|-------------------|---------------------|--|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 46. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810070 – 8 (serie șasiu 21558) | | | |
| 47. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810352 – 0 (serie șasiu 22349) | | | |
| 48. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 843477 – 6 (serie șasiu 25717) | | | |
| 49. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 843818 – 1 (serie șasiu 21951) | | | |
| 50. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810836 – 2 (serie șasiu 23300) | | | |
| 51. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 840473 – 8 (serie șasiu 25688) | | | |
| 52. | LDH 700 CP | | | | 92 53 0 850212 – 7 (serie șasiu 21421) | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601651 – 8 (serie șasiu 1820) | | | |
| 2. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601652 – 6 (serie șasiu 1090) | | | |
| 3. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690064 – 6 (serie șasiu 24090) | | | |
| 4. | LDH 450 CP | | | | 92 53 0 860120 – 0 (serie șasiu 21646) | | | |
| 10. | S.C.GRUP FERVIAR ROMÂN S.A. | | | | | | SC GFR SA | J40/8958/2001 |
| CS Partea A | CSA 0018 | RO1120160018 | actualizare/modificare | RO1120160010 | 22.06.2016 | 22.06.2016 | 10.04.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0050 | RO1220170050 | actualizare/modificare | RO1220170045 | 16.06.2017 | 16.06.2017 | 10.04.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0050 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Fetești - Ciulnița - Pasărea - Mogoșoaia - Buftea - Brazi - Ploiești Triaj - Ploiești Sud - Ploiești Est și retur; | | | | | | | |
| 2. | Pasărea - București Băneasa - Ram. Pajura - Chitila - Brazi - P.M. Ram. Ploiești Triaj - Ploiești Sud - Dâmbu - Corlătești - Zănoaga - Drăgănești - Armășești - Urziceni și retur; | | | | | | | |
| 3. | Brazi - Ghighiu - Dâmbu - Ploiești Est - Buzău - Făurei - Tândărei - Fetești - Medgidia - Palas - Agigea Nord OIL Terminal și retur; | | | | | | | |
| 4. | Slănic - Ploiești Vest - P.M. Ram. Ploiești Triaj și retur; | | | | | | | |
| 5. | Ploiești Crâng H.M. - Ploiești Vest - Ploiești Triaj și retur; | | | | | | | |
| 6. | Ghichiu - Ramificație Dâmbu - Corlătești și retur; | | | | | | | |
| 7. | Bradul Rafinării - Titu - Chitila - București Nord și retur; | | | | | | | |
| 8. | Depoul București Călători - București Grivița - București Băneasa - Ram. Pajura - București Nord - Depoul București Călători și retur; | | | | | | | |
| 9. | Medgidia Tulcea Mărfuri - Tulcea Oraș și retur; | | | | | | | |
| 10. | Ploiești Sud - Ploiești Vest - I.L. Caragiale - Mija - Târgoviște - Titu și retur; | | | | | | | |
| 11. | Constanța Port Terminal Ferry Boat - Agigea Ecluză P1 - Agigea Ecluză - Agigea Nord - Constanța - Palas - Post Medeea - Post Constanța Vii - Constanța Port Zona B - Constanța Port Zona A și retur; | | | | | | | |
| 12. | Post Constanța Vii – Constanța Port MOL 5 și retur; | | | | | | | |
| 13. | Capu Midia - Năvodari - Lumina P2 - Siutghiol - Constanța Mărfuri - Palas - Post Constanța Vii - Agigea Nord - Constanța Port Terminal Ferry Boat și retur; | | | | | | | |
| 14. | Dorobanțu - Lumina – Lumina P2 - Năvodari și retur; | | | | | | | |
| 15. | Armășești - Mogoșoaia - Otopeni - Voluntari - București Sud - P.M. Popești Leordeni - Berceni - Jilava și retur; | | | | | | | |
| 16. | Pantelimon - București Sud și retur; | | | | | | | |
| 17. | București Nord - Pajura H.M. - Mogoșoaia - Chitila - Ram. Rudeni - Chiajna - București Vest - Vârteju - Jilava și retur; | | | | | | | |
| 18. | București Băneasa - H.M. Pajura - Mogoșoaia - Otopeni - Voluntari - R2 Pantelimon - Pantelimon și retur; | | | | | | | |
| 19. | Jilava - București Triaj - Mogoșoaia - Ram. Colentina - Ram. Rudeni - Chiajna - București Vest - Vârteju - Jilava și retur; | | | | | | | |
| 20. | București Băneasa - Ram. Pajura - Bucureștii Noi - Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 21. | Moinești - Valea Uzului - Comănești - Adjud - Mărășești - Foçșani - Buzău Ram. Boboc - Buzău - Buzău Sud și retur; | | | | | | | |
| 22. | Calafat - Craiova - Piatra Olt - Slatina - Costești - Bradul de Sus - Pitești - Golești — Argeșel și retur; | | | | | | | |
| 23. | Făurei - Filești H.M. - Ram. C.S.G. - Ram. Tunel - Galați Brateș și retur; | | | | | | | |
| 24. | Filești - Galați - Galați Brateș și retur; | | | | | | | |
| 25. | Mărășești - Tecuci - Bărboși - Ram. Bărboși Triaj - Bărboși Triaj - Mălina și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 26. | Bârboși Port - Bârboși Triaj - Bârboși Cab.2 - Cătușa - Ram. CSG și retur; | | | | | | | |
| 27. | Chiajna - Videle - Craiova - Filași - Cărbunești - Tg. Jiu - Petroșani - Simeria Triaj - Simeria - Vințu de Jos - Coșlariu - Teiuș și retur; | | | | | | | |
| 28. | Filași - R1 Turceni - Ram. Filași - Turceni - Rovinari - Amaradia - Ram. Budieni - Tg. Jiu și retur; | | | | | | | |
| 29. | Ploiești Vest - Dârste - Ram. Brașov Tranzit - Brașov Triaj - Brașov - Sighișoara - Copșa Mică - Blaj - Teiuș - Războieni - Câmpia Turzii - Apahida - Hueđin - Oradea Est - Oradea și retur; | | | | | | | |
| 30. | Dârste - Ram. Brașov Tranzit - Brașov și retur; | | | | | | | |
| 31. | Turda - Ram. Călărași Turda - Câmpia Turzii și retur; | | | | | | | |
| 32. | Apahida - Dej - Jibou - Baia Mare și retur; | | | | | | | |
| 33. | Jibou - Sărmășag - Abrami - Săcuieni Bihor și retur; | | | | | | | |
| 34. | Filași - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș - Lugoj - Timișoara - Arad - Oradea - Cărei - Satu Mare - Baia Mare și retur; | | | | | | | |
| 35. | Simeria - Ilia - Radna - Arad - Curtici și retur; | | | | | | | |
| 36. | Coșlariu - Blaj și retur; | | | | | | | |
| 37. | Ilia - Lugoj - Buziaș și retur; | | | | | | | |
| 38. | Corabia - Caracal - Piatra Olt - Sibiu - Copșa Mică și retur; | | | | | | | |
| 39. | Sibiu - Săliște - Vințu de Jos și retur ; | | | | | | | |
| 40. | Podul Olt - Ucea - Bartolomeu - Brașov - Brașov Triaj - Hărman - Ciceu - Comănești și retur; | | | | | | | |
| 41. | Brașov - Hărman și retur; | | | | | | | |
| 42. | Ciceu - Voșlăbeni - Chileni și retur; | | | | | | | |
| 43. | Cășeu Hm. - Dej Călători - Deda - Voșlăbeni și retur; | | | | | | | |
| 44. | Războieni - Târgu Mureș - Deda și retur; | | | | | | | |
| 45. | Adjud - Dornești și retur; | | | | | | | |
| 46. | Buzău - Nehoiășu și retur; | | | | | | | |
| 47. | Satu Mare - Halmeu și retur; | | | | | | | |
| 48. | Beclean pe Someș - Ilva Mică -Păltinoasa - Berchișești - Suceava și retur; | | | | | | | |
| 49. | Racordarea Buftea - Săbăreni și retur; | | | | | | | |
| 50. | Chiajna - R2 Chiajna - București Cotroceni și retur; | | | | | | | |
| 51. | Vârteju - R1 Jilava - București Progresu și retur; | | | | | | | |
| 52. | Sarmășag - Cărei și retur; | | | | | | | |
| 53. | Târgoviște - Fieni și retur; | | | | | | | |
| 54. | Câmpina - Câmpinița și retur; | | | | | | | |
| 55. | Ploiești Sud - Măneciu și retur; | | | | | | | |
| 56. | Tecuci - Făurei -Urziceni - Slobozia Veche - Ciulnița - Călărași Sud și retur; | | | | | | | |
| 57. | Slobozia Veche - Tândărei și retur; | | | | | | | |
| 58. | Jilava – Giurgiu - Videle și retur; | | | | | | | |
| 59. | Timișoara Nord - Timișoara Sud - Stamora Moravița și retur; | | | | | | | |
| 60. | Cruceni - Timișoara Vest - Timișoara Nord - Timișoara Sud - Semenic- Buziaș și retur; | | | | | | | |
| 61. | Mihăileni H.M. - Racu H.C. și retur; | | | | | | | |
| 62. | Ungheni Prut Hm. - Socola - Iași - Pașcani - Tg. Neamț și retur; | | | | | | | |
| 63. | București Progresu - R2 Jilava - Jilava și retur; | | | | | | | |
| 64. | Livezeni - Lupeni și retur; | | | | | | | |
| 65. | Pașcani Triaj - Ram. Pașcani și retur; | | | | | | | |
| 66. | Vădeni - Bârboși Ram. Port - Bârboși Ram. Șiret - Bârboși Cab 1 - Bârboși Triaj - Șendreni și retur; | | | | | | | |
| 67. | Bartolomeu - Râșnov - Zărnești și retur; | | | | | | | |
| 68. | Sărățel - Bistrița Nord și retur; | | | | | | | |
| 69. | Zăgajeni HM - Caransebeș Triaj - Caransebeș - Ram. Caransebeș - Reșița Nord - Voiteni și retur; | | | | | | | |
| 70. | Tecuci - Tecuci Nord Hc. - Bârlad - Vaslui - Ciurea - Rac. Nicolina - Socola - Iași și retur; | | | | | | | |
| 71. | Bacău - Piatra Neamț - Bicz și retur; | | | | | | | |
| 72. | Verești - Leorda - Botoșani și retur; | | | | | | | |
| 73. | Leorda - Dorohoi - Dăngeni - Lețcani și retur; | | | | | | | |
| 74. | Costești - Roșiori Nord - Roșiori - Alexandria și retur; | | | | | | | |
| 75. | Giurgiu Nord - Giurgiu Sud și retur; | | | | | | | |
| 76. | Strehaia - Motru și retur; | | | | | | | |
| 77. | Depoul București Triaj - Chitila - Ram. Rudeni - Bucureștii Noi - București Nord Post 5 - București Nord și retur; | | | | | | | |
| 78. | Timișoara Sud - Ronaț Triaj - Lovrin - Sănnicolau Mare - Cenad și retur; | | | | | | | |
| 79. | Vălcani - Sănnicolau Mare - Periam - Aradu Nou și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 80. | Roman - Buhăiești și retur; | | | | | | | |
| 81. | Catusa – Barboși Calatori – Ram. Barboși Tj. Post 14 - Independenta H.M. - Ram. Barboși Tj. Post 14 - Barboși Ram. Siret - Barboși Cabina 1 - Ram. Barboși Triaj și retur; | | | | | | | |
| 82. | Făurei Ram. Dedulești - Făurei Ram. Cireșu și retur; | | | | | | | |
| 83. | Ciumeghiu - Holod Vest HM. - Holod - Ginta H.C. - Vașcău și retur; | | | | | | | |
| 84. | Holod Vest Hm. - Ram. Tinca - Ginta H.C. și retur; | | | | | | | |
| 85. | Ploiești Est - Ploiești Nord și retur; | | | | | | | |
| 86. | Oradea Vest - Episcopia Bihor și retur; | | | | | | | |
| 87. | Brad Rafinărie - Pârnu și retur. | | | | | | | |
| 88. | Turceni - Drăgotești și retur; | | | | | | | |
| 89. | Amaradia - Bârsești și retur; | | | | | | | |
| 90. | Arad - Nădiac și retur; | | | | | | | |
| 91. | Jucu H.M. - Ram. Cojocna - Ram. Jucu - Cojocna H.M. și retur; | | | | | | | |
| 92. | Sfântu Gheoghe - Brețcu și retur; | | | | | | | |
| 93. | Medgidia - Negru Vodă și retur; | | | | | | | |
| 94. | Dornești - Vicșani și retur; | | | | | | | |
| 95. | Simeria Triaj - Orăștie și retur; | | | | | | | |
| 96. | Pestiș - Simeria - Hunedoara și retur; | | | | | | | |
| 97. | Timișoara Nord - Ram.Pav.CFR - Ram.2 Jimbolia - Beregsău - Cărpiniș - Jimbolia și retur; | | | | | | | |
| 98. | Ucea - Victoria și retur; | | | | | | | |
| 99. | Păuliș Lunca Gr. Tehnica - Păuliș Lunca - Deva și retur; | | | | | | | |
| 100. | Glogovăț - Ram. Glogovăț - Aradu Nou și retur; | | | | | | | |
| 101. | Roșiori - Turnu Măgurele Port și retur; | | | | | | | |
| 102. | Dorobanțu - Romcim Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 103. | București Grivița - București Nord Grupa A - București Basarab - București Nord Post 5 - Bucureștii Noi și retur; | | | | | | | |
| 104. | Lăpușel H.M. - Bușag H.M. și retur; | | | | | | | |
| 105. | Buzău Ram. Boboc - Buzău Sud H.M. și retur; | | | | | | | |
| 106. | Diosig H.M. - Ram. Târgușor Bihor - Ram. Diosig - Târgușor Bihor H.M. și retur; | | | | | | | |
| 107. | Pitești - Curtea de Argeș și retur; | | | | | | | |
| 108. | Oțelu Roșu - Caransebeș și retur; | | | | | | | |
| 109. | Salva - Câmpulung la Tisa și retur; | | | | | | | |
| 110. | Pantelimon - Titan Sud Hm. - Oltenița și retur; | | | | | | | |
| 111. | Băbeni - Alunu Hm și retur; | | | | | | | |
| 112. | Barabant - Zlatna Tehnica și retur; | | | | | | | |
| 113. | Galați - Bârlad și retur; | | | | | | | |
| 114. | Alexandria - Zimnicea și retur; | | | | | | | |
| 115. | Zorleni - Falciu Hm. și retur; | | | | | | | |
| 116. | Botiz - Livada - Bixad și retur; | | | | | | | |
| 117. | Vișeu de Jos - Borșa și retur; | | | | | | | |
| 118. | Fieni - P1etroșița și retur; | | | | | | | |
| 119. | Craiova - Jiu HM - R1 Jiu - Jiu și retur; | | | | | | | |
| 120. | Dolhasca - Fălticeni HCV și retur; | | | | | | | |
| 121. | Medgidia Post 2 - Romcim Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 122. | Constanța Mărfuri - Constanța P1 - Constanța - Agigea Nord - Mangalia și retur; | | | | | | | |
| 123. | Crasna - Husi și retur; | | | | | | | |
| 124. | Buziaș - Gătaia - Berzovia - Iam și retur; | | | | | | | |
| 125. | Mărășești - Panciu și retur; | | | | | | | |
| 126. | Focșani - Odobești și retur; | | | | | | | |
| 127. | Putna Seaca Hm. - Gral. E. Grigorescu și retur; | | | | | | | |
| 128. | Dărmănești - Cacica - Gura Humorului și retur; | | | | | | | |
| 129. | Sântana - Brad și retur; | | | | | | | |
| 130. | Jebel - Giera HCV și retur; | | | | | | | |
| 131. | Cărbunești - Albeni Hm. și retur; | | | | | | | |
| 132. | Turceni - Drăgotești Hm. și retur; | | | | | | | |
| 133. | Timișoara Est - Radna și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 134. | Gătaia - Jamu Mare Hcv. și retur; | | | | | | | |
| 135. | Oțelu Roșu - Bouțari Hm. și retur; | | | | | | | |
| 136. | Suceava Vest – Suceava Nord și retur; | | | | | | | |
| 137. | Șercaia – Simca Veche și retur; | | | | | | | |
| 138. | Sânandrei Hm. – Hodoni H. – Chinezu H. – Gelu Hc. – Varias Hc. - Periam și retur; | | | | | | | |
| 139. | Oravița - Anina și retur; | | | | | | | |
| 140. | Podu Iloaiei – Hârlău și retur; | | | | | | | |
| 141. | Nerău – Lovrin și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială CET Grozăvești | | | CET Grozăvești | | | Stația CF București Vest Antestația Cotroceni | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROCENTRALE București S.A. - CET București VEST | | | S.C. ELECTROCENTRALE București S.A. CET București VEST | | | Stația CF București Vest | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. COMAT AUTO SRL | | | S.C. COMAT AUTO SRL | | | Stația CF București Vest | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. CONPET S.A. – Rampa INDEPENDENȚA | | | S.C. CONPET S.A. | | | H.M. Independența | |
| 5. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. PETROBRAZI | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Brazi | |
| 6. | Linia ferată industrială S.C. GASPECO L&D S.A. - Stația de îmbuteliere GPL Negoiești | | | S.C. GASPECO L&D S.A. | | | Stația CF Brazi | |
| 7. | Linia ferată industrială S.C. Reparații Feroviare DARC S.A. Ploiești | | | S.C. Reparații Feroviare DARC S.A. Ploiești | | | Stația CF Brazi | |
| | Linia ferată industrială S.C. GFR S.A. – SECȚIA DE LOCOMOTIVE BRAZI | | | S.C. GRUP FEROVIAI ROMÂN S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA BRAZI | | | Stația CF Brazi | |
| 8. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. București – Unitatea de Afaceri Terminal ARPECHIM Brad – Rampa 1 și Rampa 2 | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | H.M. Brad Rafinărie | |
| 9. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. București – Unitatea de Afaceri Terminal ARPECHIM Brad – ARGEȘ : Rampa Ulei | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | H.M. Brad Rafinărie | |
| 10. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. București – Unitatea de Afaceri Terminal ARPECHIM Brad : Rampa Gaze | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | H.M. Brad Rafinărie | |
| 11. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. București – Unitatea de Afaceri Terminal ARPECHIM Brad-Arges: PETROCHIMIE | | | S.C. OMV PETROM S.A. București | | | Stația CF Bradu de Sus H.M. Bradu Rafinărie | |
| 12. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. – Punct de Lucru Depozit PETROM Bacău | | | SGS ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 13. | Linia ferată industrială S.C. PAMBAC S.A. Bacău | | | S.C. PAMBAC S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 14. | Linia ferată industrială S.C. ELBAC S.A. Bacău - Antestația Mărgineni | | | S.C. ELBAC S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 15. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. Bacău | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 16. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. Zona PECO Iași - Depozit Iași | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Iași | |
| 17. | Linia ferată industrială S.N.B. OIL GROUP S.R.L. | | | S.N.B. OIL GROUP S.R.L. | | | Stația CF Timișeni | |
| 18. | Linia ferată industrială S.C. ARCELOR MITTAL Galați S.A. – STAȚIA MĂLINA LAMINARE | | | S.C. ARCELOR MITTAL Galați S.A. | | | Stația CF Mălina | |
| 19. | Linia ferată industrială SC LAFARGE AGREGATE BETOANE SA | | | S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. | | | Stația CF București Progresu | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 20. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROCENTRALE București S.A. - CET București Progresu | | | S.C. ELECTROCENTRALE București S.A. CET București Progresu | | | Stația CF București Progresu | |
| 21. | Linia ferată industrială S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A. MIOVENI | | | S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A. | | | Stația CF Ciumești | |
| 22. | Linia ferată industrială C.N.H. S.A. Petroșani – Sucursala E.C.P.V.J. Vulcan – Punct de lucru Petrila | | | C.N.H. S.A. Petroșani | | | Stația CF Petroșani | |
| 23. | Linia ferată industrială S.C. IRV Petroșani | | | S.C. IRV S.A. | | | Stația CF Petroșani | |
| 24. | Linia ferată industrială C.N.H. S.A. Petroșani – Sucursala E.C.P.V.J. Vulcan – Punct de lucru Livezeni | | | C.N.H. S.A. Petroșani | | | Stația CF Livezeni | |
| 25. | Linia ferată industrială C.N.H. S.A. Petroșani – Sucursala E.C.P.V.J. Vulcan – Punct de lucru Lupeni | | | C.N.H. S.A. Petroșani | | | Stația CF Lupeni | |
| 26. | Linia ferată industrială C.N.H. S.A. Petroșani – Sucursala E.C.P.V.J. Vulcan – Punct de lucru Uricani | | | C.N.H. S.A. Petroșani | | | Stația CF Lupeni | |
| 27. | Linia ferată industrială C.N.H. S.A. Petroșani EPCVJ Vulcan – Punct Lucru Vulcan | | | C.N.H. S.A. Petroșani | | | Stația CF Lupeni | |
| 28. | Linia ferată industrială S.C. GRAMPET SERVICE SA – Punct de lucru Ghighiu | | | S.C. GRAMPET SERVICE SA | | | Stația CF Ghichiu | |
| 29. | Linia ferată industrială Secția IRV Ghighiu | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Ghichiu | |
| 30. | Linia ferată industrială Statia de spalare vagoane cisterna Ghighiu | | | S.N.T.F.M. „CFR Marfa” S.A. | | | Stația CF Ghichiu | |
| 31. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROCENTRALE ORADEA S.A. | | | S.C. Electrocentrale Oradea S.A. | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 32. | Linia ferată industrială S.C. SINTEZA S.A. – Organo - Fosforice | | | S.C. SINTEZA S.A. | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 33. | Linia ferată industrială S.C. Mechel Câmpia Turzii S.A. | | | S.C. Mechel Câmpia Turzii S.A. | | | Stația CF Câmpia Turzii | |
| 34. | Linia ferată industrială S.C. DANUBIANA S.A. | | | S.C. PETROLEXPORTIMPORT S.A. | | | P.Mac. Popești Leordeni | |
| 35. | Linia ferată industrială S.C. REMAT Cluj | | | S.C. REMAT Cluj | | | Stația CF Cluj Napoca | |
| 36. | Linia ferată industrială S.C. COMINEX S.A | | | S.C. COMINEX S.A | | | Stația CF Cluj Napoca | |
| 37. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ S.A. – Centrul de Întreținere și Reparații Vagoane - Secția Bărboși | | | SNTFM CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Bărboși Triaj | |
| 38. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. -Depozit Nord, Rampa Țiței, Rampa 1 A | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 39. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA – Centrul de Întreținere și Reparații Vagoane Constanța - Secția IRV Palas | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | Stația CF Palas | |
| 40. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. - Platforma Sud | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Agigea Nord | |
| 41. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. Constanța | | | C.N. APM S.A. Constanța | | | Antestația CFR Agigea Sud a stației CF Agigea Nord | |
| 42. | Linia ferată industrială S.C. RAFO S.A. Onești | | | S.C. RAFO S.A. Onești | | | Stația CF Borzești Bacău | |
| 43. | Linia ferată industrială Administrația Națională a Rezervelor de Stat Unitatea Teritorială 140 - Pătârlagele | | | Administrația Națională a Rezervelor de Stat | | | H.M. Pătârlagele | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 44. | Linia ferată industrială Administrația Națională a Rezervelor de Stat Unitatea Teritorială 425 - Bistrița | | | Administrația Națională a Rezervelor de Stat și Probleme Speciale Unitatea Teritorială 425 - BISTRIȚA | | | Stația CF Piatra Neamț | |
| 45. | Linia ferată industrială S.C. BUNGE ROMÂNIA SRL – Fabrica de Ulei Buzău | | | S.C. BUNGE ROMÂNIA SRL | | | H.M. Buzău Sud | |
| 46. | Linia ferată industrială S.C. Soufflet Malt România S.A. Sucursala Buzău | | | S.C. Soufflet Malt România S.A. | | | H.M. Buzău Sud | |
| 47. | Linia ferată industrială FABRICA STEEL SERVICE CENTER TOPOLOVENI | | | S.C. BAMESA OȚEL S.A. | | | H.M. Călinești | |
| 48. | Linia ferată industrială SC ELECTROCENTRALE BUCUREȘTI SA - CET București Sud | | | SC ELECTROCENTRALE BUCUREȘTI SA | | | Stația CF București Sud | |
| 49. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE CIMENT (ROMÂNIA) S.A. | | | S.C. LAFARGE CIMENT (ROMÂNIA) S.A. | | | Stația CF București Sud – Linia Abator | |
| 50. | Linia ferată industrială S.C. Chimopar S.A. | | | S.C. Chimopar S.A. | | | Stația CF București Sud | |
| 51. | Linia ferată industrială S.C. Stirom S.A. | | | S.C. Stirom S.A. | | | Stația CF București Sud | |
| 52. | Linia ferată industrială S.C. SIN S.A. | | | S.C. ARABESQUE SRL | | | Stația CF București Sud | |
| 53. | Linia ferată industrială S.C. COMAT MET S.A. | | | S.C. COMAT MET S.A. | | | Stația CF București Sud | |
| 54. | Linia ferată industrială S.C. ICME ECAB S.A. | | | S.C. SIDEROM STEEL SRL | | | Stația CF București Sud | |
| 55. | Linia ferată industrială S.C. TITAN S.A. | | | S.C. TITAN S.A. | | | Stația CF București Sud | |
| 56. | Linia ferată industrială S.C. DEUTEK S.A. | | | S.C. DEUTEK S.A. | | | Stația CF București Sud | |
| 57. | Linia ferată industrială S.C. DUCTIL S.A. Buzău | | | S.C. VIA TERRA SPEDITION SRL | | | Stația CF Buzău | |
| 58. | Linia ferată industrială S.C. VOESTALPINE VAE APCAROM S.A. Buzău | | | COMPANIA DE PRODUCȚIE FEROVIARĂ S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 59. | Linia ferată industrială S.C. MITLIV EXIM S.R.L. | | | S.C. MITLIV EXIM S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 60. | Linia ferată industrială S.C. ELPRECO S.A. | | | S.C. ELPRECO S.A. | | | Stația CF Cernele | |
| 61. | Linia ferată industrială S.C. ADIDRAD COM S.R.L. | | | S.C. ADIDRAD COM S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 62. | Linia ferată industrială S.C. COMAT DOLJ S.A. | | | S.C. COMAT DOLJ S.A. | | | Stația CF Cernele | |
| 63. | Linia ferată industrială S.C. COMPLEXUL ENERGETIC CRAIOVA S.A. | | | S.C. COMPLEXUL ENERGETIC CRAIOVA S.A. | | | Stația CF Cernele | |
| 64. | Linia ferată industrială S.C. REPFERTRANS S.R.L. | | | S.C. REPFERTRANS S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 65. | Linia ferată industrială S.C. CESIRO S.A. și S.C. STIMET S.A. Sighișoara | | | S.C. CESIRO S.A. | | | H.M. Albești Târnava | |
| 66. | Linia ferată industrială S.C. ROMFORTMET S.A. Galați | | | S.C. ROMFORTMET S.A. Galați | | | H.M. Bârboși Port | |
| 67. | Linia ferată industrială S.C. EGGER ROMÂNIA S.R.L. | | | S.C. EGGER ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 68. | Linia ferată industrială S.C. HOLZINDUSTRIE SCHWEIGHOFER S.R.L. Sebeș - Sucursala Rădăuți | | | S.C. HOLZINDUSTRIE SCHWEIGHOFER S.R.L. Sebeș | | | Stația CF Dornești | |
| 69. | Linia ferată industrială S.C. GRUP KMS S.R.L. Suceava – DEPOZIT DORNEȘTI | | | S.C. GRUP KMS S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 70. | Linia ferată industrială S.C. RAI 88 IMPEX S.R.L. – Sucursala Suceava – Punct de lucru Dornești | | | S.C. RAI 88 IMPEX S.R.L. – Sucursala Suceava | | | Stația CF Dornești | |
| 71. | Linia ferată industrială S.C. BERNAR PROD S.R.L. Dornești, de cale normală și cale largă | | | S.C. BERNAR PROD S.R.L. | | | Stația CF Dornești (cale largă) | |
| 72. | Linia ferată industrială S.C. PROGAS S.A. Verești | | | S.C. PROGAS S.A. Verești | | | Stația CF Verești | |
| 73. | Linia ferată industrială S.C. FLAGA LPG S.A. Verești | | | S.C. FLAGA LPG S.A. | | | Stația CF Verești | |
| 74. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA CIRV CONSTANȚA – SECȚIA IRV ORADEA | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | Stația CF Oradea | |
| 75. | Linia ferată industrială S.C. ROMVAG S.A. | | | S.C. ROMVAG S.A. | | | Stația CF Caracal | |
| 76. | Linia ferată industrială S.C. ADE GAS OIL COMPANY S.R.L. Caracal | | | S.C. ADE GAS OIL COMPANY S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |
| 77. | Linia ferată industrială S.C. SERVTRANS MENTENANCE S.A. Centrul de Exploatare, întreținere și Reparații Material Rulant și Linii CF Caracal | | | S.C. SERVTRANS MENTENANCE S.A. | | | Stația CF Caracal | |
| 78. | Linia ferată industrială AZOMUREȘ - Zona AZOTAT | | | S.C. AZOMUREȘ S.A. | | | Stația CF Târgu Mureș Sud | |
| 79. | Linia ferată industrială AZOMUREȘ - Zona NPK | | | S.C. AZOMUREȘ S.A. | | | Stația CF Târgu Mureș Sud | |
| 80. | Linia ferată industrială S.C. PANEBO GAZ S.R.L. | | | S.C. PANEBO GAZ S.R.L. | | | Stația CF Făurei | |
| 81. | Linia ferată industrială S.C.ROMANEL INTERNAȚIONAL GROUP S.A. - Punct de lucru Roznov | | | S.C.ROMANEL INTERNAȚIONAL GROUP S.A. | | | Stația CF Roznov | |
| 82. | Linia ferată industrială S.C. GA-PRO-CO CHEMICALS S.A. | | | S.C. GA – PRO - CO CHEMICALS S.A. | | | Stația CF Roznov | |
| 83. | Linia ferată industrială S.C. FORESTAR S.A.Tarcău | | | S.C. FORESTAR S.A.Tarcău | | | H.M. Tarcău Neamț | |
| 84. | Linia ferată industrială S.C. TRANS GAS LPG SERVICES S.R.L. Punct de lucru Porumbăști | | | S.C. TRANS GAS LPG SERVICES S.R.L. | | | Stația CF Porumbăști | |
| 85. | Linia ferată industrială S.C. CENTRALA ELECTRICĂ DE TERMOFICARE ARAD S.A. | | | S.C. CENTRALA ELECTRICĂ DE TERMOFICARE ARAD S.A. | | | Stația CF Arad | |
| 86. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. ARAD | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Arad | |
| 87. | Linia ferată industrială S.C. CONPET S.A. Rampa Berca | | | S.C. CONPET S.A. | | | H.M. Berca | |
| 88. | Linia ferată industrială S.C. COS TÂRGOVIȘTE S.A. | | | S.C. COS TÂRGOVIȘTE S.A. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 89. | Linia ferată industrială S.C. ERDEMIR ROMÂNIA S.R.L. | | | S.C. ERDEMIR ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 90. | Linia ferată industrială S.C. ROMLUX S.A. Târgoviște | | | S.C. NICOBEL GRUP S.R.L. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 91. | Linia ferată industrială S.C. LAMINORUL S.A. Brăila | | | S.C. LAMINORUL S.A. Brăila | | | Stația CF Lacul Sărat | |
| 92. | Linia ferată industrială S.C. SANEX S.A. | | | S.C. SANEX S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca Est | |
| 93. | Linia ferată industrială S.C. LUKOIL ROMÂNIA S.R.L. – Punct de lucru Cluj | | | S.C. LUKOIL ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Cluj Napoca Est | |
| 94. | Linia ferată industrială S.C. COMAT S.A. Cluj | | | S.C. ARABESQUE S.R.L. | | | Stația CF Cluj Napoca Est | |
| 95. | Linia ferată industrială S.C. A.C.I. S.A. Cluj | | | S.C. A.C.I. S.A. Cluj | | | Stația CF Cluj Napoca Est | |
| 96. | Linia ferată industrială S.C. S&MG S.R.L. și coproprieterii LFI cu cota indiviză | | | S.C. TRANSFEROVIAR GRUP S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca Est | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 97. | Linia ferată industrială S.C. BETACONS COMPANY S.R.L. Ploiești | | | S.C. BETACONS COMPANY S.R.L. Ploiești | | | Stația CF Ploiești Est | |
| 98. | Linia ferată industrială S.C. PETROTEL LUKOIL S.A. | | | S.C. PETROTEL LUKOIL S.A. | | | Stația CF Ploiești Est | |
| 99. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A., București – Punct de lucru Cariera Suseni | | | S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. București | | | Stația CF Chileni | |
| 100. | Linia ferată industrială COMPANIA LOCALĂ DE TERMOFICARE COLTERM S.A. | | | COMPANIA LOCALĂ DE TERMOFICARE COLTERM S.A. | | | Stația CF Timișoara CET | |
| 101. | Linia ferată industrială S.C. MULLER GUTTENBRUNN RECYCLING S.R.L. | | | S.C. MULLER GUTTENBRUNN RECYCLING S.R.L. | | | Stația CF Timișoara CET | |
| 102. | Linia ferată industrială S.C. DOOSAN I.M.G.B. S.A. | | | S.C. CONSTANTIN GRUP SRL. | | | H.M. Berceni | |
| 103. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE ARCOM GIPS S.A. | | | S.C. LAFARGE ARCOM GIPS S.A. | | | H.M. Berceni | |
| 104. | Linia ferată industrială S.C. LUKOIL ROMÂNIA S.R.L. – Punct de lucru Dârste | | | S.C. LUKOIL ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Dârste | |
| 105. | Linia ferată industrială S.C. ROMPETROL RAFINARE S.A. NAVODARI - RAFINARE | | | S.C. ROMPETROL RAFINARE S.A. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 106. | Linia ferată industrială S.C. ROMPETROL RAFINARE S.A. - NAVODARI - RAFINARE 1 | | | S.C. ROMPETROL RAFINARE S.A. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 107. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A.-E&P ROMÂNIA ZONA DE PRODUCȚIE X PETROMAR CONSTANȚA Terminal Midia | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 108. | Linia ferată industrială S.C. UZINA TERMOELECTRICĂ MIDIA S.A. | | | S.C. UZINA TERMOELECTRICĂ MIDIA S.A. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 109. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE CIMENT (ROMÂNIA) S.A. Punct de lucru Luminița -Tașaul | | | S.C. LAFARGE CIMENT (ROMÂNIA) S.A. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 110. | Linia ferată industrială S.C. OCTOGON GAS & LOGISTIC S.R.L. | | | S.C. OCTOGON GAS & LOGISTIC S.R.L. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 111. | Linia ferată industrială S.C. GEOMAR STEVADORING CO S.R.L. | | | S.C. GEOMAR STEVADORING CO S.R.L. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 112. | Linia ferată industrială S.C. ROMPETROL LOGISTICS S.R.L. Punct de lucru VEGA TRANS PLOIEȘTI | | | S.C. ROMPETROL LOGISTICS S.R.L. | | | Stația CF Ploiești Nord | |
| 113. | Linia ferată industrială S.C. REMAT PRAHOVA S.A. Ploiești | | | S.C. REMAT PRAHOVA S.A. | | | Stația CF Ploiești Nord | |
| 114. | Linia ferată industrială S.C. FLACĂRA S.A. | | | S.C. FLACĂRA S.A. | | | Stația CF Ploiești Nord | |
| 115. | Linia ferată industrială S.C. ROM OIL S.A. Depozit Almaj | | | S.C. ROM OIL S.A. | | | Stația CF Ișalnița | |
| 116. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. – Punct de lucru Combinatul Doljchim Craiova și Punct de lucru Depozit PETROM Ișalnița | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Ișalnița | |
| 117. | Linia ferată industrială S.C. ROM OIL S.A. Punct de lucru Vatra Dornei | | | S.C. ROM OIL S.A. Brașov | | | Stația CF Argestru | |
| 118. | Linia ferată industrială S.C. ROM OIL S.A. Depozit Vladimirescu - Arad | | | S.C. ROM OIL S.A. | | | Stația CF Glogovăț | |
| 119. | Linia ferată industrială S.C. ROM OIL S.A. Punct de lucru Mogoșoaia | | | S.C. ROM OIL S.A. | | | Stația CF Mogoșoaia | |
| 120. | Linia ferată industrială S.C. ROM OIL S.A. Depozit Șimleu Silvaniei | | | S.C. ROM OIL S.A. | | | Stația CF Șimleu Silvaniei | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 121. | Linia ferată industrială S.C. ROM OIL S.A. Depozit Zărnești | | | S.C. ROM OIL S.A. | | | Stația CF Zărnești | |
| 122. | Linia ferată industrială S.C. CARPAT AGREGATE S.A. București- Punct de lucru Doaga | | | S.C. CARPAT AGREGATE S.A. București | | | H.M. G-ral. Eremia Grigorescu | |
| 123. | Linia ferată industrială S.C. LUKOIL ROMÂNIA S.R.L. – Punct de lucru Depozit Năsăud | | | S.C. LUKOIL ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Năsăud | |
| 124. | Linia ferată industrială S.C. SOMPLAST S.A. | | | S.C. SOMPLAST S.A. | | | Stația CF Năsăud | |
| 125. | Linia ferată industrială S.C. CET Govora S.A Râmnicu Vâlcea | | | S.C. CET Govora S.A. | | | Stația CF Băbeni | |
| 126. | Linia ferată industrială S.C. TAWIL METAL RECYCLING S.R.L. Deva | | | S.C. TAWIL METAL RECYCLING S.R.L. | | | Stația CF Deva | |
| 127. | Linia ferată industrială S.C. DAN STEEL GROUP BECLEAN S.A. | | | S.C. GRUP FERVIAR ROMÂN SA | | | Stația CF Beclean pe Someș | |
| 128. | Linia ferată industrială S.C. BUTANGAS ROMÂNIA S.A. – Sucursala Conțești | | | S.C. BUTANGAS ROMÂNIA S.A. | | | H.M. Ghergani | |
| 129. | Linia ferată industrială SC COMPLEXUL ENERGETIC HUNEDOARA SA - SUCURSALA ELCTROCENTRALE PAROȘENI SA | | | SC COMPLEXUL ENERGETIC HUNEDOARA SA - Sucursala Electrocentrale Paroșeni SA | | | H.M. Vulcan | |
| 130. | Linia ferată industrială C.N.H. S.A. Petroșani EPCVJ Vulcan – Punct Lucru Vulcan | | | C.N.H. S.A. Petroșani | | | H.M. Vulcan | |
| 131. | Linia ferată industrială S.C. REMAT SCHOLZ Filiala Oltenia S.R.L. – P.L.Drobeta Turnu Severin | | | S.C. REMAT SCHOLZ Filiala Oltenia S.R.L. | | | Stația CF Drobeta Turnu Severin Mărfuri | |
| 132. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. – Depozitul PETROM Șimian | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Drobeta Turnu Severin Mărfuri | |
| 133. | Linia ferată industrială CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. – Punct de lucru Medgidia | | | S.C. CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. | | | Stația CF Dorobanțu – Romcim Medgidia | |
| 134. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM TRANZIT S.A. - Punct de lucru Halmeu (pentru ecartament de 1520 mm) | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Halmeu | |
| 135. | Linia ferată industrială S.C. METALICPLAS ACTIV S.A. | | | S.C. METALICPLAS ACTIV S.A. | | | Stația CF Dej Călători | |
| 136. | Linia ferată industrială S.C. MOARA CIBIN S.A. | | | S.C. MOARA CIBIN S.R.L. | | | H.M. Turnișor | |
| 137. | Linia ferată industrială S.C. SCANDIA ROMÂNĂ S.A. | | | S.C. SCANDIA ROMÂNĂ S.A. | | | H.M. Turnișor | |
| 138. | Linia ferată industrială S.C. S.A. – Punct de lucru Tg. Mureș | | | S.C. TITAN S.A. | | | Stația CF Tg. Mureș | |
| 139. | Linia ferată industrială S.C. ZAMUR S.A. | | | S.C. ZAMUR S.A. | | | Stația CF Tg. Mureș | |
| 140. | Linia ferată industrială S.C. COMAT S.A. - Suceava | | | S.C. PETROM LPG S.A. Punct de lucru Suceava | | | Stația CF Suceava | |
| 141. | Linia ferată industrială S.C. CALCARUL S.A. Pojorâta | | | S.C. CALCARUL S.A. | | | H.M. Pojorâta | |
| 142. | Linia ferată industrială S.C. G.T.S. SPECIAL GAS S.R.L. – P.L. Ionești | | | S.C. G.T.S. SPECIAL GAS S.R.L. | | | H.M. Fiscălia | |
| 143. | Linia ferată industrială S.C. MOLDIFCA S.A. Iași | | | S.C. VEGA 93 S.R.L. | | | Stația CF Lețcani | |
| 144. | Linia ferată industrială S.C. WHSFOREST S.R.L. Leordina – Județul Maramureș | | | S.C. WHSFOREST S.R.L. | | | Stația CF Leordina | |
| 145. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Arad | | | S.N.T.F.C. „C.F.R. Călători” S.A. | | | Stația CF Arad | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 146. | Linia ferată industrială SELC Bacău | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 147. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Brașov | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Brașov | |
| 148. | Linia ferată industrială SELC Ciceu | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Ciceu | |
| 149. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Sibiu | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Sibiu | |
| 150. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători București | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF București Nord | |
| 151. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Cluj Napoca | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca | |
| 152. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Galați | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Galați | |
| 153. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Iași | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Iași | |
| 154. | Linia ferată industrială SELC Jibou | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Jibou | |
| 155. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Medgidia | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Medgidia | |
| 156. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Satu Mare | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Satu Mare | |
| 157. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Suceava Nord | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Suceava Nord | |
| 158. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Timișoara | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Timișoara Nord | |
| 159. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Dej Triaj | | | S.N.T.F.C. „ C.F.R. Călători ” S.A. | | | Stația CF Dej Triaj | |
| 160. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. – Punct de lucru Depozit PETROM Zalău | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Zalău Nord | |
| 161. | Linia ferată industrială S.C. ROMINSERV S.A. București – Punct de lucru ROMINSERV VALVE SIAIFO ZALĂU | | | S.C. ASICAR S.R.L. | | | Stația CF Zalău Nord | |
| 162. | Linia ferată industrială S.C. BARDEAU HOLDING ROMÂNIA S.R.L. Timișoara | | | S.C. KORNNUTRIM S.R.L. | | | Stația CF Grădinari Caraș | |
| 163. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL BUZĂU S.A. – Baza SILOZ MIROȘI | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Miroși | |
| 164. | Linia ferată industrială S.C. DUMBRAVA S.A. Fălticeni | | | S.C. KRONOSPAN SEBEȘ S.A. | | | HCV Fălticeni | |
| 165. | Linia ferată industrială S.C. FORESFALT S.A. Fălticeni | | | S.C. FORESFALT S.A. Fălticeni | | | HCV Fălticeni | |
| 166. | Linia ferată industrială S.C. MARSAT S.A. | | | S.C. MARSAT S.A. | | | Stația CF Roman | |
| 167. | Linia ferată industrială S.C. AGRANA ROMÂNIA SA Sucursala Roman | | | S.C. AGRANA ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Roman | |
| 168. | Linia ferată industrială S.C. MITAL STEEL S.A. Roman | | | S.C. MITAL STEEL S.A. | | | Stația CF Roman | |
| 169. | Linia ferată industrială S.C. Mondosilva S.R.L. Roman | | | S.C. TEHNOINVEST & CO RECYCLING S.R.L. | | | Stația CF Roman | |
| 170. | Linia ferată industrială S.C. VITAL&HEYL S.R.L. Carani | | | S.C. VITAL&HEYL S.R.L. | | | Stația CF Băile Calacea | |
| 171. | Linia ferată industrială S.C. PETROUTILAJ S.A. Câmpina | | | S.C. PETROUTILAJ S.A. Câmpina | | | Stația CF Câmpina | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|---------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 172. | Linia ferată industrială S.C. ELSID S.A. Titu | | | S.C. ELSID S.A. Titu | | | Stația CF Titu | |
| 173. | Linia ferată industrială Secția IRV Titu | | | S.C. CFR-IRV S.A. Constanța | | | Stația CF Titu | |
| 174. | Linia ferată industrială S.C. CFR-IRV S.A. Constanța Secția IRV Oradea – Atelier Satu Mare | | | S.C. CFR-IRV S.A. Constanța | | | Stația CF Satu Mare Sud | |
| 175. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S. A. Punct de lucru Depozit Satu Mare | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Satu Mare Sud | |
| 176. | Linia ferată industrială S.C. SOMEȘ S.A. DEJ | | | S.C. SOMEȘ S.A. | | | Statia CF Dej Triaj | |
| 177. | Linia ferată industrială S.C. PETROM AVIATION S.A. | | | S.C. PETROM AVIATION S.A. | | | Stația CF Balotești | |
| 178. | Linia ferată industrială S.C. ROMANIAN FUELLING SERVICES S.R.L. | | | S.C. ROMANIAN FUELLING SERVICES S.R.L. | | | Stația CF Balotești | |
| 179. | Linia ferată industrială S.C. REMAT MUELLER-GUTTENBRUNN S.R.L. și S.C. COMAT S.A. Brașov | | | S.C. REMAT MUELLER-GUTTENBRUNN S.R.L. și S.C. COMAT S.A. | | | Stația CF Brașov Triaj | |
| 180. | Linia ferată industrială S.C. RENTRIT S.A. | | | S.C. ARABESQUE S.R.L. | | | H.M. Ploiești Crâng | |
| 181. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. PRAHOVA – SILOZ PLOIEȘTI | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | H.M. Ploiești Crâng | |
| 182. | Linia ferată industrială S.C. BAUROM Warehouse S.A | | | S.C. BAUROM Warehouse S.A | | | Stația CF Chitila | |
| 183. | Linia ferată industrială S.C. ARABESQUE S.A. | | | S.C. ARABESQUE S.A. | | | Stația CF Chitila | |
| 184. | Linia ferată industrială S.C. GRAMPET S.A. București SUCURSALA BUCUREȘTI LOGISTICS – TERMINAL CHITILA | | | S.C. GRAMPET S.A. București SUCURSALA BUCUREȘTI LOGISTICS | | | Stația CF Chitila | |
| 185. | Linia ferată industrială S.C. GASPECO L&D S.A. | | | S.C. ROMPETROL GAS S.R.L. | | | Stația CF Pasărea | |
| 186. | Linia ferată industrială S.C. ARTEGO SA Tg. Jiu | | | S.C. ARTEGO SA | | | Stația CF Ecaterina Teodoroiu | |
| 187. | Linia ferată industrială Laffarge Targu Jiu (Bârsești) | | | S.C. LAFARGE CIMENT (ROMÂNIA) S.A. | | | H.M. Bârsești | |
| 188. | Linia ferată industrială C.N.H. S.A. Petroșani EPCVJ Vulcan – Punct Lucru Vulcan | | | C.N.H. S.A. Petroșani | | | Stația CF Iscroni | |
| 189. | Linia ferată industrială S.C. SIMOB LIMITED S.R.L. Brașov | | | S.C. SIMOB LIMITED S.R.L. | | | Stația CF Iernut | |
| 190. | Linia ferată industrială S.C. IRV SIRV Mărășesti | | | S.C. CFR - IRV S.A. Constanța | | | Stația CF Mărășesti | |
| 191. | Linia ferată industrială S.C. PETROM L.P.G. S.A. Punct de lucru Timișoara | | | S.C. PETROM L.P.G. S.A. | | | Stația CF Timișoara Vest | |
| 192. | Linia ferată industrială S.C. Enet S.A. Focșani | | | S.C. Enet S.A. Focșani | | | Stația CF Focșani | |
| 193. | Linia ferată industrială S.C. INTERAGRO S.A. Săvinești | | | S.C. INTERAGRO S.A. | | | H.C. Săvinești | |
| 194. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. – SUCURSALA BICAZ | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Bicaz | |
| 195. | Linia ferată industrială Administrația Națională a Rezervelor de Stat Unitatea Teritorială Podoleni | | | Administrația Națională a Rezervelor de Stat | | | H.M. Podoleni | |
| 196. | Linia ferată industrială S.C. CONPET S.A. Rampa Marghita | | | S.C. CONPET S.A. | | | Statia CF Marghita | |
| 197. | Linia ferată industrială S.C. ȘANTIERUL NAVAL ORȘOVA S.A. | | | S.C. ȘANTIERUL NAVAL ORȘOVA S.A. | | | Stația CF Orșova | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 198. | Linia ferată industrială S.C. Salzgitter Mannesmann Distribuție S.R.L. | | | S.C. Salzgitter Mannesmann Distribuție S.R.L. | | | Stația CF Giurgiu Nord | |
| 199. | Linia ferată industrială DEPOUL DE LOCOMOTIVE „CFR MARFĂ” SIMERIA | | | S.N.T.F.M. „CFR MARFĂ” S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA BANAT-OLTENIA | | | Stația CF Simeria | |
| 200. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. – Depozitul Timișoara | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | H.M. Semenic | |
| 201. | Linia ferată industrială S.C. AZUR S.A. | | | S.C. AZUR S.A. | | | H.M. Semenic | |
| 202. | Linia ferată industrială S.C. Detergenți S.A. Timișoara | | | S.C. Detergenți S.A. | | | H.M. Semenic | |
| 203. | Linia ferată industrială S.C. European Rail Transport Feroviar S.R.L. - Antestația Timișoara | | | S.C. European Rail Transport Feroviar S.R.L. | | | H.M. Semenic | |
| 204. | Linia ferată industrială S.C. Smithfield Ferme S.R.L. TIMIȘOARA | | | S.C. Smithfield Ferme S.R.L. | | | H.M. Pădureni Timiș | |
| 205. | Linia ferată industrială S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. - Sucursala Iași | | | S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. – Sucursala Iași | | | Stația CF Socola – grupa Triaj | |
| 206. | Linia ferată industrială S.C. INTERCEREAL S.A. MOVILA – Siloz Fetești Est | | | S.C. INTERCEREAL S.A. | | | Stația CF Fetești | |
| 207. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Fetești | | | S.N.T.F.M. „ C.F.R Marfă ” S.A. | | | Stația CF Fetești | |
| 208. | Linia ferată industrială S.C. UNIFERTRANS S.A. | | | S.C. UNIFERTRANS S.A. | | | Stația CF Fetești | |
| 209. | Linia ferată industrială S.C. INTERCEREAL S.A. – Punct de lucru Siloz Cărpiniș | | | S.C. INTERCEREAL S.A. | | | Stația CF Cărpiniș | |
| 210. | Linia ferată industrială S.C. STAR GATE S.R.L. | | | S.C. STAR GATE S.R.L. | | | Stația CF Ilva Mică | |
| 211. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Vrancea – Baza Recepție Mihălceni | | | S.C. COMCEREAL S.A. Vrancea | | | Stația CF Ciorăști | |
| 212. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. – Baza Recepție Pădureni | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | HM Pădureni Putna | |
| 213. | Linia ferată industrială S.C. BUTAN GAS INTERNAȚIONAL S.R.L. Lugoj | | | S.C. BUTAN GAS ROMÂNIA S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA LUGOJ | | | Stația CF Lugoj | |
| 214. | Linia ferată industrială S.C. ARKAINDUSTRY HOTEL S.R.L. LUGOJ | | | S.C. ARKA INDUSTRY HOTEL S.R.L. LUGOJ | | | Stația CF Lugoj | |
| 215. | Linia ferată industrială S.C. Mondial S.A. Lugoj | | | S.C. Mondial S.A. | | | Stația CF Lugoj | |
| 216. | Linia ferată industrială S.C. O&B INVEST S.R.L. GIURGIU | | | S.C. DELTA GAS S.R.L. | | | H.M. Boboc | |
| 217. | Linia ferată industrială S.C. MINI SERV OIL S.R.L. Vădeni | | | S.C. MINI SERV OIL S.R.L. | | | H.M. Vădeni | |
| 218. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Medgidia | | | S.N.T.F.C. „C.F.R. Călători” S.A. | | | Stația CF Medgidia | |
| 219. | Linia ferată industrială S.C. Rafinăria Astra Română S.A. | | | S.C. RAFINĂRIA ASTRA ROMÂNĂ S.A. | | | Stația CF Ghighiu și Stația CF Ploiești Sud | |
| 220. | Linia ferată industrială S.N.S. S.A. București, Sucursala Salina Cacica | | | S.N.S. S.A. București, Sucursala Salina Cacica | | | H.M. Cacica | |
| 221. | Linia ferată industrială S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. – Baza Mihăești | | | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. | | | H.M. Mihăești | |
| 222. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL OLT S.A. – Siloz Potcoava | | | S.C. COMCEREAL OLT S.A. | | | Stația CF Potcoava | |
| 223. | Linia ferată industrială S.C. COMPLEXUL ENERGETIC CRAIOVA (OLTENIA) S.A. | | | S.C. COMPLEXUL ENERGETIC CRAIOVA (OLTENIA) S.A. | | | Stația CF Albeni | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|------------------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 224. | Linia ferată industrială S.C. ARVI AGRO S.R.L. | | | S.C. ARVI AGRO S.R.L. | | | Stația CF Cristești Jijia și H.M. Holboca | |
| 225. | Linia ferată industrială S.C. PETROLBIT S.R.L. | | | S.C. PETROLBIT S.R.L. | | | Stația CF Cristești Jijia și H.M. Holboca | |
| 226. | Linia ferată industrială S.C. INTERCEREAL S.A. MOVILA – SILOZ BĂRĂGANU | | | S.C. INTERCEREAL S.A. | | | H.M. Bărăganu | |
| 227. | Linia ferată industrială S.C. MEGA COMPANY S.R.L. | | | S.C. MEGA COMPANY S.R.L. | | | H.M. Valea Călugărească | |
| 228. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. PRAHOVA BAZA DE RECEPȚIE FLOREȘTI | | | S.C. COMCEREAL S.A. PRAHOVA BAZA DE RECEPȚIE FLOREȘTI | | | Stația CF Florești Prahova | |
| 229. | Linia ferată industrială S.C. HERCULES S.A. | | | S.C. HERCULES S.A. | | | Stația CF Brăila Grupa Brăila Port | |
| 230. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. BACĂU – SILOZUL DE CEREALE SASCUT | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | Stația CF Sascut | |
| 231. | Linia ferată industrială S.C. REMATINVEST S.R.L. PUNCT DE LUCRU BISTRITA | | | S.C. REMATINVEST S.R.L. | | | Stația CF Bistrița Nord | |
| 232. | Linia ferată industrială S.C. MOPAL S.A. | | | S.C. MOPAL S.A. | | | Stația CF Bistrița Nord | |
| 233. | Linia ferată industrială S.C. SIMBAC S.A. ORADEA | | | S.C. SIMBAC S.A. ORADEA | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 234. | Linia ferată industrială S.C. REMATINVEST S.R.L. Punct de Lucru Alba Iulia | | | S.C. REMATINVEST S.R.L. | | | Stația CF Alba Iulia | |
| 235. | Linia ferată industrială S.C. REMATINVEST S.R.L. PUNCT DE LUCRU SĂCĂLAZ | | | S.C. REMATINVEST S.R.L. | | | Stația CF Timișoara Nord Stația CF Săcălaz Stația CF Ronaț Triaj | |
| 236. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. Depozit PETROM Cristian | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | H.M. Cristian | |
| 237. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. Depozit PETROM București Sud | | | S.C. SGS ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Jilava | |
| 238. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. Punct de lucru Siloz Roșiori | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | H.M. Roșiori | |
| 239. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. Punct de lucru Siloz Alexandria | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Alexandria | |
| 240. | Linia ferată industrială S.C. AGROCHIRNOGI S.A. CHIRNOGI – Siloz Ciulnița | | | S.C. AGROCHIRNOGI S.A. | | | Stația CF Ciulnița | |
| 241. | Linia ferată industrială S.C. SILNEF M.G. SRL Brașov – Depozit Tîrgoviște | | | S.C. SILNEF M.G. SRL BRAȘOV | | | Stația CF Tîrgoviște Nord | |
| 242. | Linia ferată industrială S.C. B.A.T. S.A. Tîrgoviște | | | S.C. B.A.T. S.A. TÎRGOVIȘTE | | | Stația CF Tîrgoviște Nord | |
| 243. | Linia ferată industrială S.C. ROMPAK S.R.L. Pașcani | | | S.C. ROMPAK S.R.L. | | | Stația CF Pașcani | |
| 244. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz LEU | | | S.C. CEREALCOM DOLJ SRL | | | H.M. Leu | |
| 245. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ SA – Siloz BANU MĂRĂCINE | | | S.C. CEREALCOM DOLJ SRL | | | H.M. Banu Mărăcine | |
| 246. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz BĂILEȘTI | | | S.C. CEREALCOM DOLJ SRL | | | Stația CF Băilești | |
| 247. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz SEGARCEA | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. | | | Stația CF Segarcea | |
| 248. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz MOTĂȚEI | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. | | | H.M. Motăței | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 249. | Linia ferată industrială S.C. GAS TERMINAL GIURGIU S.R.L. | | | S.C. GAS TERMINAL GIURGIU S.R.L. | | | Stația CF Giurgiu Sud | |
| 250. | Linia ferată industrială SCAEP Giurgiu Port | | | SCAEP Giurgiu Port | | | Stația CF Giurgiu Sud | |
| 251. | Linia ferată industrială SC CIECH SODA ROMÂNIA S.A. | | | SC CIECH SODA ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Govora | |
| 252. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROCARBON S.A. SLATINA | | | S.C. ELECTROCARBON S.A. | | | Stația CF Slatina | |
| 253. | Linia ferată industrială S.C. ALRO S.A. | | | S.C. ALRO S.A. | | | Stația CF Slatina | |
| 254. | Linia ferată industrială Remat Scholz Filiala Moldova S.R.L. – Punct de lucru Botoșani | | | Remat Scholz Filiala Moldova S.R.L. | | | Stația CF Botoșani | |
| 255. | Linia ferată industrială S.C. AGRANA ROMÂNIA S.A. București Sucursala Buzău | | | S.C. AGRANA ROMÂNIA S.A. București Sucursala Buzău | | | H.M. Buzău Sud | |
| 256. | Linia ferată industrială S.C. GRAMPET SERVICE S.A. Punct de lucru Ploiești | | | S.C. GRAMPET SERVICE S.A. | | | Stația CF Ploiești Sud | |
| 257. | Linia ferată industrială S.C. Cerealcom S.A. – Siloz Videle | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Videle | |
| 258. | Linia ferată industrială S.C. RAFINĂRIA STEAUA ROMÂNĂ S.A. CÂMPINA | | | S.C. RAFINĂRIA STEAUA ROMÂNĂ S.A. CÂMPINA | | | Stația CF Câmpinița | |
| 259. | Linia ferată industrială AFER | | | AFER | | | Stația CF Grivița | |
| 260. | Linia ferată industrială S.C. AZOMA S.A. Arad | | | S.C. AGRIGROS S.R.L. | | | Stația CF Aradu Nou | |
| 261. | Linia ferată industrială S.C. OMYA CALCITA S.R.L. București - Punct de lucru Voislova | | | S.C. OMYA CALCITA S.R.L. | | | H.M. Voislova | |
| 262. | Linia ferată industrială S.C. ISAF-Societate de Semnalizari și Automatizari Feroviare S.A. | | | S.C. ISAF-Societate de Semnalizari și Automatizari Feroviare S.A. | | | Stația CF București Triaj | |
| 263. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. – Punct de Lucru Sărulești | | | S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. | | | Stația CF Sărulești | |
| 264. | Linia ferată industrială S.C. RELOC S.A. | | | S.C. RELOC S.A. | | | Stația CF Craiova | |
| 265. | Linia ferată industrială S.C. Prutul S.A. | | | S.C. Prutul S.A. | | | Stația CF Lehliu | |
| 266. | Linia ferată industrială S.C. Prio Extracție S.R.L. | | | S.C. Prio Extracție S.R.L. | | | Stația CF Lehliu | |
| 267. | Linia ferată industrială S.C. Prio Biocombustibil S.R.L. | | | S.C. Prio Biocombustibil S.R.L. | | | Stația CF Lehliu | |
| 268. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Buzău | | | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 269. | Linia ferată industrială S.C. CCF S.A. | | | S.C. CCF S.A. | | | H.M. Pojorata | |
| 270. | Linia ferată industrială S.C. FLOAREA INTERNAȚIONAL S.R.L. București Punct de lucru Țândărei | | | S.C. FLOAREA INTERNAȚIONAL S.R.L. | | | Stația CF Țândărei | |
| 271. | Linia ferată industrială S.C. Gaspeco L&D S.A. - Punct de lucru Timișoara | | | S.C. Gaspeco L&D S.A. | | | Stația CF CET Timișoara Vest | |
| 272. | Linia ferată industrială S.C. Schenker Logistics România S.A. – Sucursala IAȘI – Punct de lucru GALAȚI | | | S.C. Schenker Logistics România S.A. – Sucursala IAȘI | | | Stația CF Galați | |
| 273. | Linia ferată industrială S.C. Butan Gas România S.A. Sucursala Oradea | | | S.C. Butan Gas România S.A. | | | H.M. Osorhei | |
| 274. | Linia ferată industrială S.C. AGROTEX S.R.L. Carei – Punct de lucru Valea lui Mihai | | | S.C. AGROTEX S.R.L. Carei | | | Stația CF Valea lui Mihai | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 275. | Linia ferată industrială S.C. HIDROCONSTRUCȚIA S.A. BUCUREȘTI Sucursala Moldova – Depozitul Nehoiașu | | | S.C. HIDROCONSTRUCȚIA S.A. Sucursala Moldova | | | Stația CF Nehoiașu | |
| 276. | Linia ferată industrială ANRSPS - U.T.235 Gura Ocnitei – ADÂNCA – JUDEȚUL DÂMBOVIȚA | | | ANRSPS - U.T.235 | | | H.M. Adâncă | |
| 277. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz Portărești | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. | | | Stația CF Portărești | |
| 278. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz Băilești | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. | | | Stația CF Băilești | |
| 279. | Linia ferată industrială S.C. EXPUR S.A. – Punct de lucru Slobozia | | | S.C. EXPUR S.A. – Punct de lucru Slobozia | | | Stația CF Slobozia Veche | |
| 280. | Linia ferată industrială S.C. ARDEALUL S.A. Carei – Baza Siloz Satu Mare | | | S.C. ARDEALUL S.A. | | | Stația CF Satu Mare | |
| 281. | Linia ferată industrială S.C. HOLCIM S.A. – Punct de lucru CIMENT CÂMPULUNG | | | S.C. HOLCIM S.A. Punct de lucru CIMENT CÂMPULUNG | | | H.M. Argeșel | |
| 282. | Linia ferată industrială S.C. HOLCIM (România) S.A. – Punct de lucru Progresul | | | S.C. HOLCIM (România) S.A. | | | Stația CF Progresu | |
| 283. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. | | | S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. | | | H.M. Fundulea | |
| 284. | Linia Ferată Industrială S.C. PRUTUL S.A. Galați – Punct de Lucru Baza de Recepție Larga Jijia | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | H.M. Larga Jijia | |
| 285. | Linia Ferată Industrială S.C. MÂNDRA S.A. – Punct de Lucru Baza de Recepție Magazii Târgu Frumos | | | S.C. MÂNDRA S.A. | | | Stația CF Târgu Frumos | |
| 286. | Linia Ferată Industrială S.C. UNICONFEX EXIM S.R.L. – Punct de lucru Radomirești | | | S.C. UNICONFEX EXIM S.R.L. | | | H.M. Radomirești | |
| 287. | Linia Ferată Industrială A.N.R.S.P.S. – Unitatea Teritorială 145 Țântăreni | | | A.N.R.S.P.S. – Unitatea Teritorială 145 Țântăreni | | | H.M. Țântăreni | |
| 288. | Linia Ferată Industrială S.C. CEREALCOM BUZĂU S.A. – Siloz Cilibia | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Cilibia | |
| 289. | Linia Ferată Industrială S.C. AGRICOVER S.A. – Siloz Buzău Sud | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Buzău Sud | |
| 290. | Linia Ferată Industrială S.C. AGRICOVER S.A. – Siloz Buzău | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 291. | Linia Ferată Industrială S.C. PRUTUL S.A. GALAȚI – BAZA SILOZ SÂRCA | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | HM Sârca | |
| 292. | Linia Ferată Industrială S.C. BRISEGROUP S.R.L. – Baza de recepție Tecuci | | | S.C. BRISEGROUP S.R.L. | | | Stația CF Tecuci | |
| 293. | Linia Ferată Industrială S.C. REDIVIVUS-TAWIL GROUP S.R.L. Bistrița | | | S.C. REDIVIVUS – TAWIL GROUP S.R.L. | | | Stația CF Bistrița Nord | |
| 294. | Linia Ferată Industrială S.C. BUNGE ROMÂNIA S.R.L. – Siloz Traian Sat | | | S.C. BUNGE ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Traian Sat | |
| 295. | Linia Ferată Industrială S.C. DOLCHIMEX S.R.L. CARACAL | | | S.C. DOLCHIMEX S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |
| 296. | Linia Ferată Industrială S.C. AGRICOVER S.A. – SILOZ POGOANELE GRUPA A | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Pogoanele | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 297. | Linia Ferată Industrială S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | Stația CF Brăila | |
| 298. | Linia Ferată Industrială S.C. PRUTUL S.A. GALAȚI – Baza Siloz Călărași | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | Stația CF Călărași Sud | |
| 299. | Linia Ferată Industrială S.C. OLT PIESȘ S.R.L. – SILOZ SLATINA | | | S.C. OLT PIESȘ S.R.L. | | | Stația CF Slatina | |
| 300. | Linia Ferată Industrială S.C. TCE MOBILE DRYERS S.R.L. | | | S.C. TCE MOBILE DRYERS S.R.L. | | | Stația CF Roznov | |
| 301. | Linia Ferată Industrială S.C. REMATHOLDING Co S.R.L. – Punct de Lucru Chitila | | | S.C. REMATHOLDING Co S.R.L. | | | Stația CF Chitila | |
| 302. | Linia Ferată Industrială S.C. POPASUL TREBES S.R.L. MĂRGINENI Jud. Bacău | | | S.C. POPASUL TREBES S.R.L. | | | Stația CF Bacău | |
| 303. | Linia Ferată Industrială S.C. AGROIND CAUACEU S.A. – Punct de Lucru Oradea | | | S.C. AGROIND CAUACEU S.A. | | | H.M. Oradea Vest | |
| 304. | Linia Ferată Industrială S.C. BULROM GAS IMPEX S.R.L. – Depozit Vicșani, Linia 1N | | | S.C. BULROM GAS IMPEX S.R.L. | | | Stația CF Vicșani | |
| 305. | Linia Ferată Industrială S.C. LUKOIL ROMANIA SRL – Depozit Arad | | | S.C. LUKOIL ROMANIA S.R.L. | | | Stația CF Arad Vest | |
| 306. | Linia Ferată Industrială S.C. ULEROM S.A. VASLUI – ULEROM 2 | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | Stația CF Vaslui | |
| 307. | Linia Ferată Industrială S.C. REMAT S.R.L. Iași Punct de lucru SUCEAVA | | | S.C. REMAT S.A. | | | Stația CF Suceava | |
| 308. | Linia Ferată Industrială S.C. STG STEEL S.R.L. BUCUREȘTI – Punct de lucru Focșani | | | S.C. STG STEEL S.R.L. | | | Stația CF Focșani | |
| 309. | Linia Ferată Industrială S.C. VINCON VRANCEA S.A. FOCȘANI | | | S.C. VINCON VRANCEA S.A. | | | Stația CF Focșani | |
| 310. | Linia Ferată Industrială S.C. REAL ESTATE VISION S.R.L. BUCUREȘTI | | | S.C. REAL ESTATE VISION S.R.L. | | | Stația CF Focșani | |
| 311. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. Punct de Lucru Bradu de Sus | | | S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. | | | Stația CF Bradu de Sus | |
| 312. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. – linia 12 CN și S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – linia 9 CN | | | S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 313. | Linia ferată industrială S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – liniile 27 L și 28 N | | | S.C. TRANS EXPEDITION FERROVIAR S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 314. | Linia ferată industrială S.C. UNICOM HOLDING S.A. – Punct de lucru Dornești | | | S.C. UNICOM HOLDING S.A. | | | Stația CF Dornești | |
| 315. | Linia ferată industrială S.N.T.F.M. „CFR MARFĂ” S.A. Sucursala Moldova Stația Dornești Liniile 13 CL și 14 CN | | | S.N.T.F.M. „CFR MARFĂ” S.A. SUCURSALA MOLDOVA | | | Stația CF Dornești | |
| 316. | Linia ferată industrială S.C. PETROM AVIATION S.A. – Punct de lucru Timișoara | | | S.C. OMV PETROM AVIATION S.A. | | | Stația CF Remetea Mare | |
| 317. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Bacău – Baza de recepție Buhuși | | | S.C. COMCEREAL S.A. Bacău | | | Stația CF Buhuși | |
| 318. | Linia ferată industrială S.C. AROMET S.A. | | | S.C. AROMET S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 319. | Linia ferată industrială S.C. AGROSILOZ ROMANAȚI S.R.L. – Punct de lucru Caracal | | | S.C. AGROSILOZ ROMANAȚI S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-------------------------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 320. | Linia ferată industrială S.C. MAXSTILE S.R.L. | | | S.C. AGRIGROS S.R.L. | | | Stația CF Aradu Nou | |
| 321. | Linia ferată industrială S.C. PORT BAZINUL NOU S.A. | | | S.C. PORT BAZINUL NOU S.A. | | | Stația CF Galați | |
| 322. | Linia ferată industrială S.C. POP INDUSTRY S.R.L. Slatina | | | S.C. POP INDUSTRY S.R.L. | | | Stația CF Slatina | |
| 323. | Linia ferată industrială COMPANIA NAȚIONALĂ A URANIULUI S.A. București – SUCURSALA SUCEAVA și S.C. MINBUCOVINA S.A. Vatra Dornei | | | COMPANIA NAȚIONALĂ A URANIULUI S.A. București – SUCURSALA SUCEAVA | | | H.M. Argestru | |
| 324. | Linia ferată industrială S.C. EUROSILLOZ S.A. Punct de Lucru Turnu Măgurele | | | S.C. EUROSILLOZ S.A. | | | Stația CF Turnu Măgurele | |
| 325. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. – DEPOZIT CLUJ | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca Est | |
| 326. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Oradea | | | S.N.T.F.M. „ C.F.R Marfă ” S.A. | | | Stația CF Oradea | |
| 327. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA R S.R.L. Liniiile din stația Halmeu nr.9N, 1N, 12N, 13N, 14N, 20N, 21N, 22N, 32N, 33N, 34N, 35N, 37N, 10L, 15L, 16L, 17L, 18L, 19L, 23L, 24L, 38L, 42L | | | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA R S.R.L. | | | Stația CF Halmeu | |
| 328. | Linia ferată industrială S.C. NUTRIENTUL S.A. Palota | | | S.C. NUTRIENTUL S.A. | | | H.M. Oradea Vest | |
| 329. | Linia ferată industrială S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. BUCUREȘTI – SUCURSALA ARAD – Punct de Lucru Oradea | | | S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA ARAD | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 330. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Vaslui – BAZA DE RECEPȚIE SILOZ 1 BĂRLAD | | | S.C. COMCEREAL S.A | | | Stația CF Bărlad | |
| 331. | Linia ferată industrială S.C. ADMET S.A. ecartament normal și ecartament larg | | | S.C. ADMET S.A. | | | Stația CF Galați Mărfuri Galați Mărfuri- Galați Bazin | |
| 332. | Linia ferată industrială S.C. VASTIMPEX S.R.L. DORNEȘTI – Linia 2 CL | | | S.C. VASTIMPEX S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 333. | Linia ferată industrială S.C. COMAT ELECTRO S.R.L. | | | S.C. COMAT ELECTRO S.R.L. | | | Stația CF București Sud | |
| 334. | Linia ferată industrială S.C. BULROM GAS IMPEX S.R.L. – Depozit Vicșani, Linia 2L | | | S.C. BULROM GAS IMPEX S.R.L. | | | Stația CF Vicșani | |
| 335. | Linia ferată industrială S.C. OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. – Punct de lucru Fundulea | | | S.C. OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. | | | Stația CF Fundulea | |
| 336. | Linia ferată industrială S.C. KEMCRISTAL S.R.L. | | | S.C. KEMCRISTAL S.R.L. | | | Stația CF Fundulea | |
| 337. | Linia ferată industrială S.C. OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. – Depozitul de Carburanți Șercaia | | | S.C. OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. | | | Stația CF Șercaia | |
| 338. | Linia ferată industrială S.C. OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. – Punct de lucru Craiova | | | S.C. OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 339. | Linia ferată industrială S.C. ȘANTIERUL NAVAL „DAMEN” GALAȚI S.A. | | | S.C. ȘANTIERUL NAVAL „DAMEN” GALAȚI S.A. | | | Stația CF Galați | |
| 340. | Linia ferată industrială S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. – Baza de Recepție Fărcașele | | | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. | | | Stația CF Fărcașele | |
| 341. | Linia ferată industrială S.C. Oscar Downstream S.R.L. Punct de Lucru Zădăreni | | | S.C. Oscar Downstream S.R.L. | | | Stația CF Zădăreni | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 342. | Linia ferată industrială S.C. ENERGY BIO CHEMICALS S.A. – București – Sucursala CAROM ONEȘTI | | | S.C. ENERGY BIO CHEMICALS S.A. București – Sucursala CAROM ONEȘTI | | | Stația CF Onești | |
| 343. | Linia ferată industrială S.C. Complexul Energetic Oltenia S.A. – Sucursala Divizia Minieră Tg. Jiu – Punct de Lucru Exploatare Livrări CFU – Depozitul de Cărbune Olteț-Alunu | | | S.C. Complexul Energetic Oltenia S.A. | | | H.M. Alunu | |
| 344. | Linia ferată industrială S.C. Complexul Energetic Oltenia S.A. – Sucursala Divizia Minieră Tg. Jiu – Punct de Lucru Exploatare Livrări CFU – Depozitul de Cărbune Berbești | | | S.C. Complexul Energetic Oltenia S.A. | | | Stația CF Berbești | |
| 345. | Linia ferată industrială S.C. COM PIETA CCC S.R.L. | | | S.C. COM PIETA CCC S.R.L. | | | Stația CF Podu Iloaiei | |
| 346. | Linia ferată industrială S.C. AGRICOVER S.A. – Siloz Balta Albă | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Balta Albă | |
| 347. | Linia ferată industrială S.C. Cerealcon Buzău – Siloz Costești | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Costești | |
| 348. | Linia ferată industrială S.C. Avicola Costești S.A. | | | S.C. Avicola Costești S.A. | | | Stația CF Costești | |
| 349. | Linia ferată industrială S.C. AGRICOVER S.A. – Baza de recepție Corabia | | | S.C. AGRICOVER S.A. | | | Stația CF Corabia | |
| 350. | Linia ferată industrială S.C. SACOM AGRO S.R.L. Iași | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | Stația CF Socola | |
| 351. | Linia ferată industrială S.C. PREMETALICA S.R.L. Botoșani | | | S.C. PREMETALICA S.R.L. | | | Stația CF Botoșani | |
| 352. | Linia ferată industrială R.A.A.N. Sucursala ROMAG TERMO Turnu Severin | | | R.A.A.N. Sucursala ROMAG TERMO Turnu Severin | | | Stația CF Drobeta Turnu Severin Mărfuri | |
| 353. | Linia ferată industrială S.C. Lafarge Agregate Betoane S.A. – Punct de Lucru Exploatare Malnaș | | | S.C. Lafarge Agregate Betoane S.A. | | | Stația CF Malnaș Băi | |
| 354. | Linia ferată industrială S.C. Centrul de prelucrare a oțelului S.R.L. – Punct de Lucru Buzău | | | S.C. Centrul de prelucrare a oțelului S.R.L. | | | Stația CF Buzău Sud | |
| 355. | Linia ferată industrială S.C. Gerom S.A. | | | S.C. Gerom S.A. | | | Stația CF Buzău Sud | |
| 356. | Linia ferată industrială S.C. Steel Construct S.R.L. | | | S.C. Steel Construct S.R.L. | | | Stația CF Portărești | |
| 357. | Linia ferată industrială Societatea Națională a Sării S.A. București – Sucursala Salina Ocna Dej | | | Societatea Națională a Sării S.A. București – Sucursala Salina Ocna Dej | | | Stația CF Dej Călători - Apahida | |
| 358. | Linia ferată industrială S.C. Unicom Holding S.A. – Punct de Lucru Halmeu (pentru ecartament de 1435 mm) | | | S.C. Unicom Holding S.A. | | | Stația CF Halmeu | |
| 359. | Linia ferată industrială S.C. Brisegroup S.R.L. - Baza de Recepție Carei | | | S.C. Brisegroup S.R.L. | | | Stația CF Carei | |
| 360. | Linia ferată industrială S.C. Agricover S.A. – Baza de Recepție Tinca | | | S.C. Agricover S.A. | | | Stația CF Tinca | |
| 361. | Linia ferată industrială S.C. Cargill S.A. – Siloz Corabia | | | S.C. Cargill S.A. | | | Stația CF Corabia | |
| 362. | Linia ferată industrială S.C. Cargill S.A. – Siloz Călărași | | | S.C. Cargill S.A. | | | Stația CF Călărași Sud | |
| 363. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Bacău – Punct de Lucru Buhuși | | | S.C. COMCEREAL S.A. Bacău | | | Stația CF Buhuși | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 364. | Linia ferată industrială S.C. Cerealcom S.A. Brăila – Baza de Recepție Jirlău | | | S.C. Cerealcom S.A. Brăila | | | Stația CF Jirlău | |
| 365. | Linia ferată industrială S.C. Agricom Servimpex S.R.L. | | | S.C. Agricom Servimpex S.R.L. | | | Stația CF Cilibia | |
| 366. | Linia ferată industrială S.C. Biochem S.R.L. | | | S.C. Biochem S.R.L. | | | Stația CF Ciulnița | |
| 367. | Linia ferată industrială S.C.T. București S.A. – Sucursala Drumuri și Poduri Craiova | | | S.C.T. București S.A. | | | Stația CF Cernele | |
| 368. | Linia ferată industrială S.C. CET IAȘI S.A. – CET II HOLBOCA | | | S.C. Dalkia Termo Iași S.A. | | | Stația CF Socola și Holboca H.M. | |
| 369. | Linia ferată industrială S.C. Comat Trading S.A. Bistrița | | | S.C. Comat Trading S.A. Bistrița | | | Stația CF Bistrița Nord | |
| 370. | Linia ferată industrială S.C. ACI S.A. | | | S.C. ACI S.A. | | | Stația CF Bistrița Nord | |
| 371. | Linia ferată industrială S.C. ROMPETROL GAS S.R.L. | | | S.C. ROMPETROL GAS S.R.L. | | | Stația CF Glogovăț | |
| 372. | Linia ferată industrială S.C. CONAR S.A. | | | S.C. CONAR S.A. | | | Stația CF Glogovăț | |
| 373. | Linia ferată industrială S.C. Condor S.A. | | | S.C. Condor S.A. | | | Stația CF Deva | |
| 374. | Linia ferată industrială S.C. AISE S.R.L. | | | S.C. AISE S.R.L. | | | Stația CF Deva | |
| 375. | Linia ferată industrială S.C. Cereal Bac S.R.L. – Baza de Recepție Vlădeni | | | S.C. Cereal Bac S.R.L. | | | Stația CF Vlădeni | |
| 376. | Linia ferată industrială S.C. Tawil Metal Recycling S.R.L. | | | S.C. Tawil Metal Recycling S.R.L. | | | Stația CF Deva | |
| 377. | Linia ferată industrială S.C. OMV Petrom S.A. București – Depozit Petrom Deva | | | S.C. OMV Petrom S.A. | | | Stația CF Deva | |
| 378. | Linia ferată industrială S.C. TEHNOINVEST & CO RECYCLING S.R.L. | | | Persoanele fizice Bibicu Ștefan și coproprietarii | | | Stația CF Deva | |
| 379. | Linia ferată industrială S.C. Boromir Ind S.R.L. – Punct de Lucru Deva | | | S.C. Boromir Ind S.R.L. | | | Stația CF Deva | |
| 380. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM TIMIȘ S.A. – Punct de Lucru Jebel | | | S.C. CEREALCOM TIMIȘ S.A. | | | Stația CF Jebel | |
| 381. | Linia ferată industrială Administrația Națională a Rezervelor de Stat Unitatea Teritorială 440 – Făget Teleajen | | | Administrația Națională a Rezervelor de Stat | | | Stația CF Făget Teleajen | |
| 382. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Botoșani | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | Stația CF Botoșani | |
| 383. | Linia ferată industrială S.C. TEREOS ROMÂNIA S.A. | | | S.C. TEREOS ROMÂNIA S.A. | | | Stația CF Luduș | |
| 384. | Linia ferată industrială S.C. SIMCOR S.A. | | | S.C. SIMCOR S.A. | | | Stația CF Valea lui Mihai | |
| 385. | Linia ferată industrială S.C. AGROTEX S.R.L. Carei – Punct de Lucru Valea lui Mihai | | | S.C. AGROTEX S.R.L. Carei | | | Stația CF Valea lui Mihai | |
| 386. | Linia ferată industrială S.C. ARCELORMITTAL TUBULAR PRODUCTS IAȘI S.A. | | | S.C. ARCELORMITTAL TUBULAR PRODUCTS IAȘI S.A. | | | Stația CF Socola | |
| 387. | Linia ferată industrială S.C. ARDAGH METAL PACKAGING BUFTEA S.A. | | | S.C. ARDAGH METAL PACKAGING BUFTEA S.A. | | | Stația CF Buftea | |
| 388. | Linia ferată industrială S.C. ARCON S.R.L. | | | S.C. ARCON S.R.L. | | | Stația CF Sf. Gheorghe | |
| 389. | Linia ferată industrială S.C. SUBANSAMBLE AUTO S.A. | | | S.C. SUBANSAMBLE AUTO S.A. | | | Stația CF Sf. Gheorghe | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 390. | Linia ferată industrială OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. – Punct de lucru Războieni | | | OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. | | | Stația CF Războieni | |
| 391. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA S.R.L. linia 20 AL | | | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 392. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA S.R.L. liniile nr.15, 16, 18, 19 cale normală | | | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 393. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA S.R.L. liniile 8 L și 11 L | | | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 394. | Linia ferată industrială S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – linia 10 L | | | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIA S.R.L. | | | Stația CF Dornești | |
| 395. | Linia ferată industrială S.C. SISTEMGAS S.R.L. | | | S.C. SISTEMGAS S.R.L. | | | Stația CF Timișoara Sud | |
| 396. | Linia ferată industrială S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – linia 1 CN Portal, 2 CN Portal | | | S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. | | | Stația CF Cristești Jijia | |
| 397. | Linia ferată industrială S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – linia 1 CL Portal, 2 CL Portal | | | S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. | | | Stația CF Cristești Jijia | |
| 398. | Linia ferată industrială S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – linia 3 CN Portal, 4 CN Portal | | | S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. | | | Stația CF Cristești Jijia | |
| 399. | Linia ferată industrială S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – linia 1 CN, 2 CN, 3 CN, 4 CN transbordare vagoane acoperite | | | S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. | | | Stația CF Cristești Jijia | |
| 400. | Linia ferată industrială S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. – linia 1 CL și 2 CL transbordare vagoane acoperite | | | S.C. TRANSBORDARE VAGOANE MARFĂ S.A. | | | Stația CF Cristești Jijia | |
| Anexa II la CSB 0050 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 1. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400043-2 (serie șasiu A 043) | | | | |
| 2. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400050-7 (serie șasiu A 050) | | | | |
| 3. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400064-8 (serie șasiu 64) | | | | |
| 4. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400066-3 (serie șasiu 066B-007) | | | | |
| 5. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400082-0 (serie șasiu 082) | | | | |
| 6. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400084-6 (serie șasiu 131927) | | | | |
| 7. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400087-9 (serie șasiu 87) | | | | |
| 8. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400090-3 (serie șasiu 90) | | | | |
| 9. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400103-4 (serie șasiu 103) | | | | |
| 10. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400115-8 (serie șasiu 115) | | | | |
| 11. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400119-0 (serie șasiu 137) | | | | |
| 12. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400167-9 (serie șasiu 214) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 13. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400172-9 (serie șasiu 219) | | | | |
| 14. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400173-7 (serie șasiu 220) | | | | |
| 15. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400218-0 (serie șasiu 410742) | | | | |
| 16. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400220-6 (serie șasiu A267) | | | | |
| 17. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400316-2 (serie șasiu 371) | | | | |
| 18. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400344-4 (serie șasiu 406) | | | | |
| 19. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400378-2 (serie șasiu 461) | | | | |
| 20. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400426-9 (serie șasiu 523) | | | | |
| 21. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400428-5 (serie șasiu 525) | | | | |
| 22. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400437-6 (serie șasiu 542) | | | | |
| 23. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400459-0 (serie șasiu 566) | | | | |
| 24. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400477-2 (serie șasiu 581) | | | | |
| 25. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400478-0 (serie șasiu 925332) | | | | |
| 26. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400494-7 (serie șasiu 599) | | | | |
| 27. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400517-5 (serie șasiu 460) | | | | |
| 28. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400550-6 (serie șasiu 655) | | | | |
| 29. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400571-2 (serie șasiu 917429) | | | | |
| 30. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400578-7 (serie șasiu 683) | | | | |
| 31. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400582-9 (serie șasiu 687) | | | | |
| 32. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400584-5 (serie șasiu 689) | | | | |
| 33. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400593-6 (serie șasiu 698) | | | | |
| 34. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400605-8 (serie șasiu 108) | | | | |
| 35. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400615-7 (serie șasiu 720) | | | | |
| 36. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400635-5 (serie șasiu 0740) | | | | |
| 37. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400640-5 (serie șasiu 745) | | | | |
| 38. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400691-8 (serie șasiu 797) | | | | |
| 39. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400704-9 (serie șasiu 809) | | | | |
| 40. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400733-8 (serie șasiu 838) | | | | |
| 41. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400748-6 (serie șasiu 853) | | | | |
| 42. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400749-4 (serie șasiu 854) | | | | |
| 43. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400766-8 (serie șasiu 988) | | | | |
| 44. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400795-7 (serie șasiu 946) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreținere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 45. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400797-3 (serie șasiu 915) | | | | |
| 46. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400803-9 (serie șasiu 907-992) | | | | |
| 47. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400861-7 (serie șasiu A262) | | | | |
| 48. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400865-8 (serie șasiu 1015) | | | | |
| 49. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400882-3 (serie șasiu 1031) | | | | |
| 50. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400884-9 (serie șasiu 1034) | | | | |
| 51. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401001-9 (serie șasiu 108) | | | | |
| 52. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401004-3 (serie șasiu 141) | | | | |
| 53. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401007-6 (serie șasiu 159) | | | | |
| 54. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401012-6 (serie șasiu 489) | | | | |
| 55. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401014-2 (serie șasiu 493) | | | | |
| 56. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401018-3 (serie șasiu 644) | | | | |
| 57. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401021-7 (serie șasiu 337) | | | | |
| 58. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401023-3 (serie șasiu 509) | | | | |
| 59. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401024-1 (serie șasiu FS) | | | | |
| 60. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401025-8 (serie șasiu FS) | | | | |
| 61. | LE 5100 kW | | | 91 55 0 600001-6 (serie șasiu 787) | | | | |
| 62. | LE 5100 kW | | | 40-0185-5 (serie șasiu 611) | | | | |
| 63. | LE 5100 kW | | | 40-0711-8 (serie șasiu 817) | | | | |
| 64. | LE 5100 kW | | | 40-0723-3 (serie șasiu 828) | | | | |
| 65. | LE 5100 kW | | | 40-0817-3 (serie șasiu 967) | | | | |
| 66. | LE 5100 kW | | | 40-1005-4 (serie șasiu 154) | | | | |
| 67. | LE 5100 kW | | | 40-1006-2 (serie șasiu 154) | | | | |
| 68. | LE 5100 kW | | | 40-1008-8 (serie șasiu 341) | | | | |
| 69. | LE 5100 kW | | | 40-1009-6 (serie șasiu 397) | | | | |
| 70. | LE 5100 kW | | | 40-1010-4 (serie șasiu 450) | | | | |
| 71. | LE 5100 kW | | | 40-1011-2 (serie șasiu 452) | | | | |
| 72. | LE 5100 kW | | | 40-1013-8 (serie șasiu 491) | | | | |
| 73. | LE 5100 kW | | | 40-1019-5 (serie șasiu 696) | | | | |
| 74. | LE 5100 kW | | | 40-1020-3 (serie șasiu 026) | | | | |
| 75. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425109-2 (serie șasiu 425109) | | | | |
| 76. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425125-8 (serie șasiu 425125) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------------|-----------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | Stația CF adiacentă | | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 77. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425162-1 (serie șasiu 425162) | | | | |
| 78. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425164-7 (serie șasiu 425164) | | | | |
| 79. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425170-4 (serie șasiu 425170) | | | | |
| 80. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425176-1 (serie șasiu 425176) | | | | |
| 81. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425181-1 (serie șasiu 425181) | | | | |
| 82. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425186-0 (serie șasiu 525186) | | | | |
| 83. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425204-1 (serie șasiu 425204) | | | | |
| 84. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425206-6 (serie șasiu 425206) | | | | |
| 85. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425207-4 (serie șasiu FS) | | | | |
| 86. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425208-2 (serie șasiu 425208) | | | | |
| 87. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425209-0 (serie șasiu FS) | | | | |
| 88. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425213-2 (serie șasiu 525213) | | | | |
| 89. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425214-0 (serie șasiu 425214) | | | | |
| 90. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425215-7 (serie șasiu 425215) | | | | |
| 91. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425218-1 (serie șasiu FS) | | | | |
| 92. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425222-3 (serie șasiu 425222) | | | | |
| 93. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425224-9 (serie șasiu 425224) | | | | |
| 94. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425226-4 (serie șasiu 425226) | | | | |
| 95. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425228-0 (serie șasiu 425228) | | | | |
| 96. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425232-2 (serie șasiu 425232) | | | | |
| 97. | LE 4130 kW | | | 91 53 0 425123-3 (serie șasiu 425123) | | | | |
| 98. | LE 3400 kW | | | 43-0132-1 (serie șasiu 243) | | | | |
| 99. | LE 3400 kW | | | 91 53 0 430056-8 (serie șasiu 172) | | | | |
| 100. | LE 3400 kW | | | 91 53 0 430070-9 (serie șasiu 186) | | | | |
| 101. | LE 3400 kW | | | 91 53 0 430071-7 (serie șasiu 187) | | | | |
| 102. | LE 3400 kW | | | 91 53 0 430075-8 (serie șasiu 191) | | | | |
| 103. | LE 3400 kW | | | 91 53 0 430130-1 (serie șasiu 282) | | | | |
| 104. | LE 3400 kW | | | 91 53 0 430144-2 (serie șasiu 1141024) | | | | |
| 105. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430141-2 (serie șasiu 1141014) | | | | |
| 106. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430142-0 (serie șasiu 1141002) | | | | |
| 107. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430143-8 (serie șasiu 1141006) | | | | |
| 108. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430145-3 (serie șasiu 1141047) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 109. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430149-5 (serie șasiu 1141021) | | | | |
| 110. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430152-9 (serie șasiu 1141033) | | | | |
| 111. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430153-7 (serie șasiu 1141038) | | | | |
| 112. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430154-5 (serie șasiu 1141040) | | | | |
| 113. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430155-2 (serie șasiu 1141034) | | | | |
| 114. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430157-8 (serie șasiu 1141042) | | | | |
| 115. | LE 3400 kW | | | 97 53 0 430147-9 (serie șasiu 1141 018) | | | | |
| 116. | LDE 2100 CP | | | 60-0216-6 (serie șasiu 246) | | | | |
| 117. | LDE 2100 CP | | | 60-0261-2 (serie șasiu 306) | | | | |
| 118. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600286-4 (serie șasiu 331) | | | | |
| 119. | LDE 2100 CP | | | 60-0502-9 (serie șasiu 1969) | | | | |
| 120. | LDE 2100 CP | | | 60-1501-0 (serie șasiu 1934) | | | | |
| 121. | LDE 2100 CP | | | 60-1502-8 (serie șasiu 1936) | | | | |
| 122. | LDE 2100 CP | | | 60-1503-6 (serie șasiu 1940) | | | | |
| 123. | LDE 2100 CP | | | 60-1504-4 (serie șasiu 1945) | | | | |
| 124. | LDE 2100 CP | | | 60-1505-1 (serie șasiu 1955) | | | | |
| 125. | LDE 2100 CP | | | 60-1506-9 (serie șasiu 1961) | | | | |
| 126. | LDE 2100 CP | | | 60-1507-7 (serie șasiu 1993) | | | | |
| 127. | LDE 2100 CP | | | 60-1508-5 (serie șasiu 1996) | | | | |
| 128. | LDE 2100 CP | | | 60-1510-1 (serie șasiu 1998) | | | | |
| 129. | LDE 2100 CP | | | 60-1511-9 (serie șasiu 1999) | | | | |
| 130. | LDE 2100 CP | | | 60-1513-5 (serie șasiu 2005) | | | | |
| 131. | LDE 2100 CP | | | 60-1514-3 (serie șasiu 2040) | | | | |
| 132. | LDE 2100 CP | | | 60-1515-0 (serie șasiu 2104) | | | | |
| 133. | LDE 2100 CP | | | 60-1516-8 (serie șasiu 2111) | | | | |
| 134. | LDE 2100 CP | | | 60-1518-4 (serie șasiu 2167) | | | | |
| 135. | LDE 2100 CP | | | 60-1519-2 (serie șasiu 2346) | | | | |
| 136. | LDE 2100 CP | | | 60-1524-2 (serie șasiu 073) | | | | |
| 137. | LDE 2100 CP | | | 60-1526-7 (serie șasiu 0040) | | | | |
| 138. | LDE 2100 CP | | | 60-1527-5 (serie șasiu 0046) | | | | |
| 139. | LDE 2100 CP | | | 60-1536-6 (serie șasiu 290) | | | | |
| 140. | LDE 2100 CP | | | 60-1539-0 (serie șasiu 1119) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|--|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 141. | LDE 2100 CP | | | | 60-1542-4 (serie șasiu 1574) | | | |
| 142. | LDE 2100 CP | | | | 60-1543-2 (serie șasiu FS) | | | |
| 143. | LDE 2100 CP | | | | 60-1544-0 (serie șasiu FS) | | | |
| 144. | LDE 2100 CP | | | | 60-1545-7 (serie șasiu 2222) | | | |
| 145. | LDE 2100 CP | | | | 60-1546-5 (serie șasiu FS) | | | |
| 146. | LDE 2100 CP | | | | 60-1549-9 (serie șasiu 306) | | | |
| 147. | LDE 2100 CP | | | | 60-1563-0 (serie șasiu 113) | | | |
| 148. | LDE 2100 CP | | | | 60-1571-3 (serie șasiu 1706) | | | |
| 149. | LDE 2100 CP | | | | 60-1637-2 (serie șasiu 2259) | | | |
| 150. | LDE 2100 CP | | | | 60-1646-3 (serie șasiu 2161) | | | |
| 151. | LDE 2100 CP | | | | 60-1693-5 (serie șasiu 2132) | | | |
| 152. | LDE 2100 CP | | | | 60-1694-3 (serie șasiu 2147) | | | |
| 153. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600151-0 (serie șasiu 151) | | | |
| 154. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600180-9 (serie șasiu 951) | | | |
| 155. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600249-2 (serie șasiu 294) | | | |
| 156. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600727-7 (serie șasiu 1104) | | | |
| 157. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600734-3 (serie șasiu 1112) | | | |
| 158. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600840-8 (serie șasiu 1262) | | | |
| 159. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600882-0 (serie șasiu 1345) | | | |
| 160. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601107-1 (serie șasiu 1714) | | | |
| 161. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601509-8 (serie șasiu 1997) | | | |
| 162. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601512-2 (serie șasiu 2000) | | | |
| 163. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601517-1 (serie șasiu 2151) | | | |
| 164. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601520-5 (serie șasiu 2351) | | | |
| 165. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601521-3 (serie șasiu 1857) | | | |
| 166. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601522-1 (serie șasiu 1880) | | | |
| 167. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601523-9 (serie șasiu 2124) | | | |
| 168. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601528-8 (serie șasiu 195) | | | |
| 169. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601532-0 (serie șasiu 1006) | | | |
| 170. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601533-8 (serie șasiu 533) | | | |
| 171. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601534-6 (serie șasiu 045) | | | |
| 172. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601535-3 (serie șasiu 1242) | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 173. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601537-9 (serie șasiu 1564) | | | | |
| 174. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601538-7 (serie șasiu 2393) | | | | |
| 175. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601540-3 (serie șasiu 1331) | | | | |
| 176. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601541-1 (serie șasiu 093) | | | | |
| 177. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601547-8 (serie șasiu FS) | | | | |
| 178. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 621548-2 (serie șasiu 1661) | | | | |
| 179. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601550-2 (serie șasiu 1845) | | | | |
| 180. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601551-0 (serie șasiu 1847) | | | | |
| 181. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601552-8 (serie șasiu 2146) | | | | |
| 182. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601553-6 (serie șasiu 986) | | | | |
| 183. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601554-4 (serie șasiu 1858) | | | | |
| 184. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601561-9 (serie șasiu 1265) | | | | |
| 185. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601572-6 (serie șasiu 1203) | | | | |
| 186. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601573-4 (serie șasiu 2264) | | | | |
| 187. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601578-3 (serie șasiu 1900) | | | | |
| 188. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601627-8 (serie șasiu 123) | | | | |
| 189. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 621205-9 (serie șasiu 1477) | | | | |
| 190. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 621310-7 (serie șasiu 1456) | | | | |
| 191. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 621529-2 (serie șasiu 450) | | | | |
| 192. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601574-2 (serie șasiu 2225) | | | | |
| 193. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601576-7 (serie șasiu 2299) | | | | |
| 194. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601629-4 (serie șasiu 20915) | | | | |
| 195. | LDE 2100 CP | | | 92 55 0 609005-7 (serie șasiu 148) | | | | |
| 196. | LDE 2100 CP | | | 92 55 0 609012-3 (serie șasiu 342) | | | | |
| 197. | LDE 1250 CP | | | 69-0030-2 (serie șasiu 24775) | | | | |
| 198. | LDE 1250 CP | | | 69-0031-0 (serie șasiu 24968) | | | | |
| 199. | LDE 1250 CP | | | 69-0032-8 (serie șasiu 24431) | | | | |
| 200. | LDE 1250 CP | | | 69-0033-6 (serie șasiu 23317) | | | | |
| 201. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690047-1 (serie șasiu 23918) | | | | |
| 202. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690048-9 (serie șasiu 24272) | | | | |
| 203. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690049-7 (serie șasiu 25211) | | | | |
| 204. | LDH 1260 CP TERRANOVA | | | 92 53 0 813001-0 (serie șasiu 23453) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 205. | LDH 1250 CP | | | | 81-0706-2 (serie șasiu 21032) | | | |
| 206. | LDH 1250 CP | | | | 81-0708-8 (serie șasiu 22732) | | | |
| 207. | LDH 1250 CP | | | | 81-0710-4 (serie șasiu 23653) | | | |
| 208. | LDH 1250 CP | | | | 81-0711-2 (serie șasiu 24487) | | | |
| 209. | LDH 1250 CP | | | | 81-0717-9 (serie șasiu 25686) | | | |
| 210. | LDH 1250 CP | | | | 81-0718-7 (serie șasiu 21389) | | | |
| 211. | LDH 1250 CP | | | | 81-0763-3 (serie șasiu 25251) | | | |
| 212. | LDH 1250 CP | | | | 81-0819-3 (serie șasiu 22592) | | | |
| 213. | LDH 1250 CP | | | | 81-0820-1 (serie șasiu 25725) | | | |
| 214. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810178-9 (serie șasiu 21569) | | | |
| 215. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810359-5 (serie șasiu 11864) | | | |
| 216. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810704-2 (serie șasiu 23797) | | | |
| 217. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810709-1 (serie șasiu 23797) | | | |
| 218. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810712-5 (serie șasiu 24866) | | | |
| 219. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810713-3 (serie șasiu 24919) | | | |
| 220. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810715-8 (serie șasiu 25301) | | | |
| 221. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810716-6 (serie șasiu 25685) | | | |
| 222. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810719-0 (serie șasiu 23803) | | | |
| 223. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810720-8 (serie șasiu 23442) | | | |
| 224. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810722-4 (serie șasiu 22752) | | | |
| 225. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810723-2 (serie șasiu 22806) | | | |
| 226. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810724-0 (serie șasiu 21781) | | | |
| 227. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810725-7 (serie șasiu 22780) | | | |
| 228. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810726-5 (serie șasiu 22711) | | | |
| 229. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810727-3 (serie șasiu 25132) | | | |
| 230. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810728-1 (serie șasiu 26131) | | | |
| 231. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810729-9 (serie șasiu 26134) | | | |
| 232. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810759-6 (serie șasiu 25684) | | | |
| 233. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810760-4 (serie șasiu 24682) | | | |
| 234. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810764-6 (serie șasiu 25129) | | | |
| 235. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810771-1 (serie șasiu 24914) | | | |
| 236. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810779-4 (serie șasiu 23796) | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreținere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 237. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810802-4 (serie șasiu 21399) | | | | |
| 238. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810821-4 (serie șasiu 23651) | | | | |
| 239. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810848-7 (serie șasiu 22101) | | | | |
| 240. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810923-8 (serie șasiu 25551) | | | | |
| 241. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 800067-6 (serie șasiu 20741) | | | | |
| 242. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 800390-2 (serie șasiu 22585) | | | | |
| 243. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810721-6 (serie șasiu GFR 01) | | | | |
| 244. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810703-4 (serie șasiu 20967) | | | | |
| 245. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0 810707-5 (serie șasiu 22462) | | | | |
| 246. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852000-4 (serie șasiu 20825) | | | | |
| 247. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852001-2 (serie șasiu 22692) | | | | |
| 248. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852002-0 (serie șasiu 23249) | | | | |
| 249. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852003-8 (serie șasiu 21207) | | | | |
| 250. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852004-6 (serie șasiu 24115) | | | | |
| 251. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852005-3 (serie șasiu 20826) | | | | |
| 252. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852006-1 (serie șasiu 20993) | | | | |
| 253. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852007-9 (serie șasiu 25003) | | | | |
| 254. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852008-7 (serie șasiu 21164) | | | | |
| 255. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852009-5 (serie șasiu 20591) | | | | |
| 256. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852010-3 (serie șasiu 23252) | | | | |
| 257. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852011-1 (serie șasiu 23476) | | | | |
| 258. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852012-9 (serie șasiu 24558) | | | | |
| 259. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852015-2 (serie șasiu 20897) | | | | |
| 260. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852014-5 (serie șasiu 22374) | | | | |
| 261. | LDH 570 CP | | | 92 53 0 852013-7 (serie șasiu 23232) | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 1. | LDE 1250 CP | | | 69 – 0084 - 9 (serie șasiu 23922) | | | | |
| 2. | LDE 1250 CP | | | 69 – 0085 - 6 (serie șasiu 24084) | | | | |
| 3. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690086-9 (serie șasiu 24221) | | | | |
| 4. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690087-7 (serie șasiu 24278) | | | | |
| 5. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690088-5 (serie șasiu 24621) | | | | |
| 6. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0 690095-0 (serie șasiu 24286) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|---|---------------|----------------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 7. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690097-6 (serie șasiu 24264) | | | |
| 8. | LDH 1217 CP | | | | 92 53 0 813050-7 (serie șasiu 25125) | | | |
| 9. | LDH 700 CP | | | | 85 – 0115 - 7 (serie șasiu 23013) | | | |
| 11. | S.C. MECANO SERV S.R.L. | | | | | | - | J20/806/2003 |
| CS Partea A | CSA 0019 | RO1120160019 | reinnoit | RO1120140022 | 24.06.2016 | 25.06.2016 | 25.06.2018 | tip C, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0052 | RO1220170052 | reinnoit | RO1220160060 | 22.06.2017 | 25.06.2017 | 25.06.2018 | tip C, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0052 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nu este cazul. | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. VODYLAS S.R.L. BUCUREȘTI – Punct de lucru Deva | | | S.C. VODYLAS S.R.L. BUCUREȘTI – Punct de lucru Deva | | | Stația CF Deva | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. BUCUREȘTI – Zona West Depozit PETROM DEVA | | | S.C. OMV PETROM S.A. BUCUREȘTI | | | Stația CF Deva | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. BOROMIR S.R.L. VÂLCEA – Punct de lucru Deva | | | S.C. BOROMIR S.R.L. VÂLCEA – Punct de lucru Deva | | | Stația CF Deva | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. COMSID S.R.L. DEVA | | | S.C. COMSID S.R.L. DEVA | | | Stația CF Deva | |
| 5. | Linia ferată industrială S.C. CONDOR TC | | | S.C. CONDOR TC | | | Stația CF Deva | |
| 6. | Linia ferată industrială S.C. SERVICII ENERGTICE BANAT S.A. | | | S.C. SERVICII ENERGTICE BANAT S.A. | | | Stația CF Deva | |
| 7. | Linia ferată industrială S.C. TEHNOINVEST RECYCLING S.R.L. BRAȘOV | | | S.C. TEHNOINVEST RECYCLING S.R.L. BRAȘOV | | | Stația CF Deva | |
| Anexa II la CSB 0052 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 850172-3 (serie șasiu 21256) | | | |
| 12. | DEUTCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L. | | | | | | DBSR | J35/482/2000 |
| CS Partea A | CSA 0022 | RO1120160022 | reinnoit | RO1120160015 | 03.08.2016 | 04.08.2016 | 04.08.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0048 | RO1220170048 | actualizare/modificare | RO1220170041 | 16.06.2017 | 16.06.2017 | 04.08.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0048 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Păuliș Lunca Gr.Tehn. – Mintia și retur; | | | | | | | |
| 2. | Mălina – Barboși Tj. – Barboși Cab.1 – Ram. Barboși Tj. – Șendreni HM – Liești – Barcea – Tecuci – Cosmești HM – Mărășești – Adjud – Sascut – Valea Seacă – Bacău – Gârleni – Buhuși – Piatra Neamț – Pângărați – Tarcău Neamț – Bicaz și retur; | | | | | | | |
| 3. | Simeria – Orăștie – Vințu de Jos și retur; | | | | | | | |
| 4. | Mălina – Filești HM – Galați Brateș – Galați – Făurei – Buzău și retur; | | | | | | | |
| 5. | Ilia – Lugoj – Buziaș – Timișoara Sud și retur; | | | | | | | |
| 6. | Războieni – Luduș – Târgu Mureș – Deda – Gheorghieni – Voșlăbeni – Mădăraș Ciuc – Ram. Mădăraș Ciuc – Mihăileni HM – Livezi Ciuc – Ghimeș – Comănești – Borzești Bacău – Adjud și retur; | | | | | | | |
| 7. | Aleșd – Huedin – Cluj Napoca – Cluj Napoca Est – Apahida – Ram. Jucu – Cojocna HM – Războieni – Teiuș – Coșlariu – Ram.Coșlariu – Vințu de Jos și retur; | | | | | | | |
| 8. | Timișoara Nord – Timișoara Sud – Timișeni – Pădureni Timiș – Jebel – Voiteni – Stamora Moravița și retur; | | | | | | | |
| 9. | Simeria – Bârcea Mică – Hunedoara și retur; | | | | | | | |
| 10. | Călărași Sud – Slobozia Veche – Broșteni – Urziceni – Mogoșoaia – Ram. Colentina – Ram. Rudeni – Chiajna – Videle – Craiova – Tg. Jiu – Livezeni – Simeria – Săvârșin – Curtici și retur; | | | | | | | |
| 11. | Tg. Jiu –Turceni – Filași și retur; | | | | | | | |
| 12. | Giurgiu – Videle – Chiajna – Ram.Rudeni – Chitila și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 13. | Chitila – Ram.Pajura – Ciulnița – Constanța Port Zona A și retur; | | | | | | | |
| 14. | Palas – Constanța Port Mol 5 și retur; | | | | | | | |
| 15. | Palas – Constanța Port Terminal Ferry-Boat și retur; | | | | | | | |
| 16. | Chitila – Golești – Ram. Golești – Piatra Olt – Craiova și retur; | | | | | | | |
| 17. | Bradul de Sus – Bradul Rafinării și retur; | | | | | | | |
| 18. | Pitești – Costești – Roșiori Nord și retur; | | | | | | | |
| 19. | Titu – Târgoviște Nord – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 20. | Pitești – Golești – Ram. Ciumești PM – Câmpulung – Argeșel și retur; | | | | | | | |
| 21. | Dorobanțu – Lumina – Lumina P 2 – P 1 Capu Midia – Capu Midia și retur; | | | | | | | |
| 22. | Palas – Năvodari – Capu Midia și retur; | | | | | | | |
| 23. | Chiajna – Ram.Rudeni – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 24. | Roșiori Nord – Turnu Măgurele și retur; | | | | | | | |
| 25. | Chitila – Ploiești Vest – Predeal – Brașov – Copșa Mică și retur; | | | | | | | |
| 26. | Simeria Triaj – Turdaș și retur; | | | | | | | |
| 27. | Coșlariu – Coșlariu Gr. Pod Mureș – Copșa Mică și retur; | | | | | | | |
| 28. | Teiuș – Coșlariu Gr. Pod Mureș și retur; | | | | | | | |
| 29. | Copșa Mică – Sibiu – Podu Olt și retur; | | | | | | | |
| 30. | Fetești – Murgeanca – Cireșu – Făurei și retur; | | | | | | | |
| 31. | Călăraș Sud – Ciulnița – Slobozia Veche – Slobozia Nouă – Bucu – Ram. Țândărei – Murgeanca – Cireșu – Făurei și retur; | | | | | | | |
| 32. | Cireșu – Făurei Ram. Cireșu – Făurei Ram. Dedulești – Dedulești și retur; | | | | | | | |
| 33. | Reșița Nord – Caransebeș – Drobeta Turnu Severin – Filiași și retur; | | | | | | | |
| 34. | Ronaț Triaj – Arad și retur; | | | | | | | |
| 35. | Aradu Nou – Ram. Glogovăț – Glogovăț și retur; | | | | | | | |
| 36. | Arad – Oradea – Aleșd și retur; | | | | | | | |
| 37. | Halmeu – Satu Mare – Valea lui Mihai – Episcopia Bihor și retur; | | | | | | | |
| 38. | Satu Mare – Livada - Bixad și retur; | | | | | | | |
| 39. | Carei – Zalău Nord – Jibou și retur; | | | | | | | |
| 40. | Jibou – Dej Triaj – Ilva Mică – Vama – Suceava Vest – Pașcani – Bacău – Mărășești – Buzău – Ploiești Vest – Fieni și retur; | | | | | | | |
| 41. | Satu Mare – Botiz – Ram. Lăpușel – Jibou și retur; | | | | | | | |
| 42. | Ram. Lăpușel – Baia Mare – Ram. Bușag și retur; | | | | | | | |
| 43. | Săcuieni Bihor – Suplacu de Barcău – Sărmășag și retur; | | | | | | | |
| 44. | Diosig – Târgușor Bihor și retur; | | | | | | | |
| 45. | Cașeu – Dej Călători – Dej Triaj și retur; | | | | | | | |
| 46. | Ronaț Triaj – Lugoj – Caransebeș și retur; | | | | | | | |
| 47. | Zăgujeni – Caransebeș Triaj – Caransebeș și retur; | | | | | | | |
| 48. | Caransebeș Triaj – Cornuțel Banat și retur; | | | | | | | |
| 49. | Caransebeș – Voislova – Bouțari și retur; | | | | | | | |
| 50. | Cenad – Ronaț Triaj și retur; | | | | | | | |
| 51. | Măneciu - Teișani – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 52. | Făurei – Urziceni – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 53. | Brașov Triaj – Brașov - Sibiu – Vințu de Jos și retur; | | | | | | | |
| 54. | București Sud – P. Mac. R1 București Sud – Ram. Voluntari – Pantelimon și retur; | | | | | | | |
| 55. | Ilva Mică – Salva – Coșbuc – Câmpulung la Tisa și retur; | | | | | | | |
| 56. | Aradul Nou – Periam – Vâlcani și retur; | | | | | | | |
| 57. | Jimbolia – Ronaț Triaj și retur; | | | | | | | |
| 58. | Periam – Sânnandrei și retur; | | | | | | | |
| 59. | Mădăraș Ciuc – Siculeni – Sf. Gheorghe – Brașov Triaj – Ram. Brașov Triaj – Dârste și retur; | | | | | | | |
| 60. | Timișoara Nord – Ram. Modoș – Timișoara Vest și retur; | | | | | | | |
| 61. | Săcălaz – Timișoara Nord și retur; | | | | | | | |
| 62. | Titu – Ram. Săbăreni – P. MAC. R 1 Buciumeni – P. MAC. R 3 Buciumeni – Mogoșoaia – Pasărea și retur; | | | | | | | |
| 63. | Pantelimon – R 5 Pantelimon – București Obor și retur; | | | | | | | |
| 64. | Pantelimon – R 2 Pantelimon – Voluntari și retur; | | | | | | | |
| 65. | București Băneasa – București Triaj și retur; | | | | | | | |
| 66. | Chitila – Ram. Rudeni – Bucureștii Noi – București Triaj și retur; | | | | | | | |
| 67. | Chitila – București Nord Gr. A și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB – Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 68. | București Nord Gr. A – Depoul București Călători și retur; | | | | | | | |
| 69. | Boboc – Buzău Sud și retur; | | | | | | | |
| 70. | Vânători – Odorhei și retur; | | | | | | | |
| 71. | Brazi – Ploiești Triaj și retur; | | | | | | | |
| 72. | Ploiești Triaj – Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 73. | Brazi – Ploiești Est și retur; | | | | | | | |
| 74. | Ploiești Triaj – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 75. | Ploiești Vest – Ploiești Crâng – Ploiești Nord și retur; | | | | | | | |
| 76. | Ploiești Est – Ploiești Nord și retur; | | | | | | | |
| 77. | Ploiești Triaj – Ghighiu – Ram. Corlătești și retur; | | | | | | | |
| 78. | Chiajna – Jilava – București Sud și retur; | | | | | | | |
| 79. | Jilava – R 2 Jilava – București Progresu și retur; | | | | | | | |
| 80. | București Vest – București Cotroceni și retur; | | | | | | | |
| 81. | Chiajna – București Basarab și retur; | | | | | | | |
| 82. | București Sud – Titan și retur; | | | | | | | |
| 83. | Chileni – Voșlăbeni și retur; | | | | | | | |
| 84. | Voiteni – Reșița Nord și retur; | | | | | | | |
| 85. | Ciameghiu – Vașcău și retur; | | | | | | | |
| 86. | Arad – Nădlac și retur; | | | | | | | |
| 87. | Pașcani – Podu Iloaiei – Socola – Cristești Jijia și retur; | | | | | | | |
| 88. | Barboși Triaj – Cătușa și retur; | | | | | | | |
| 89. | Suceava – Suceava Nord – Rădăuți – Putna și retur; | | | | | | | |
| 90. | Oradea Vest – Oradea Est – Episcopia Bihor și retur; | | | | | | | |
| 91. | Bârcea Mică – Pestișu Mare și retur; | | | | | | | |
| 92. | Palas – Mangalia și retur; | | | | | | | |
| 93. | Post Constanța Vii – Agigea Nord și retur; | | | | | | | |
| 94. | Medgidia – Negru Vodă și retur; | | | | | | | |
| 95. | Medgidia – Tulcea Oraș și retur; | | | | | | | |
| 96. | Amaradia – Bârsești și retur; | | | | | | | |
| 97. | Beclean pe Someș – Măgheruș Șieu – Sărățel – Deda și retur; | | | | | | | |
| 98. | Podu Olt – Govora – Piatra Olt – Caracal și retur; | | | | | | | |
| 99. | Cluj Napoca Est - Apahida - Ram. Cojocna - Jucu - Dej Călători - Ram. Dej Gr. B - Dej și retur; | | | | | | | |
| 100. | Ciolpani – Rădulești și retur; | | | | | | | |
| 101. | Jucu – Ram. Cojocna – Ram. Jucu – Cojocna și retur; | | | | | | | |
| 102. | Ronaț Triaj – Ram. Ronaț Triaj – Ram. Modoș – Timișoara Sud și retur; | | | | | | | |
| 103. | Golești – Ram. Golești – Pitești și retur; | | | | | | | |
| 104. | Pitești – Bradu de Sus și retur; | | | | | | | |
| 105. | Agigea Nord - Post Constanța Vii - Constanța P2 - Constanța - Constanța P1 - Palas și retur; | | | | | | | |
| 106. | Brazi – P.M. Ram. Ploiești Tj. – Ploiești Sud și retur; | | | | | | | |
| 107. | Roșiori Nord – Zimnicea și retur; | | | | | | | |
| 108. | Pașcani – Târgu Neamț și retur; | | | | | | | |
| 109. | Lețcani – Vlădeni – Dorohoi – Leorda – Verești și retur; | | | | | | | |
| 110. | Berzovia – Oravița și retur; | | | | | | | |
| 111. | Chiajna – Vârteju – R1 Jilava – București Progresu și retur; | | | | | | | |
| 112. | P.M. Giulești – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 113. | P.M. Giulești – Ram. Rudeni și retur; | | | | | | | |
| 114. | București Grivița – București Nord Gr. A și retur; | | | | | | | |
| 115. | Livezeni – Vulcan – Lupeni și retur; | | | | | | | |
| 116. | Craiova – H.M. Jiu – Calafat și retur; | | | | | | | |
| 117. | Giurgiu – Giurgiu Sud și retur; | | | | | | | |
| 118. | Jebel – Giera și retur; | | | | | | | |
| 119. | Iași – Buhăești – Crasna – Bârlad – Tecuci și retur; | | | | | | | |
| 120. | Oradea Vest – Episcopia Bihor și retur; | | | | | | | |
| 121. | Siculeni – Mihăileni și retur; | | | | | | | |
| 122. | Bucu – Țândărei și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 123. | Pașcani Triaj – Ruginoasa și retur; | | | | | | | |
| 124. | Buzău – Nehoiășu și retur; | | | | | | | |
| 125. | Sântana – Ineu – Gurahonț – Brad și retur; | | | | | | | |
| 126. | Leorda – Botoșani și retur; | | | | | | | |
| 127. | Suceava – Suceava Nord și retur; | | | | | | | |
| 128. | Titan Sud – Cățelu – București Sud – Oltenița și retur; | | | | | | | |
| 129. | București Sud – Cățelu și retur; | | | | | | | |
| 130. | Jilava – Comana și retur; | | | | | | | |
| 131. | Giurgiu Nord – Frățești și retur; | | | | | | | |
| 132. | Caracal – Corabia și retur; | | | | | | | |
| 133. | HM Jiu – Jiu și retur; | | | | | | | |
| 134. | Jiu – Jiu HM – Banu Mărăcine și retur; | | | | | | | |
| 135. | Putna Seacă – Gen. E. Grigorescu și retur; | | | | | | | |
| 136. | Cosmești – Frunzeasca și retur; | | | | | | | |
| 137. | Cornuțel Banat – Caransebeș Triaj și retur; | | | | | | | |
| 138. | Strehaia – Motru și retur; | | | | | | | |
| 139. | Turceni – Drăgotești și retur; | | | | | | | |
| 140. | Cărbunești – Albeni și retur; | | | | | | | |
| 141. | Buziaș – Gătaia – Iamu Mare și retur; | | | | | | | |
| 142. | Jebel – Liebling și retur; | | | | | | | |
| 143. | Timișoara Vest – Cruceni și retur; | | | | | | | |
| 144. | Cărpiniș – Ionel și retur; | | | | | | | |
| 145. | Nerău – Lovrin și retur; | | | | | | | |
| 146. | Lovrin – Jimbolia și retur; | | | | | | | |
| 147. | Periam – Satu Nou și retur; | | | | | | | |
| 148. | Radna – Remetea Mica – Timișoara Est și retur; | | | | | | | |
| 149. | Subcetate – Hațeg și retur; | | | | | | | |
| 150. | Șibot – Cugir și retur; | | | | | | | |
| 151. | Sibiu – Cislădie și retur; | | | | | | | |
| 152. | Ucea – Victoria și retur; | | | | | | | |
| 153. | Bartolomeu – Zărnești și retur; | | | | | | | |
| 154. | Brașov – Brașov Triaj și retur; | | | | | | | |
| 155. | Hărman - Întorsura Buzăului și retur; | | | | | | | |
| 156. | Tecuci - Balta Albă - Făurei și retur; | | | | | | | |
| 157. | Galați - Târgu Bujor - Bârlad și retur; | | | | | | | |
| 158. | Mărășești - Panciu și retur; | | | | | | | |
| 159. | Crasna – Huși și retur; | | | | | | | |
| 160. | Roman - Sagna – Buhăiești și retur; | | | | | | | |
| 161. | Podul Illoaiei – Hârlău și retur; | | | | | | | |
| 162. | Dolhasca - Fălticeni și retur; | | | | | | | |
| 163. | Dărmănești – Cacica – Gura Humorului și retur; | | | | | | | |
| 164. | Floreni – Dornișoara și retur; | | | | | | | |
| 165. | Ilva Mica - Rodna Veche și retur; | | | | | | | |
| 166. | Sărătul – Bistrița Bârgăului și retur; | | | | | | | |
| 167. | Luduș - Sărmășel – Măgheruș Sieu și retur; | | | | | | | |
| 168. | Blaj - Praid și retur; | | | | | | | |
| 169. | Oradea Est - Holod și retur; | | | | | | | |
| 170. | Ineu - Cermei și retur; | | | | | | | |
| 171. | Nădab - Grăniceri și retur; | | | | | | | |
| 172. | Govora - Alunu și retur; | | | | | | | |
| 173. | Pitești - Curtea de Argeș și retur; | | | | | | | |
| 174. | Ploiești Vest - Slănic și retur; | | | | | | | |
| 175. | Sibiu - Agnita și retur; | | | | | | | |
| 176. | Sfântu Gheorghe – Brețcu și retur; | | | | | | | |
| 177. | Comănești – Moinești și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|-----------------------------|-----------------------------------|---|-----------------|-------------------------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | |
| 178. | Zorleni - Fălcu Nord și retur; | | | | | | | |
| 179. | Barboși – Barboși Port și retur; | | | | | | | |
| 180. | Medgidia – Medgidia P.C.2 și retur; | | | | | | | |
| 181. | Medgidia P.C.2 – ROMCIM Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 182. | Dorobanțu – Medgidia P.C.2 și retur; | | | | | | | |
| 183. | București Nord Gr. A – Bucureștii Noi – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 184. | București Nord Gr. A – București Băneasa și retur; | | | | | | | |
| 185. | Craiova – HM Jiu și retur; | | | | | | | |
| 186. | Gura Motrului – Ram. Strehaia Turceni și retur; | | | | | | | |
| 187. | Agigea Nord – Agigea Ecluză și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. - Sucursala DEVA, Punct de lucru Chișcădağa | | | DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Păuliș Lunca Gr. Tehnică | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. - Sucursala DEVA, Punct de lucru Călan Băi | | | DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Călan Băi | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. Holcim (România) S.A. Ciment Aleșd | | | S.C. Holcim (România) S.A. | | | Stația CF Aleșd | |
| 4. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Galați | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Galați | |
| 5. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Arad | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Arad | |
| 6. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Timișoara | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Timișoara Nord | |
| 7. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Satu Mare | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Satu Mare | |
| 8. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Suceava | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Suceava | |
| 9. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Iași – SELC Bacău | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 10. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Buzău | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 11. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Piatra Olt | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Piatra Olt | |
| 12. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Brașov | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Brașov | |
| 13. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători București Călători | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF București Nord | |
| 14. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Cluj Napoca | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca | |
| 15. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Iași | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Iași | |
| 16. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Dej Triaj | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Dej Triaj | |
| 17. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Buzău | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 18. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Palas | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 19. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Constanța Port | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Constanța Port | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 20. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Călători Ploiești | | | S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A. | | | Stația CF Ploiești Sud Ploiești Triaj | |
| 21. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Simeria | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Simeria | |
| 22. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Oradea | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Oradea | |
| 23. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Craiova | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Craiova | |
| 24. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Fetești | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Fetești | |
| 25. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Pașcani | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Pașcani | |
| 26. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă București Triaj | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Chitila | |
| 27. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Târgu Mureș | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Târgu Mureș | |
| 28. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Marfă Adjud | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Adjud | |
| 29. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Barboși | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Barboși Triaj | |
| 30. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Palas | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 31. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Oradea | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Oradea | |
| 32. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Ghighiu | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Ghighiu | |
| 33. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV București Triaj | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF București Triaj | |
| 34. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Ploiești Triaj | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Ploiești Triaj | |
| 35. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Roșiori | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Roșiori | |
| 36. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Piatra Olt | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Piatra Olt | |
| 37. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Golești | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Golești | |
| 38. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Turceni | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Turceni | |
| 39. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Curtici | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Curtici | |
| 40. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Petroșani | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Petroșani | |
| 41. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Simeria Triaj | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Simeria Triaj | |
| 42. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Satu Mare | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Satu Mare | |
| 43. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Dej Triaj | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Dej Triaj | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|----------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 44. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Sibiu | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Sibiu | |
| 45. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Brașov Triaj | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Brașov Triaj | |
| 46. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Suceava | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Suceava | |
| 47. | Linia ferată industrială S.C. CFR IRV S.A. Secția IRV Constanța Port | | | S.C. CFR IRV S.A. | | | Stația CF Constanța Port | |
| 48. | Linia ferată industrială S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. BUCUREȘTI – SUCURSALA ARAD – Punct de lucru ORADEA | | | S.C. SCHENKER ROMTRANS S.A. BUCUREȘTI - SUCURSALA ARAD | | | Stația CF Episcopia Bihor | |
| 49. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. – Sucursala Fieni | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | H.M. Teișani | |
| 50. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. PUNCT DE LUCRU CARIERA SUSENI | | | S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. | | | Stația CF Chileni | |
| 51. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. – Sucursala Bicaz | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Bicaz | |
| 52. | Linia ferată industrială S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. – Sucursala Fieni, racordată la stația CFR Fieni, cap X și cap Y | | | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. | | | Stația CF Fieni | |
| 53. | Linia ferată industrială COMPANIA LOCALA DE TERMOFICARE COLTERM S.A. | | | COMPANIA LOCALA DE TERMOFICARE COLTERM S.A. | | | Stația CF Timișoara CET | |
| 54. | Linia ferată industrială S.C. REMAT MG S.A. – Punct de lucru Sat Chișoda Comuna Giroc | | | S.C. REMAT MG SA | | | Stația CF Timișoara CET | |
| 55. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. Punct de lucru Exploatarea Malnaș | | | S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. | | | Stația CF Malnaș Băi | |
| 56. | Linia ferată industrială S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. | | | S.C. LAFARGE AGREGATE BETOANE S.A. | | | Stația CF București Progresu | |
| 57. | Linia ferată industrială S.C. VOESTALPINE VAE APCAROM S.A. Buzău | | | S.C. COMPANIA DE PRODUCȚIE FEROVIARĂ S.R.L. | | | Stația CF Buzău | |
| 58. | Linia ferată industrială S.C. DON CARLOS S.R.L. – Punct de lucru Gâtaia | | | S.C. DON CARLOS S.R.L. | | | Stația CF Gâtaia | |
| 59. | Linia ferată industrială S.C. BARDEAU HOLDING ROMÂNIA S.R.L. Timișoara | | | S.C. KORNNUTRIM S.R.L. | | | Stația CF Grădinari Caraș | |
| 60. | Linia ferată industrială S.C. ROMLUX S.A. Târgoviște | | | S.C. NICOBEL GRUP S.R.L. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 61. | Linia ferată industrială S.C. ERDEMIR ROMÂNIA S.R.L. | | | S.C. ERDEMIR ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 62. | Linia ferată industrială S.C. OȚELINOX S.A. | | | S.C. OȚELINOX S.A. | | | Stația CF Târgoviște | |
| 63. | Linia ferată industrială S.C. ICME ECAB S.A. | | | S.C. SIDEROM STEEL S.R.L. | | | Stația CF București Sud | |
| 64. | Linia ferată industrială S.C. COMAT MET S.A. | | | S.C. COMAT - MET S.A | | | Stația CF București Sud | |
| 65. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. – PLATFORMA PORT și Grupa de linii 10F, 11F, 12F | | | S.C. OIL TERMINAL S.A | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 66. | Linia ferată industrială S.C. SOFTRONIC S.R.L. REMIZA TURCENI | | | S.C. SOFTRONIC S.R.L. | | | Stația CF Turceni | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 67. | Linia ferată industrială S.C. SILNEF MG S.R.L. Brașov – Depozit Târgoviște | | | S.C. SILNEF MG S.R.L. Brașov | | | Stația CF Târgoviște | |
| 68. | Linia ferată industrială S.C. FORD ROMÂNIA S.A. | | | DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L. | | | H.M. Jiu | |
| 69. | Linia ferată industrială S.C. REMATINVEST S.R.L. - Punct de lucru Săcălaz | | | S.C. REMATINVEST S.R.L. | | | Linia curentă între stațiile CF Timișoara și Săcălaz | |
| 70. | Linia ferată industrială S.C. BAMESA OȚEL S.A. – Punct de lucru Pielești | | | S.C. BAMESA OȚEL S.A. | | | H.M. Robănești | |
| 71. | Linia ferată industrială S.C. PRUTUL S.A. – Baza siloz Sârca | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | H.M. Sârca | |
| 72. | Linia ferată industrială S.C. ELECTROCARBON S.A. Slatina | | | S.C. ELECTROCARBON S.A. | | | Stația CF Slatina | |
| 73. | Linia ferată industrială S.C. ELSID S.A. Titu | | | S.C. ELSID S.A. Titu | | | Stația CF Titu | |
| 74. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. – Siloz MOȚĂȚEI | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. | | | Stația CF Moțăței | |
| 75. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz BĂILEȘTI | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. | | | Stația CF Băilești | |
| 76. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. – Siloz SEGARCEA | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. | | | Stația CF Segarcea | |
| 77. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. – Siloz BANU MĂRĂCINE | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. | | | H.M. Banu Mărăcine | |
| 78. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. - Siloz LEU | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. | | | H.M. Leu | |
| 79. | Linia ferată industrială UZINELE SODICE GOVORA – CIECH CHEMICAL S.A. | | | UZINELE SODICE GOVORA – CIECH CHEMICAL S.A. | | | Stația CF Govora | |
| 80. | Linia ferată industrială S.C. INTERCEREAL S.A. – Punct de lucru Siloz Cărpiniș | | | S.C. INTERCEREAL S.A. | | | Stația CF Cărpiniș | |
| 81. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. BOTOȘANI | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | Stația CF Botoșani | |
| 82. | Linia ferată industrială R.A. Administrația Zonei Libere Brailă PERIMETRUL 1 | | | REGIA AUTONOMĂ „ADMINISTRAȚIA ZONEI LIBERE BRĂILA” | | | Stația CF Brăila | |
| 83. | Linia ferată industrială S.C. SMITHFIELD FERME S.R.L. TIMIȘOARA | | | S.C. SMITHFIELD FERME S.R.L. | | | H.M. Timișeni | |
| 84. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM TIMIȘ S.A. – Punct de lucru Jebel | | | S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. | | | Stația CF Jebel | |
| 85. | Linia ferată industrială S.C. MITLIV EXIM S.R.L. | | | S.C. MITLIV EXIM S.R.L. | | | Stația CF Cernele | |
| 86. | Linia ferată industrială S.C. PRUTUL S.A. Galați – BAZA RECEPȚIE URLEASCA | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | H.M. Urleasca | |
| 87. | Linia ferată industrială S.C. PRUTUL S.A. Galați – Baza Recepție Lacu Sărat | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | Stația CF Lacu Sărat | |
| 88. | Linia ferată industrială S.C. PRUTUL S.A. - Galați – Baza Siloz Lehliu | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | Stația CF Lehliu | |
| 89. | Linia ferată industrială S.C. PRUTUL S.A. Galați – Baza Siloz Călărași | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | Stația CF Călărași Sud | |
| 90. | Linia ferată industrială S.C. MÂNDRA S.A. – Punct de lucru Baza Recepție, Magazii Târgu Frumos | | | S.C. MÂNDRA S.A. | | | Stația CF Târgu Frumos | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 91. | Linia ferată industrială S.C. PRUTUL S.A. Galați – Baza Recepție Larga Jijia | | | S.C. PRUTUL S.A. | | | H.M. Larga Jijia | |
| 92. | Linia ferată industrială S.C. AGRINVEST S.R.L. Buzău – Baza Sărățuica | | | S.C. AGRINVEST S.R.L. | | | H.M. Sărățuica | |
| 93. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. – Punct de lucru Siloz Alexandria | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Alexandria | |
| 94. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. – Punct de lucru Siloz Caracal | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |
| 95. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. – Siloz Făurei | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | Stația CF Făurei | |
| 96. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. – Siloz Dudești | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | H.M. Dudești | |
| 97. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. – Siloz Bărăganul | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | Stația CF Spicu | |
| 98. | Linia ferată industrială S.C. HERCULES S.A. | | | S.C. HERCULES S.A. | | | Stația CF Brăila Grupa Brăila Port | |
| 99. | Linia ferată industrială S.C. AZOMA S.A. ARAD | | | S.C. AGRIGROS S.R.L. | | | Stația CF Aradu Nou | |
| 100. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. BRĂILA – Siloz Ianca | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Plopu | |
| 101. | Linia ferată industrială S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | S.C. TRANS EUROPA PORT S.A. GALAȚI SUCURSALA BRĂILA | | | Stația CF Brăila | |
| 102. | Linia ferată industrială S.C. AGROCHIRNOGI S.A. CHIRNOGI – SILOZ CIULNIȚA | | | S.C. AGROCHIRNOGI S.A. | | | Stația CF Ciulnița | |
| 103. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. – Siloz Brăila Triaj | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Brăila | |
| 104. | Linia ferată industrială S.C. H&M COMPANY S.R.L. | | | S.C. H&M COMPANY S.R.L. | | | Stația CF Carei | |
| 105. | Linia ferată industrială S.C. TERRINVEST S.R.L. TIMIȘOARA | | | S.C. TERRINVEST S.R.L. | | | Stația CF Stamora Moravița | |
| 106. | Linia ferată industrială S.C. AGRANA ROMÂNIA S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA BUZĂU | | | S.C. AGRANA ROMÂNIA S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA BUZĂU | | | H.M. Buzău Sud | |
| 107. | Linia ferată industrială REMIZA LOCOMOTIVE MARFĂ ORADEA | | | S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. | | | Stația CF Oradea | |
| 108. | Linia ferată industrială S.C. HOLCIM (ROMÂNIA) S.A. – Punct de lucru Cement Turda | | | S.C. HOLCIM (ROMÂNIA) S.A. | | | Stația CF Turda | |
| 109. | Linia ferată industrială S.C. STG STEEL S.R.L. BUCUREȘTI – Punct de lucru Focșani | | | S.C. STG STEEL S.R.L. | | | Stația CF Focșani | |
| 110. | Linia ferată industrială S.C. VINCON VRANCEA S.A. FOCȘANI | | | S.C. VINCON VRANCEA S.A. | | | Stația CF Focșani | |
| 111. | Linia ferată industrială S.C. REAL ESTATE VISION S.R.L. BUCUREȘTI | | | S.C. REAL ESTATE VISION S.R.L. | | | Stația CF Focșani | |
| 112. | Linia ferată industrială S.C. STEEL CONSTRUCT S.R.L. Craiova – Punct de lucru Portărești | | | S.C. STEEL CONSTRUCT S.R.L. | | | H.M. Portărești | |
| 113. | Linia ferată industrială S.C. SALZGITTER MANNESMANN DISTRIBUȚIE S.R.L. | | | S.C. SALZGITTER MANNESMANN DISTRIBUȚIE S.R.L. | | | Stația CF Giurgiu Nord | |
| 114. | Linia ferată industrială S.C. EUROPOLIS PARK BUCHAREST INFRASTRUCTURĂ S.R.L. | | | S.C. TIBBETT LOGISTICS S.R.L. | | | Stația CF Chiajna | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 115. | Linia ferată industrială S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. Baza de recepție Fărcașele | | | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. | | | H.M. Fărcașele | |
| 116. | Linia ferată industrială S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. - BAZA MIHĂEȘTI | | | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. | | | Stația CF Mihăești | |
| 117. | Linia ferată industrială S.C. UNICONFEX EXIM S.R.L. - Punct de lucru Radomirești | | | S.C. UNICONFEX EXIM S.R.L. | | | H.M. Radomirești | |
| 118. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. Punct de lucru Siloz Roșiori | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | H.M. Roșiori | |
| 119. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. TELEORMAN Subunitatea Videle | | | S.C. CEREALCOM S.A. TELEORMAN | | | Stația CF Videle | |
| 120. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. TELEORMAN Unitatea Olteni | | | S.C. CEREALCOM S.A. TELEORMAN | | | Stația CF Olteni | |
| 121. | Linia ferată industrială S.C. AGRINVEST S.R.L. BUZĂU Baza de recepție Radomirești | | | S.C. AGRINVEST S.R.L. BUZĂU | | | H.M. Crângul lui Bot | |
| 122. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. Punct de lucru Fundulea | | | S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. | | | Stația CF Fundulea | |
| 123. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. Punct de lucru Sărulești | | | S.C. COMCEREAL FUNDULEA S.A. | | | Stația CF Sărulești | |
| 124. | Linia ferată industrială S.C. CARGILL AGRICULTURA S.R.L. Punct de lucru Călărași Sud | | | S.C. CARGILL AGRICULTURA S.R.L. | | | Stația CF Călărași Sud | |
| 125. | Linia ferată industrială S.C. BIOCHEM S.R.L. CONSTANȚA - Punct de lucru Dragalina - Călărași | | | S.C. BIOCHEM S.R.L. | | | Stația CF Ciulnița | |
| 126. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Bacău - Baza de recepție Buhuși | | | S.C. COMCEREAL S.A. Bacău | | | H.M. Buhuși | |
| 127. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Baza de recepție Ungureni | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | H.M. Ungureni | |
| 128. | Linia ferată industrială S.C. AGROTEX S.R.L. CAREI - Punct de lucru Valea lui Mihai | | | S.C. AGROTEX S.R.L. CAREI | | | Stația CF Valea lui Mihai | |
| 129. | Linia ferată industrială S.C. GOODMILLS România S.A. | | | S.C. GOODMILLS S.A. | | | Stația CF București Sud | |
| 130. | Linia ferată industrială S.C. CRIN PROD S.R.L. Perșinari Baza de recepție Vadu Lat | | | S.C. CRIN PROD S.R.L. | | | H.M. Vadu Lat | |
| 131. | Linia ferată industrială S.C. MARSAT S.A. | | | S.C. MARSAT S.A. | | | Stația CF Roman | |
| 132. | Linia ferată industrială S.C. AGRODEP S.R.L. Sântana | | | S.C. AGRODEP S.R.L. | | | Stația CF Sântana | |
| 133. | Linia ferată industrială S.C. FIRSTFARMS AGRO EAST S.R.L. Siloz Făurei | | | S.C. FIRSTFARMS AGRO EAST S.R.L. | | | Stația CF Făurei | |
| 134. | Linia ferată industrială S.C. BIOCHEM S.R.L. CONSTANȚA - Punct de lucru Podari, Dolj | | | S.C. BIOCHEM S.R.L. | | | Stația CF Podari | |
| 135. | Linia ferată industrială S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. Siloz Potcoava | | | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. | | | Stația CF Potcoava | |
| 136. | Linia ferată industrială S.C. COMCEREAL S.A. Bacău - SILOZUL DE CEREALE SASCUT | | | S.C. COMCEREAL S.A. | | | Stația CF Sascut | |
| 137. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L.- SILOZ DUDEȘTI | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | HM Dudești | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 138. | Linia ferată industrială S.C. CARGILL CEREALE S.R.L. BUCUREȘTI – Siloz Balaci | | | S.C. CARGILL CEREALE S.R.L. BUCUREȘTI | | | HM Balaci | |
| 139. | Linia ferată industrială S.C. CARGILL CEREALE S.R.L. BUCUREȘTI – Siloz Târnavele | | | S.C. CARGILL CEREALE S.R.L. BUCUREȘTI | | | HM Târnavele | |
| 140. | Linia ferată industrială S.C. CARGILL CEREALE S.R.L. BUCUREȘTI – Siloz Căzănești | | | BAYWA AGRI ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Căzănești | |
| 141. | Linia ferată industrială S.C. CONLOG DEZVOLTARE IMOBILIARĂ ȘI CONSILIERE LOGISTICĂ S.R.L. Pitești | | | CONLOG - Dezvoltare Imobiliară și consiliere logistică S.R.L. | | | Stația CF Leordeni Argeș | |
| 142. | Linia ferată industrială S.C. REPFERTRANS S.R.L. Craiova | | | S.C. CONSTRONIC MAE S.A. | | | Stația CF Cernele | |
| 143. | Linia ferată industrială S.C. AGROIND CAUACEU S.A. – Punct de lucru Oradea | | | S.C. AGROIND CAUACEU S.A. | | | HM Oradea Vest | |
| 144. | Linia ferată industrială S.C. STEEL PETROL S.R.L. Oradea | | | S.C. STEEL PETROL S.R.L. | | | HM Oradea Vest | |
| 145. | Linia ferată industrială S.C. INTERCEREAL S.A. MOVILA – Siloz Bărăganu | | | S.C. INTERCEREAL S.A. | | | HM Bărăganu | |
| Anexa II la CSB 0048 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 1. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480003 - 9 (serie șasiu SOF 007) | | | | |
| 2. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480004 - 7 (serie șasiu SOF 009) | | | | |
| 3. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480005 - 4 (serie șasiu SOF 012) | | | | |
| 4. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480006 - 2 (serie șasiu SOF 013) | | | | |
| 5. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480008 - 8 (serie șasiu SOF 015) | | | | |
| 6. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480009 - 6 (serie șasiu SOF 016) | | | | |
| 7. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480010 - 4 (serie șasiu SOF 017) | | | | |
| 8. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480012 - 0 (serie șasiu SOF 020) | | | | |
| 9. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480013 - 8 (serie șasiu SOF 023) | | | | |
| 10. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480014 - 6 (serie șasiu SOF 024) | | | | |
| 11. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480017 - 9 (serie șasiu SOF 008) | | | | |
| 12. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480018 - 7 (serie șasiu SOF 019) | | | | |
| 13. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480019 - 5 (serie șasiu SOF 025) | | | | |
| 14. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480022 - 9 (serie șasiu SOF 028) | | | | |
| 15. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480023 - 7 (serie șasiu SOF 031) | | | | |
| 16. | LE-MA 6000 kW | | | 91 53 0 480027 - 8 (serie șasiu SOF 038) | | | | |
| 17. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 401077 - 9 (serie șasiu 3425) | | | | |
| 18. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 470774 - 7 (serie șasiu 924) | | | | |
| 19. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 470783 - 8 (serie șasiu 933) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-----------------|---------------|---------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 20. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 471002 - 2 (serie șasiu 010) | | | | |
| 21. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 471003 - 0 (serie șasiu SOF 011) | | | | |
| 22. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 478001 - 7 (serie șasiu 001) | | | | |
| 23. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400639 - 1 (serie șasiu 744) | | | | |
| 24. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400770 - 0 (serie șasiu 621) | | | | |
| 25. | LE 5100 kW | | | 91 53 0 400919 - 3 (serie șasiu 920367) | | | | |
| 26. | LE 5040 kW | | | 91 53 0 472001 - 3 (serie șasiu FN) | | | | |
| 27. | LE 5040 kW | | | 91 53 0 472002 - 1 (serie șasiu FN) | | | | |
| 28. | LE 5040 kW | | | 91 53 0 472003 - 9 (serie șasiu FN) | | | | |
| 29. | LE 5040 kW | | | 91 53 0 472004 - 7 (serie șasiu FN) | | | | |
| 30. | LE 5040 kW | | | 91 53 0 472005 - 4 (serie șasiu FN) | | | | |
| 31. | LE 5040 kW | | | 91 53 0 472006 - 2 (serie șasiu FN) | | | | |
| 32. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651001 - 5 (serie șasiu 776) | | | | |
| 33. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651003 - 1 (serie șasiu 819) | | | | |
| 34. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651004 - 9 (serie șasiu 879) | | | | |
| 35. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651005 - 6 (serie șasiu 894) | | | | |
| 36. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651006 - 4 (serie șasiu 897) | | | | |
| 37. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651009 - 8 (serie șasiu 965) | | | | |
| 38. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651010 - 6 (serie șasiu 0338) | | | | |
| 39. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651013 - 0 (serie șasiu 0351) | | | | |
| 40. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651014 - 8 (serie șasiu 0839) | | | | |
| 41. | LDE 3000 CP | | | 92 53 0 651015 - 5 (serie șasiu 934) | | | | |
| 42. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601661 - 7 (serie șasiu 2366) | | | | |
| 43. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601665 - 8 (serie șasiu 905) | | | | |
| 44. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601666 - 6 (serie șasiu 1549) | | | | |
| 45. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601680 - 7 (serie șasiu 1009) | | | | |
| 46. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601682 - 3 (serie șasiu 2090) | | | | |
| 47. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601684 - 9 (serie șasiu 1701) | | | | |
| 48. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601691 - 4 (serie șasiu 1547) | | | | |
| 49. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601702 - 9 (serie șasiu 1003) | | | | |
| 50. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601703 - 7 (serie șasiu 1622) | | | | |
| 51. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601704 - 5 (serie șasiu 3676) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|---------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 52. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601705 - 2 (serie șasiu 2306) | | | |
| 53. | LDE 2100 CP | | | | 92 55 0 609010 - 7 (serie șasiu 929) | | | |
| 54. | LDE 2100 CP | | | | 92 55 0 609011 - 5 (serie șasiu 930) | | | |
| 55. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690043 - 0 (serie șasiu 24226) | | | |
| 56. | LDH 1500 CP | | | | 92 53 0 845005 - 3 (serie șasiu 14424) | | | |
| 57. | LDH 1500 CP | | | | 92 53 0 845006 - 1 (serie șasiu 14459) | | | |
| 58. | LDH 1360 CP | | | | 98 80 3 290522 - 2 (serie șasiu 1000395) | | | |
| 59. | LDH 1360 CP | | | | 98 80 3 290525 - 5 (serie șasiu FS) | | | |
| 60. | LDH 1360 CP | | | | 98 80 3 290526 - 3 (serie șasiu 1000399) | | | |
| 61. | LDH 1360 CP | | | | 98 80 3 290533 - 9 (serie șasiu 1000406) | | | |
| 62. | LDH 1360 CP | | | | 98 80 3 290592 - 5 (serie șasiu 58322) | | | |
| 63. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810705 - 9 (serie șasiu 25540) | | | |
| 64. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810931 - 1 (serie șasiu 22465) | | | |
| 13. | S.C. RAIL CARGO CARRIER- ROMÂNIA S.R.L. | | | | | | RCCRO | J23/1169/2006 |
| CS Partea A | CSA 0016 | RO1120160016 | reînnoit | RO1120140024 | 14.06.2016 | 21.06.2016 | 21.06.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0047 | RO1220170047 | actualizat/modificat | RO1220170025 | 16.06.2017 | 16.06.2017 | 21.06.2018 | tip B, inclusiv transport mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0047 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Curtici Fr. – Curtici – Arad – Radna – Ilia – Simeria și retur | | | | | | | |
| 2. | Simeria – Ram. Simeria – Vințu de Jos – Coslatriu – Blaj – Vânători – Brașov – Brașov Triaj și retur | | | | | | | |
| 3. | Simeria Triaj – Ram. Simeria – Vințu de Jos și retur | | | | | | | |
| 4. | Brașov Triaj – Ram. Brașov Tranzit – Predeal și retur | | | | | | | |
| 5. | Brașov – Dârste – Predeal și retur | | | | | | | |
| 6. | Brașov – Ram. Brașov Tranzit – Ploiești Vest – Brazi și retur | | | | | | | |
| 7. | Ploiești Vest – Ploiești Triaj – Brazi și retur | | | | | | | |
| 8. | Brazi – P. M. Ram. Ploiești Triaj – Ploiești Sud și retur | | | | | | | |
| 9. | Brazi – Ploiești Triaj – Ploiești Sud și retur | | | | | | | |
| 10. | Brazi – Ghighiu – Dâmbu – Ploiești Est și retur | | | | | | | |
| 11. | Dâmbu – Ploiești Sud și retur | | | | | | | |
| 12. | Ploiești Vest – I.L. Caragiale – Târgoviște și retur | | | | | | | |
| 13. | Titu – Târgoviște – Fieni și retur | | | | | | | |
| 14. | Brazi – P. Mac. R1 Buciumeni – Chitila – București Nord și retur | | | | | | | |
| 15. | Simeria – Petroșani – Tg. Jiu – Cărbunești – Filiași – Craiova și retur | | | | | | | |
| 16. | Târgu Jiu – Amaradia – R1 Turceni – Filiași și retur | | | | | | | |
| 17. | Craiova – Caracal – Roșiori Nord – Videle – Chiajna – Ram. Rudeni – Chitila și retur | | | | | | | |
| 18. | Craiova – Piatra Olt – Bradu de Sus – Ram. Golești – Golești – Ciumești – Argeșel și retur | | | | | | | |
| 19. | Bradu de Sus – Pitești – Golești și retur | | | | | | | |
| 20. | Golești – Titu – Ram. Săbăreni – Chitila și retur | | | | | | | |
| 21. | Titu – Ram. Săbăreni – P. Mac.R1 Buciumeni – Buftea și retur | | | | | | | |
| 22. | Bradu de Sus – Bradu Rafinărie – Pârvu – Roșiori Nord și retur | | | | | | | |
| 23. | Caracal – Piatra Olt – Răureni – Șelimbăr – Sibiu Triaj – Copșa Mică și retur | | | | | | | |
| 24. | Videle – R2 Videle – Rădulești – Giurgiu Nord – Giurgiu Fr. – Ruse Triaj și retur | | | | | | | |
| 25. | Roșiori Nord – R1 Videle – R2 Videle – Giurgiu Nord și retur | | | | | | | |
| 26. | Giurgiu Nord – Giurgiu – Giurgiu Sud și retur | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|--|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 27. | Chitila – Ram. Pajura – Ram. Pasărea – Fetești – Palas și retur | | | | | | | |
| 28. | Chaijna – Bucureștii Noi Gr. C – București Tj. Post 17 – Ram. Pjura – Pasărea și retur | | | | | | | |
| 29. | Bucureștii Noi – R2 Chiajna – R1 Jilava – Berceni – București Sud și retur | | | | | | | |
| 30. | Jilava – R2 Jilava – Progresu și retur | | | | | | | |
| 31. | Chiajna – R1 Jilava – R2 Jilava – București Progresu și retur | | | | | | | |
| 32. | Bucureștii Noi – Ram. Pajura – P. Mac. Ram. Voluntari – P.Mac. R1 București Sud – București Sud și retur | | | | | | | |
| 33. | Chitila – Ram. Rudeni – Bucureștii Noi și retur | | | | | | | |
| 34. | Chitila – Ram. Rudeni – București Triaj și retur | | | | | | | |
| 35. | Chitila – P. Mac. R1 Buciumeni – Mogoșoaia – Ram. Pasărea – Pasărea și retur | | | | | | | |
| 36. | Bucureștii Noi – Ram. Rudeni – Ram. Colentina – Mogoșoaia și retur | | | | | | | |
| 37. | Palas – Post Constanța Vii – Constanța Port Zona B și retur | | | | | | | |
| 38. | Palas – Constanța P.1 – Constanța - Constanța P.2 – Constanța Port Zona B și retur | | | | | | | |
| 39. | Palas – Post Constanța Vii – Constanța Port Mol 5 și retur | | | | | | | |
| 40. | Palas – Agigea Nord – Constanța Ferry-Boat și retur | | | | | | | |
| 41. | Palas – Post Constanța Vii – Agigea Nord P.1 – Agigea Nord Oil Terminal și retur | | | | | | | |
| 42. | Palas – P.1 Cap Midia – Capul Midia și retur | | | | | | | |
| 43. | Constanța Port Zona A – Constanța Port Zona B – Constanța Port Mol 5 și retur | | | | | | | |
| 44. | Ciulnița – Călărași N și retur | | | | | | | |
| 45. | Medgidia – Dorobanțu – Capul Midia și retur | | | | | | | |
| 46. | Medgidia – Tulcea Mărfuri – Tulcea Oraș și retur | | | | | | | |
| 47. | Ploiești Vest – Ploiești Sud – Ploiești Est – Buzău – Făurei – Țândărei – Fetești și retur | | | | | | | |
| 48. | Ploiești Est – Ploiești Nord și retur | | | | | | | |
| 49. | Ploiești Vest – Ploiești Crâng și retur | | | | | | | |
| 50. | Făurei – Brăila – Galați Brateș – Pod Prut Fr. și retur | | | | | | | |
| 51. | Brăila – Barboși Triaj Gr. A/B – Mălina și retur | | | | | | | |
| 52. | Buzău – Ram. Boboc – Bacău – Pașcani – Suceava – Dornești – Vicșani – Vadu Siret și retur | | | | | | | |
| 53. | Suceava – Ilva Mică – Dej și retur | | | | | | | |
| 54. | Episcopia Bihor Fr. – Episcopia Bihor – Cluj Napoca Est – Apahida – Ram. Jucu – Teiuș – Coșlariu și retur | | | | | | | |
| 55. | Teiuș – Coșlariu Gr. P.M. – Blaj și retur | | | | | | | |
| 56. | Aphida – Ram. Cojocna – Dej și retur | | | | | | | |
| 57. | Teiuș – Ram. Jucu – Ram. Cojocna – Dej și retur | | | | | | | |
| 58. | Dej – Jibou – Sărmășag – Carei – Valea lui Mihai – Săcuieni Bh. și retur | | | | | | | |
| 59. | Sărmășag – Târgșor – Ram. Diosig – Săcuieni Bh. și retur | | | | | | | |
| 60. | Săcuieni Bh. – Ram Târgușor Bh. – Episcopia Bihor – Ciuneghiu – Santana – Arad și retur | | | | | | | |
| 61. | Sărmășag – Ram. Diosig – Ram. Târgușor Bh. – Episcopia Bihor și retur | | | | | | | |
| 62. | Filiași – Balota – Orșova – Ronat Tj. – Aradu Nou – Ram. Glogovăț – Arad și retur | | | | | | | |
| 63. | Timișoara Nord – Ram. Glogovăț – Traversare – Glogovăț – Simeria și retur | | | | | | | |
| 64. | Ronat Tj. – Ram. Ronat Tj. – Voiteni – Deda – Stamora Moravița – Stamora Moravița Fr. și retur | | | | | | | |
| 65. | Ronat Tj. – Ram. Modoș – Timișoara Sud – Timișoara Nord și retur | | | | | | | |
| 66. | Timișoara Nord – Ram. Modoș – Timișoara Vest – Ronat Tj. și retur | | | | | | | |
| 67. | Brașov Triaj – Siculeni – Deda – Târgu Mureș – Războieni – Teiuș și retur | | | | | | | |
| 68. | Siculeni – Ghimeș – Adjud și retur | | | | | | | |
| 69. | București Nord – Bucureștii Noi – Chiajna și retur | | | | | | | |
| 70. | București Nord – București Băneasa și retur | | | | | | | |
| 71. | București Nord – București Grivița și retur | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. CRÂNG TERMINAL S.R.L. | | | S.C. ALIANSO TERMINAL S.R.L. | | | HM Crângu lui Bot | |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. PETROTRANS S.A. – Punct de lucru Ploiești Est | | | S.C. RAIL MANAGEMENT S.R.L. | | | Stația CF Ploiești Est | |
| 3. | Linia ferată industrială S.C. RAILPORT ARAD S.R.L. | | | S.C. RAILPORT ARAD S.R.L. | | | Stația CF Linia Ind. S.C. Trade Trans S.R.L. | |
| 4. | Linia ferată industrială S.C. TRADE TRANS S.R.L. | | | S.C. TRADE TRANS S.R.L. | | | Stația CF Curtici | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|---------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 5. | Linia ferată industrială S.C. COMAT AUTO S.R.L. | | | S.C. COMAT AUTO S.R.L. | | | Stația CF București Vest | |
| 6. | Linia ferată industrială S.C. EUROPOLIS PARK BUCHAREST INFRESTRUCTURA S.R.L. | | | S.C. TIBBETT LOGISTICS S.R.L. | | | Stația CF Chiajna | |
| 7. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Arad | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Arad | |
| 8. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Simeria | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Simeria | |
| 9. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Brașov | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Brașov | |
| 10. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Ciceu | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Siculeni | |
| 11. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive București Călători | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF București Nord | |
| 12. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Medgidia | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Medgidia | |
| 13. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Galați | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Galați | |
| 14. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Suceava | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Suceava Nord | |
| 15. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Iași | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Iași | |
| 16. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Dej Triaj | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Dej Triaj | |
| 17. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Cluj Napoca | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Cluj Napoca | |
| 18. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Timișoara | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Timișoara Nord | |
| 19. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Bacău | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Bacău | |
| 20. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Pitești | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Pitești | |
| 21. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive Călători Ploiești | | | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. | | | Stația CF Ploiești Sud | |
| 22. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive CFR București Triaj | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF București Triaj | |
| 23. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive CFR Palas | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 24. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive CFR Fetești | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Fetești | |
| 25. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive CFR Craiova | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Craiova | |
| 26. | Linia ferată industrială Depoul de Locomotive CFR Piatra Olt | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Piatra Olt | |
| 27. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Buzău | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 28. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive CFR Oradea | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Oradea | |
| 29. | Linia ferată industrială Depoul exploatare locomotive Palas | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 30. | Linia ferată industrială Depoul CFR Marfă București Triaj, punctul de alimentare Giurgiu | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Giurgiu Oraș | |
| 31. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Roșiori | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Roșiori Nord | |
| 32. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Drobeta-Turnu Severin | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Drobeta-Turnu Severin | |
| 33. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Petroșani | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Petroșani | |
| 34. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Caransebeș | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Caransebeș | |
| 35. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Târgu Mureș | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Târgu Mureș | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 36. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive Pașcani | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Pașcani | |
| 37. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive Brăila | | | S.N.T.F.C. "CFR MARFĂ" S.A. | | | Stația CF Brăila | |
| 38. | Linia ferată industrială S.C. GAS TERMINAL GIURGIU S.R.L. | | | S.C. GAS TERMINAL GIURGIU S.R.L. | | | Stația CF Giurgiu Sud | |
| Anexa II la CSB 0047 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 1. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 021-7 (serie șasiu 20418) | | | | |
| 2. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 022-5 (serie șasiu 20419) | | | | |
| 3. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 023-3 (serie șasiu 20420) | | | | |
| 4. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 024-1 (serie șasiu 20421) | | | | |
| 5. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 025-8 (serie șasiu 20422) | | | | |
| 6. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 026 - 6 (serie șasiu 20455) | | | | |
| 7. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 027 - 4 (serie șasiu 20456) | | | | |
| 8. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 028-2 (serie șasiu 20457) | | | | |
| 9. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 029-0 (serie șasiu 20458) | | | | |
| 10. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 030-8 (serie șasiu 20459) | | | | |
| 11. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 031-6 (serie șasiu 20460) | | | | |
| 12. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 032-4 (serie șasiu 20461) | | | | |
| 13. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 033-2 (serie șasiu 20462) | | | | |
| 14. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 034-0 (serie șasiu 20463) | | | | |
| 15. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 035-7 (serie șasiu 20464) | | | | |
| 16. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 036-5 (serie șasiu 20465) | | | | |
| 17. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 037-3 (serie șasiu 20466) | | | | |
| 18. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 038-1 (serie șasiu 20467) | | | | |
| 19. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 039-9 (serie șasiu 20468) | | | | |
| 20. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 040-7 (serie șasiu 20469) | | | | |
| 21. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 068 - 8 (serie șasiu 20497) | | | | |
| 22. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 069 - 6 (serie șasiu 20498) | | | | |
| 23. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 070 - 4 (serie șasiu 20499) | | | | |
| 24. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 071 - 2 (serie șasiu 20500) | | | | |
| 25. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 072 - 0 (serie șasiu 20501) | | | | |
| 26. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 073 - 8 (serie șasiu 20502) | | | | |
| 27. | LE 6400 KW | | | 91 81 1 116 074 - 6 (serie șasiu 20503) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|---------------------|--|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 28. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 075 - 3 (serie șasiu 20504) | | | |
| 29. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 106-6 (serie șasiu 20535) | | | |
| 30. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 107-4 (serie șasiu 20536) | | | |
| 31. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 108-2 (serie șasiu 20537) | | | |
| 32. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 109-0 (serie șasiu 20538) | | | |
| 33. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 110-8 (serie șasiu 20539) | | | |
| 34. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 111-6 (serie șasiu 20540) | | | |
| 35. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 112-4 (serie șasiu 20541) | | | |
| 36. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 113-2 (serie șasiu 20542) | | | |
| 37. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 114-0 (serie șasiu 20543) | | | |
| 38. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 115-7 (serie șasiu 20544) | | | |
| 39. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 254 - 4 (serie șasiu 21203) | | | |
| 40. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 255 - 1 (serie șasiu 21204) | | | |
| 41. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 256 - 9 (serie șasiu 21205) | | | |
| 42. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 257 - 7 (serie șasiu 21206) | | | |
| 43. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 258 - 5 (serie șasiu 21207) | | | |
| 44. | LE 6400 KW | | | | 91 81 1 116 259 - 3 (serie șasiu 21208) | | | |
| 45. | LDE 2000 KW | | | | 92 81 2 016 080-1 (serie șasiu 21004) | | | |
| 46. | LDE 2000 KW | | | | 92 81 2 016 090-0 (serie șasiu 21144) | | | |
| 47. | LE 5100 KW | | | | 91 53 0 400 520 -9 (serie șasiu 625) | | | |
| 48. | LE 5100 KW | | | | 91 53 0 401 086 -0 (serie șasiu 045) | | | |
| 49. | LE 5100 KW | | | | 91 53 0 401087-9 (serie șasiu FN) | | | |
| 50. | LE 3400 KW | | | | 91 53 0 430 005 -5 (serie șasiu 5118105) | | | |
| 51. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600 825-9 (serie șasiu1212) | | | |
| 52. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601 037-0 (serie șasiu1584) | | | |
| 53. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601 566-8 (serie șasiu 1343) | | | |
| 54. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 621052-5 (serie șasiu 1626/1976) | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810 747-1 (serie șasiu 25302) | | | |
| 14. | S.C. CER – FERSPED S.A. | | | | | | RO-FSP | J40/8153/2006 |
| CS Partea A | CSA 0010 | RO1120170010 | reînnoit | RO1120150008 | 09.06.2017 | 12.06.2017 | 12.06.2019 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0049 | RO1220170049 | reînnoit | RO1220160053 | 16.06.2017 | 16.06.2017 | 12.06.2019 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|--|-------------------|---|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| Anexa I la CSB 0049 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Curtici – Arad – Radna – Iliia – Mintia – Simeria – Șibot – Vințu de Jos – Barabant – Coșlariu – Coșlariu Pod Mureș – Blaj – Coșpa Mică – Sighișoara – Vânători – Brașov – Brașov Triaj – Dârste – Cămpina – Ploiești Vest – Brazi – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 2. | Chitila – București Nord Gr.A – Depoul CFR Călători și retur; | | | | | | | |
| 3. | Brașov Triaj – Hărman – Sf. Gheorghe – Siculeni și retur; | | | | | | | |
| 4. | Simeria – Subcetate – Petroșani – Livezeni – Târgu Jiu – Cărbunești – Filași – Craiova – Caracal – Roșiori Nord – Videle – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 5. | Târgu Jiu – Amaradia – Rovinari – Turceni – Gura Motrului – Filași și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială DEPOUL DE LOCOMOTIVE "CFR MARFĂ" SIMERIA | | | SNTFC "CFR MARFĂ" SA | | | Stația CF SIMERIA | |
| 2. | Linia ferată industrială DEPOUL BUCUREȘTI CĂLĂTORI | | | SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA | | | Stațiile CF: BUCUREȘTI NORD BUCUREȘTI GRIVIȚA | |
| 3. | Linia ferată industrială DEPOUL DE LOCOMOTIVE CĂLĂTORI ARAD | | | SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA | | | Stația CF ARAD | |
| 4. | Linia ferată industrială DEPOUL DE LOCOMOTIVE CĂLĂTORI PLOIEȘTI | | | SNTFC "CFR CĂLĂTORI" SA | | | Stația CF PLOIEȘTI SUD | |
| 5. | Linia ferată industrială REMIZA DE LOCOMOTIVE PETROȘANI | | | SNTFC "CFR MARFĂ" SA | | | Stația CF PETROȘANI | |
| Anexa II la CSB 0049 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LE 3400 KW | | | | 91 53 0 430017 – 0 (serie șasiu 5118140) | | | |
| 15. | S.C. TEHNOTRANS FEROVIAȘ S.R.L. | | | | | | THF | J13/1439/2009 |
| CS Partea A | CSA 0011 | RO1120170011 | reinnoit | RO1120150010 | 29.06.2017 | 02.07.2017 | 02.07.2019 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0057 | RO1220170057 | reinnoit | RO1220170036 | 29.06.2017 | 02.07.2017 | 02.07.2019 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0057 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Palas – Constanța Post Medeea – Post Constanța Vii – Constanța Port Mol 5 și retur; | | | | | | | |
| 2. | Palas – Constanța Post Medeea – Post Constanța Vii – Constanța Port Zona B și retur; | | | | | | | |
| 3. | Palas – Constanța Port Zona B - Constanța Port Zona A și retur; | | | | | | | |
| 4. | Palas – Constanța P1 – Constanța – Constanța P2 – Post Constanța Vii – Constanța Port Zona B și retur; | | | | | | | |
| 5. | Palas – Constanța P1 – Constanța – Constanța P2 – Post Constanța Vii – Constanța Port Mol 5 și retur; | | | | | | | |
| 6. | Palas – Constanța Post Medeea – Post Constanța Vii – Agigea Nord – Agigea Ecluză - Constanța Port Terminal Ferry-Boat și retur; | | | | | | | |
| 7. | Palas – Constanța P1 – Constanța – Constanța P2 – Post Constanța Vii - Agigea Nord – Agigea Ecluză - Constanța Port Terminal Ferry-Boat și retur; | | | | | | | |
| 8. | Palas – Constanța Post Medeea – Post Constanța Vii - Agigea Nord P1 – Agigea Nord Oil Terminal și retur; | | | | | | | |
| 9. | Palas – Constanța P1 – Constanța – Constanța P2 – Post Constanța Vii - Agigea Nord – Agigea Nord Oil Terminal și retur; | | | | | | | |
| 10. | Palas – Constanța Mărfuri – Năvodari – P1 Capu Midia – Capu Midia și retur; | | | | | | | |
| 11. | Năvodari – Dorobanțu și retur; | | | | | | | |
| 12. | Dorobanțu – Medgidia PC2 – Romcim Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 13. | Constanța Mărfuri – Constanța P1 și retur; | | | | | | | |
| 14. | Palas – Medgidia – Cernavodă Pod – Fetești – Ciulnița – Lehliu – București Băneasa – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 15. | Agigea Ecluză – Mangalia și retur; | | | | | | | |
| 16. | Chitila – Ram. Rudeni – Bucureștii Noi - București Triaj și retur; | | | | | | | |
| 17. | București Băneasa – Ram. Pajura - Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 18. | Chitila – Ram. Rudeni – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 19. | Chiajna – Videle – Roșiori Nord – Caracal – Craiova și retur; | | | | | | | |
| 20. | Chitila – P.mac.R1 Buciumeni – Buftea - Ploiești Triaj - Ploiești Vest – Crângu lui Bot și retur; | | | | | | | |
| 21. | Ploiești Triaj – Ploiești Sud - Ploiești Est – Valea Călugărească – Buzău și retur; | | | | | | | |
| 22. | Ploiești Sud - Ploiești Vest și retur; | | | | | | | |
| 23. | Fetești – Movila - Țândărei și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|---|------------------------|---------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB – Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 24. | Făurei/Ram. Cireșu – Făurei - Făurei/Ram. Dedulești și retur; | | | | | | | |
| 25. | Medgidia – Baia Dobrogei - Tulcea Mărfuri și retur; | | | | | | | |
| 26. | Medgidia – Cobadin – Casicea - Negru Vodă și retur; | | | | | | | |
| 27. | Ciulnița – Slobozia Sud - Slobozia Veche și retur; | | | | | | | |
| 28. | Călărași Sud – Călărași Nord - Ciulnița și retur; | | | | | | | |
| 29. | Slobozia Veche - Urziceni – Armășești și retur; | | | | | | | |
| 30. | Țândărei – Făurei – Buzău și retur; | | | | | | | |
| 31. | Făurei – Plopu – Lacu Sărat – Brăila – Barboși – Cătușa și retur; | | | | | | | |
| 32. | Ploiești Vest – Ploiești Crâng și retur; | | | | | | | |
| 33. | Roșiori Nord – Balaci Hm. și retur; | | | | | | | |
| 34. | Roșiori Nord – Roșiori Hm. – Salcia Teleorman Hm. – Turnu Măgurele și retur; | | | | | | | |
| 35. | Roșiori Nord – Roșiori Hm. – Plosca Hm. – Alexandria – Zimnicea și retur; | | | | | | | |
| 36. | Videle - R2 Videle - Rădulești Hm. – Giurgiu Nord - Giurgiu și retur; | | | | | | | |
| 37. | București Sud Gr. Călători – Budești Hm. – Oltenița și retur; | | | | | | | |
| 38. | Făurei – Pogoanele – Urziceni și retur; | | | | | | | |
| 39. | Slobozia Veche – Slobozia Nouă - Țândărei și retur; | | | | | | | |
| 40. | Buzău – Buzău Ram. Boboc – Râmnicu Sărat – Focșani Mărășești – Adjud – Bacău – Gâlbeni – Ram. Trifești – Roman – Mircești – Pașcani Triaj – Ramificația Pașcani – Târgu Frumos – Podu Iloaiei - Lețcani – Iași – Nicolina - Socola și retur; | | | | | | | |
| 41. | Buzău Sud – Buzău Ram. Boboc – Boboc. Hm. și retur; | | | | | | | |
| 42. | Pașcani Triaj – Dolhasca – Verești – Suceava – Suceava Nord. | | | | | | | |
| 43. | Brazi – P.M.Ram. Ploiești Triaj – Ploiești Vest și retur | | | | | | | |
| 44. | Craiova – Filași și retur | | | | | | | |
| 45. | Făurei – Tecuci și retur | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială Biochem S.R.L. Constanța – Punct de lucru Dragalina | | | Biochem S.R.L. | | | Stația CF Ciulnița | |
| 2. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Marfă Palas | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 3. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Marfă Craiova | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Craiova | |
| 4. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Marfă Buzău | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Buzău | |
| 5. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Marfă Adjud | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Adjud | |
| 6. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Marfă Pașcani | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Pașcani | |
| 7. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Marfă București Triaj | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF București Triaj | |
| 8. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive C.F.R. Marfă Constanța Port Zona B | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona B | |
| 9. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive C.F.R. Marfă Fetești | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Fetești | |
| 10. | Linia ferată industrială Remiza de locomotive C.F.R. Marfă Roșiori | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Roșiori Nord | |
| 11. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Călători Medgidia | | | S.N.T.F.C. CFR CĂLĂTORI S.A. | | | Stația CF Medgidia | |
| 12. | Linia ferată industrială Depoul de locomotive C.F.R. Călători Suceava | | | S.N.T.F.C. CFR CĂLĂTORI S.A. | | | Stația CF Suceava Nord | |
| 13. | Linia ferată industrială Centrul de întreținere și Reparații Vagoane Constanța | | | S.N.T.F.M. CFR MARFĂ S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 14. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. CONSTANȚA – Depozit Nord – Rampa Țiței și Rampa 1A | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 15. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. - Platforma Sud | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Agigea Nord | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 16. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. Constanța – Depozit Nord - Rampa 2 B | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 17. | Linia ferată industrială S.C. OIL TERMINAL S.A. - Platforma Port | | | S.C. OIL TERMINAL S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 18. | Linia ferată industrială S.C. EUROPEAN METAL SERVICES S.A. Constanța | | | S.C. EUROPEAN METAL SERVICES S.A. | | | Stația CF Agigea Nord | |
| 19. | Linia ferată industrială S.C. ROMÂNIA EUROEST S.A. – Remiza de locomotive România Euroest - Dana 17 Portul Constanța | | | S.C. ROMÂNIA EUROEST S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 20. | Linia ferată industrială S.C. ROMÂNIA EUROEST S.A. Constanța - Atelier hala locomotive | | | S.C. ROMÂNIA EUROEST S.A. | | | Stația CF Palas | |
| 21. | Linia ferată industrială SERVICII EXPLOATARE FERROVIARĂ – post 15 Constanța Port Zona B | | | S.C. ROMÂNIA EUROEST S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona B | |
| 22. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. Constanța MOL 4 Port Constanța Nord - încărcare fosfați | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 23. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. Constanța MOL 4 Port Constanța Nord - descărcare uree | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 24. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. Constanța MOL 4 | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona B | |
| 25. | Linia ferată industrială S.C. CHIMPEX S.A. Constanța Magaziile 2, 3, 4 | | | S.C. CHIMPEX S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona B | |
| 26. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. – Punct de lucru siloz Caracal | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | Stația CF Caracal | |
| 27. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. - Siloz Bărăganul | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | Stația CF Spicu | |
| 28. | Linia ferată industrială S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. Punct de lucru siloz Dudești | | | S.C. ROMSILOZ CEREALE S.R.L. | | | Stația CF Dudești | |
| 29. | Linia ferată industrială S.C. CEREALCOM S.A. - Siloz Ianca | | | S.C. CEREALCOM S.A. | | | Stația CF Plopu | |
| 30. | Linia ferată industrială S.C. FIRSTFARMS AGRO EAST S.R.L. - Siloz Făurei | | | S.C. FIRSTFARMS AGRO EAST S.R.L. | | | Stația CF Făurei | |
| 31. | Linia ferată industrială S.C. Nutrysoia S.R.L. București - Punct de lucru Călărași | | | S.C. Nutrysoia S.R.L. București | | | Stația CF Călărași Sud | |
| 32. | Linia ferată industrială S.C. KRONOSPAN ZONA LIBERĂ Constanța S.R.L. DANA 131 | | | S.C. KRONOSPAN ZONA LIBERĂ Constanța S.R.L. | | | Stația CF Constanța Port Terminal Ferry Boat | |
| 33. | Linia ferată industrială KRONOSPAN - dana 131 ZONA LIBERĂ Constanța | | | C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Port Terminal Ferry Boat | |
| 34. | Linia ferată industrială C.S.T.C. MOL II Sud | | | C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Port Terminal Ferry Boat | |
| 35. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. Constanța - ampasate pe MOL 1 SUD | | | S.C. SCHENKER LOGISTIC ROMÂNIA S.A. București Sucursala Mol 1 Constanța Sud | | | Stația CF Constanța Port Terminal Ferry Boat | |
| 36. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. Constanța – ampasate pe ZONA LIBERĂ | | | C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Port Terminal Ferry Boat | |
| 37. | Linia ferată industrială A.P.M. TERMINALS ROMÂNIA S.R.L. | | | A.P.M. TERMINALS ROMÂNIA S.R.L. | | | Stația CF Constanța Port Terminal Ferry Boat | |
| 38. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. Constanța – ampasate în Portul de Lucru | | | C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța | | | Stația CF Agigea Ecluză | |
| 39. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. - DANELE 102/103 | | | C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța | | | Stația CF Agigea Nord | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|--|---------------------|-----------------------------------|--|-----------------|---------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 40. | Linia ferată industrială C.N. APM S.A. Constanța - DIGUL DE NORD | | | C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 41. | Linia ferată industrială S.C. OMV PETROM S.A. E&P ROMÂNIA ZONA DE PRODUCȚIE X PETROMAR Constanța Dana 34 | | | S.C. OMV PETROM S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona B | |
| 42. | Linia ferată industrială S.C. FRIAL S.A. Constanța linia 1 și dana 19 | | | S.C. FRIAL S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 43. | Linia ferată industrială S.C. FRIAL S.A. Constanța linia 1, 2 și 3 dana 53 | | | S.C. SICIM S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 44. | Linia ferată industrială S.C. ȘANTIERUL NAVAL Constanța S.A. | | | S.C. ȘANTIERUL NAVAL Constanța S.A. | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 45. | Linia ferată industrială SILO - PORT S.R.L. Constanța Siloz 1 | | | S.C. SILO - PORT S.R.L. | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 46. | Linia ferată industrială S.C. NIVA PRODCOM S.R.L. Constanța Siloz 2 și S.C. NIVA PRODCOM S.R.L. Constanța Siloz 3 | | | S.C. NIVA PRODCOM S.R.L. | | | Stația CF Constanța Port Zona A | |
| 47. | Linia ferată industrială S.C. AZOMUREȘ S.A. – Punct de lucru TERMINAL DE ÎNGRĂȘĂMINTE LICHIDE Constanța | | | S.C. AZOMUREȘ S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 48. | Linia ferată industrială CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. – Punct de lucru incintă Port Constanța Dana 68 | | | CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. | | | Stația CF Constanța Port Mol 5 | |
| 49. | Linia ferată industrială S.C. CALLATIS GAS S.R.L. Constanța - Terminal GPL Mangalia | | | S.C. CALLATIS GAS S.R.L. | | | Stația CF Mangalia | |
| 50. | Linia ferată industrială S.C. NOVIFERT S.R.L. Năvodari | | | NOVIFERT S.R.L. | | | Stația CF Năvodari | |
| 51. | Linia ferată industrială S.C. OCTOGON GAS & LOGISTICS S.R.L. | | | S.C. OCTOGON GAS & LOGISTICS S.R.L. | | | Stația CF Capu Midia | |
| 52. | Linia ferată industrială S.C. TTS OPERATOR S.R.L. | | | S.C. TTS OPERATOR S.R.L. | | | Stația CF Agigea Nord | |
| Anexa II la CSB 0057 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | | |
| 1. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400543-1 (serie șasiu 917429) | | | | |
| 2. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400261-0 (serie șasiu 0308) | | | | |
| 3. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400647-0 (serie șasiu 0152) | | | | |
| 4. | LE 3400 KW | | | 91 53 0 430151-1 (serie șasiu 114028) | | | | |
| 5. | LE 3400 KW | | | 91 53 0 430073-3 (serie șasiu 0073) | | | | |
| 6. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600294-8 (serie șasiu 339) | | | | |
| 7. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600547-9 (serie șasiu 797) | | | | |
| 8. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601657-5 (serie șasiu 2405) | | | | |
| 9. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601565-5 (serie șasiu 1928) | | | | |
| 10. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 601647-6 (serie șasiu 18371) | | | | |
| 11. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600992-7 (serie șasiu 1546) | | | | |
| 12. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600714-5 (serie șasiu 1183) | | | | |
| 13. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0 600638-6 (serie șasiu 952) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|----------------------------|--|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 14. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 600779-8 (serie șasiu 1165) | | | |
| 15. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601662-5 (serie șasiu 2220) | | | |
| 16. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601562-7 (serie șasiu 2185) | | | |
| 17. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601698-9 (serie șasiu 2230) | | | |
| 18. | LDE 2100 CP | | | | 92 53 0 601078-4 (serie șasiu1091) | | | |
| 19. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690059-6 (serie șasiu 24244) | | | |
| 20. | LDE 1250 CP | | | | 92 53 0 690098-4 (serie șasiu 23948) | | | |
| 21. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810935-2 (serie șasiu 22847) | | | |
| 22. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810857-8 (serie șasiu 22733) | | | |
| 23. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810928-7 (serie șasiu 23523) | | | |
| 24. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0 810934-5 (serie șasiu 23135) | | | |
| 16. | EXPRESS FORWARDING SRL | | | | | | - | J40/11092/2014 |
| CS Partea A | CSA 0021 | RO1120160021 | Nou | Nu este cazul | 02.08.2016 | 02.08.2016 | 02.08.2017 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0053 | RO1220170053 | actualizat/modificat | RO1220170034 | 23.06.2017 | 23.06.2017 | 02.08.2017 | tip B, inclusiv transport de mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0053 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| 1. | Timișoara Nord – Ram. Modoș – Timișoara Sud – Timișoara CET – Timișeni HM – Pădureni Timiș PM – Jebel – Voiteni – Deta HM – Stamora Moravița și retur; | | | | | | | |
| 2. | Timișoara Nord – Ram. Pav. CFR – Ram. 2 Jimbolia – Săcălaz HM – Beregsău HCV – Cărpiniș – Jimbolia și retur; | | | | | | | |
| 3. | Timișoara Nord – Ram. Ronaț Triaj – Ronaț Triaj Gr.D – Dudeștii Noi HM – Biled – Satu Nou HM – Lovrin – Sănnicolau Mare și retur; | | | | | | | |
| 4. | Ronaț Triaj – Ram. Ronaț Triaj Cap Y – Sănandrei HM – Băile Calacea – Orțișoara – Vinga HM – Șag HM – Valea Viilor HM – Aradu Nou – Ram. Glogovăț – Traversare – Glogovăț – Cicir HM – Ghioroc – Păuliș HM – Radna – Milova – Conop HM – Bărzava – Bătuța HM – Vărădia HM – Săvârșin – Ilteu – Zam – Câmpuri Surduc HM – Gurasada HM – Ilia – Brănișca HM – Mintia – Deva – Simeria – Simeria Triaj Gr.D și retur; | | | | | | | |
| 5. | Timișoara Nord – Ram. Ronaț Triaj – Ronaț Triaj Gr.D – Sănandrei HM – Băile Galacea – Orțișoara – Vinga HM – Șag HM – Valea Viilor HM – Aradu Nou – Ram. Glogovăț – Arad – Șofronea – Curtici – Curtici Fr. și retur; | | | | | | | |
| 6. | Jebel – Obădeni h – Ciacova HM – Târgu Ciacova hc – Ghilad hc – Banloc hc – Livezile Banat hc – Giera HCV și retur; | | | | | | | |
| 7. | Voiteni – Gătaia – Berzovia – Traversare Bocșa Română – Vasiova – Reșița Nord și retur. | | | | | | | |
| 8. | Arad – Utvinișu Nou – Santana – Simand HM – Nadab – Chisineu Cris – Zerind HM – Ciumeghiu HM – Salonta – Cefa HM – Les Bihor HM – Oradea Vest HM – Episcopia Bihor și retur; | | | | | | | |
| 9. | Oradea Vest – Oradea – Episcopia Bihor – Biharia HM – Diosig HM – Ram. Târgușor Bihor – Săcuieni Bihor și retur; | | | | | | | |
| 10. | Oradea – Oradea Est – Ram. Oradea Est Gr.A – Osorhei HM – Tileagd – Telechiu HM – Alesd – Vadul Crișului HM – Suncuius – Bratca – Bulz HM – Piatra Craiului HM – Ciucea HM – Poieni – Brăișoru HM – Huedin – Stana HM – Aghireș – Garbau HM – Mera HM – Baciș Triaj HM – Cluj Napoca – Cluj Napoca Est – Apahida și retur; | | | | | | | |
| 11. | Dej Călători – Ram. Dej – Cășeu HM – Gâlgău – Ileanda – Răstoci HM – Letca HM – Ciuculat HM – Băbuțeni HM – Surduc Sălaj HM – Jibou – Mirșid HM – Zalău Nord – Borla HM – Sărmășag – Acăș HM – Tășnad – Carei – Sanislău HM – Valea lui Mihai – Șilindru HM – Săcuieni Bihor și retur; | | | | | | | |
| 12. | Dej Triaj – Ram. Dej Gr.B – Dej Călători – Gherla – Iclod HM – Bontida HM – Jucu HM – Ram. Cojocna – Apahida – Ram. Jucu – Cojocna HM – Tunel HM – Boju – Valea Florilor HM – Câmpia Turzii – Ram. Turda – Călărăși Turda HM – Războieni – Unirea HM – Aiud HM – Teiuș – Coșlariu și retur; | | | | | | | |
| 13. | Simeria Triaj – Ram. Simeria – Turdaș HM și retur; | | | | | | | |
| 14. | Filiași – Tântăreni HM – Gilort HM – Bibești HM – Musculești – Bărbătești HM – Jupânești HM – Cărbunești – Pojogeni HM – Copăcioasa HM – Lunca Budieni HM – Ram. Amaradia – Târgu Jiu – Ecaterina Teodoroiu – Parângu HM – Bumbști HM – Valea Sadului – Meri – Lainici HM – Pietrele Albe HM – Strâmbuța HM – Livezeni – Petroșani – Ram. Petroșani – Bănița – Merișor HM – Crivadia HM – Baru Mare – Pui – Băești HM – Subcetate – Bretea Streiului HM – Călan HM – Călan Băi – Băcia HM – Simeria Triaj Gr.D și retur; | | | | | | | |
| 15. | Gura Motrului HM – Ram. Filiași – Turceni – Ploșșoru – Rovinari HM – Rogojelu – Cârbești HM – Amaradia – Ram. Budieni – Târgu Jiu și retur; | | | | | | | |
| 16. | Simeria Triaj Gr.D – Ram. Simeria – Turdaș HM – Orăștie – Șibot – Vințu de Jos – Alba Iulia – Bărbant HM – Coșlariu – Coșlariu Gr. Pod Mureș – Blaj – Copsa Mică – Mediaș – Dumbrăveni – Sighișoara – Vânători – Rupea – Feldioara HM – Brașov – Brașov Triaj – Ram. Brașov Tranzit – Dârste – Predeal – Azuga – Bușteni – Sinaia – Comarnic – Câmpina – Buda – Ploiești Vest – Ploiești Triaj – Ploiești Sud – Ploiești Est – Valea Călugărească – Mizil – Buzău Ram. Gr.A – Buzău – Buzău Sud – Făurei – Făurei Ram. Cireșu – Cireșu – Tândărei – Fetești – Ram. Borcea – Cernavodă Pod – Medgidia – Dorobanțu – Palas – Post Medeea – Post Constanța Vii – Constanța Port Zona B și retur; | | | | | | | |
| 17. | Brașov – Ram. Brașov Tranzit – Dârste și retur; | | | | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|--|------------------------|---------------|------------------------------|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reinnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB – Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 18. | Ploiești Vest – Ploiești Sud – Ploiești Est Post 1 – Ploiești Nord – Ploiești Est Post 1 – Ploiești Est și retur; | | | | | | | |
| 19. | Ploiești Triaj – Brazi – Crivina – Periș – Buftea – P.mac. R1 Buciumeni – Chitila -P.mac. R1 Buciumeni – P.mac. R3 Buciumeni – Mogoșoaia – Otopeni HM – Voluntari HM – Ram. Pasărea – Pasărea și retur; | | | | | | | |
| 20. | Făurei – Făurei Ram. Dedulești – Dedulești HM – Plopu – Urleasca HM – Traian Sat HM – Lacu Sărat – Brăila – Baldovinești HM – Vădeni HM – Barboși Ram. Port – Barboși Ram. Siret – Barboși – Ram. Barboși TJ Post 14 – Barboși TJ Gr.A și retur; | | | | | | | |
| 21. | București Nord Gr.A – Ram. Pajura – București Băneasa și retur; | | | | | | | |
| 22. | București Nord Gr.A – Chitila și retur; | | | | | | | |
| 23. | București Nord Gr.A – București Nord Post 5 – Bucureștii Noi și retur; | | | | | | | |
| 24. | Chitila – Ram. Rudeni – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 25. | Galați – Ram. Tunel – Ram. CSG – Filești HM și retur; | | | | | | | |
| 26. | Timișoara Nord – Timișoara Est – Recaș – Topolovăț – Lugoj – Găvojdia – Căvărân – Caransebeș – Valea Timișului HM – Armeniș – Crușovăț – Băile Herculane – Orșova – Drobeta Turnu Severin – Drobeta Turnu Severin Mărfuri – Balota – Strehăia – Gura Motrului HM – Filași – Craiova – Banu Mărăcine HM – Caracal – Drăgănești Olt – Roșiori Nord – Ciolpani HM – R.1 Videle – Videle – Vadu Lat HM – R.1 Chiajna – Chiajna – Bucureștii Noi Gr.C – București Triaj Post 17 – Ram. Pajura – București Băneasa – Pantelimon – Ram. Pasărea – Pasărea – Lehliu – Ciulnița – Fetești – Ram. Borcea – Ovidiu – Medgidia – Dorobanțu – Palas – Post Medeea – Post Constanța Vii – Constanța Port Zona B și retur; | | | | | | | |
| 27. | Constanța Port Terminal F-B – Agigea Ecluză HM – Agigea Nord – Post Constanța Vii – Post Medeea – Palas și retur; | | | | | | | |
| 28. | Constanța Port Mol 5 – Post Constanța Vii – Post Medeea – Palas și retur; | | | | | | | |
| 29. | Palas – Post Medeea – Post Constanța Vii – Agigea Nord P.1 – Agigea Nord Oil Terminal și retur; | | | | | | | |
| 30. | Ciulnița – Ciulnița Post Șt.Vodă – Călărași Nord HM – Călărași Sud și retur; | | | | | | | |
| 31. | Caransebeș – Ram. Caransebeș – Cornuțel Banat HM – Brebu – Reșița Nord și retur; | | | | | | | |
| 32. | Timișoara Sud – Semenic HM – Sacoșu Mic – Buziaș – Sinia HM – Lugoj și retur; | | | | | | | |
| 33. | Timișoara Nord – Ram. Modoș – Timișoara Vest și retur; | | | | | | | |
| 34. | Craiova – Jiu HM – R.1 Jiu – Podari – Sălcuța HM – Băilești – Moțăței HM – Golenți HM – Ram. Golenți – Calafat și retur; | | | | | | | |
| 35. | Dej Triaj – Beclean pe Someș – Magherus Sieu HM – Saratel – Deda – Toplița – Voșlăbeni HM – Siculeni – Miercurea Ciuc – Băile Tușnad HM – Sfântu Gheorghe – Hărman – Brașov Triaj și retur; | | | | | | | |
| 36. | Voșlăbeni HM – Chileni HM și retur; | | | | | | | |
| 37. | Arad – Glogovăț și retur; | | | | | | | |
| 38. | Simeria – Turdaș și retur; | | | | | | | |
| 39. | Romcim -Medgidia și retur; | | | | | | | |
| 40. | Caransebeș – Zăgujeni HM și retur; | | | | | | | |
| 41. | Giurgiu Nord – Stănești HM – Toporu – Târnavele HM – Videle și retur; | | | | | | | |
| 42. | Rădulești HM – Ciolpani HM și retur; | | | | | | | |
| 43. | Pantelimon – P.mac.Ram.Voluntari – P.mac.R1 Buc.Sud – București Sud – P.mac.Abator – P.mac.Popești Leordeni- Berceni HM – Jilava – R.1 Jilava – Vârteju – București Vest – Chiajna și retur; | | | | | | | |
| 44. | București Progresu – R.2 Jilava – Jilava și retur; | | | | | | | |
| 45. | București Progresu – R.2 Jilava – R.1 Jilava și retur; | | | | | | | |
| 46. | Carei – Gen.Gh.Avramescu HM – Satu Mare – Boltiz HM – Baia Mare – Ram.Busag – Ulmeni Salaj – Jibou și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială COMPANIA LOCALĂ DE TERMOFICARE COLTREM SA | | | COMPANIA LOCALĂ DE TERMOFICARE COLTREM SA | | | Stația CF Timișoara CET | |
| 2. | Linia ferată industrială BARDEAU HOLDING ROMÂNIA SRL TIMIȘOARA | | | KORNNUTRIM SRL | | | Stația CF Grădinari Caraș | |
| 3. | Linia ferată industrială ROMSILOZ CEREALE SRL – Punct de Lucru Siloz Caracal | | | ROMSILOZ CEREALE SRL | | | Stația CF Caracal | |
| 4. | Linia ferată industrială ROMSILOZ CEREALE SRL – SILOZ BĂRĂGANUL | | | ROMSILOZ CEREALE SRL | | | Stația CF Spicu | |
| 5. | Linia ferată industrială ROMSILOZ CEREALE SRL – SILOZ DUDEȘTI | | | ROMSILOZ CEREALE SRL | | | HM Dudești | |
| 6. | Linia ferată industrială DON CARLOS SRL - Punct de Lucru Gătaia | | | DON CARLOS SRL | | | Stația CF Gătaia | |
| 7. | Linia ferată industrială CEREALCOM DOLJ SA - Siloz LEU | | | CEREALCOM DOLJ SA | | | Stația CF Leu | |
| 8. | Linia ferată industrială CEREALCOM DOLJ SA – Siloz BANU MĂRĂCINE | | | CEREALCOM DOLJ SA | | | HM Banu Mărăcine | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------|---------------|---|-------------------------------------|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| CS Partea B | | | | | | | | |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 9. | Linia ferată industrială CEREALCOM DOLJ SA - Siloz JIU | | | CEREALCOM DOLJ SA | | | Stația CF Jiu Vechi | |
| 10. | Linia ferată industrială CEREALCOM DOLJ SA - Siloz SEGARCEA | | | CEREALCOM DOLJ SA | | | Stația CF Segarcea | |
| 11. | Linia ferată industrială CEREALCOM DOLJ SA - Siloz PORTĂREȘTI | | | CEREALCOM DOLJ SA | | | HM Portărești | |
| 12. | Linia ferată industrială CEREALCOM DOLJ SA - Siloz BĂILEȘTI | | | CEREALCOM DOLJ SA | | | Stația CF Băilești | |
| 13. | Linia ferată industrială CEREALCOM DOLJ SA - Siloz MOȚĂȚEI | | | CEREALCOM DOLJ SA | | | Stația CF Moțăței | |
| 14. | Linia ferată industrială SIFI TM AGRO SA - Punct de Lucru Carani | | | SIFI TM AGRO SA | | | Stația CF Băile Calacea | |
| 15. | Linia ferată industrială Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Timișoara | | | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA București - Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Timișoara | | | Stația CF Timișoara Nord | |
| 16. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA - Sucursala Banat - Oltenia Remiza de Locomotive Drobeta Turnu Severin | | | SNTFM CFR MARFĂ SA Sucursala Banat - Oltenia | | | Stația CF Drobeta Turnu Severin | |
| 17. | Linia ferată industrială Depoul CFR Marfă Craiova | | | SNTFM CFR MARFĂ SA Sucursala Banat - Oltenia | | | Stația CF Craiova | |
| 18. | Linia ferată industrială Remiza Locomotive Roșiori | | | SNTFM CFR MARFĂ SA Sucursala Banat - Oltenia | | | Stația CF Roșiori Nord | |
| 19. | Linia ferată industrială Remiza de Locomotive CFR MARFĂ CARANSEBEȘ | | | SNTFM CFR MARFĂ SA Sucursala Banat Oltenia | | | Stația CF Caransebeș | |
| 20. | Linia ferată industrială DEPOUL BUCUREȘTI CĂLĂTORI | | | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – SRTFC BUCUREȘTI | | | Stația CF București Nord București Grivița | |
| 21. | Linia ferată industrială Depoul Exploatare Buzău | | | SNTFM CFR MARFĂ SA – Sucursala Moldova | | | Stația CF Buzău | |
| 22. | Linia ferată industrială MARAGO SRL | | | MARAGO SRL | | | HCV Giera | |
| 23. | Linia ferată industrială CEREALCOM TIMIȘ SA – Punct de lucru Jebel | | | CEREALCOM TIMIȘ SA | | | Stația CF Jebel | |
| 24. | Linia ferată industrială MONDIAL SA LUGOJ | | | MONDIAL SA | | | Stația CF Lugoj | |
| 25. | Linia ferată industrială LUGOMET SA | | | LUGOMET SA | | | Stația CF Lugoj | |
| 26. | Linia ferată industrială SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – Depoul de Locomotive Călători Arad | | | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA | | | Stația CF Arad | |
| 27. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA – Depoul de Locomotive Marfă Simeria | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | Stația CF Simeria | |
| 28. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA - Remiza Petroșani | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | Stația CF Petroșani | |
| 29. | Linia ferată industrială SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – Depoul de Locomotive Călători Brașov | | | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA | | | Stația CF Brașov | |
| 30. | Linia ferată industrială SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – Depoul de Locomotive Călători Ploiești | | | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA | | | Stația CF Ploiești | |
| 31. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA – Depoul de Locomotive Marfă Palas | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | Stația CF Palas | |
| 32. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA – Depoul de Locomotive Marfă Oradea | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | Stația CF Oradea | |
| 33. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA – Depoul de Locomotive Marfă Dej Triaj | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | Stația CF Dej Triaj | |
| 34. | Linia ferată industrială SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – Depoul de Locomotive Călători Cluj Napoca | | | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA | | | Stația CF Cluj Napoca | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|----------------------|-----------------------------------|--|------------------------|---------------|---------------------|---|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Zona de manevră | | | Proprietar | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB – Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 35. | Linia ferată industrială SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – Depoul de Locomotive Călători Galați | | | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA | | | | Stația CF Galați |
| 36. | Linia ferată industrială SNTFM CFR MARFĂ SA – Remiza Barboși Triaj | | | SNTFM CFR MARFĂ SA | | | | Stația CF Barboși Triaj |
| 37. | Linia ferată industrială BRISEGRUP SRL -Baza de recepție Carei | | | BRISEGRUP SRL | | | | Stația CF Carei |
| 38. | Linia ferată industrială DRDP Cluj – SDN Satu Mare | | | DRDP Cluj – SDN Satu Mare | | | | Stația CF Carei |
| 39. | Linia ferată industrială CRH CIMENT(ROMÂNIA) SA București – Punct de lucru Medgidia | | | CRH CIMENT(ROMÂNIA) SA | | | | Stația CF Medgidia |
| 40. | Linia ferată industrială CRH CIMENT(ROMÂNIA) SA | | | CRH CIMENT(ROMÂNIA) SA | | | | Stația CF București Sud |
| 41. | Linia ferată industrială VP CEREALE BZ SRL | | | VP CEREALE BZ SRL | | | | HM Săhăteni |
| 42. | Linia ferată industrială NUTRISOYA SRL BUCUREȘTI – Punct de lucru Călărași | | | NUTRISOYA SRL | | | | Stația CF Călărași Sud |
| Anexa II la CSB 0053 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip B | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDE 5100 kW | | | 91 53 0401081 – 1 (serie șasiu 205) | | | | |
| 2. | LDE 3400 kW | | | 91 53 0430109 – 5 (serie șasiu 5118238) | | | | |
| 3. | LDE 2100 CP | | | 92 53 0601212 – 9 (serie șasiu 1162) | | | | |
| 4. | LDH 1250 CP | | | 92 53 0810873 – 5 (serie șasiu 21401) | | | | |
| 5. | LDE 1250 CP | | | 92 53 0690056 – 2 (serie șasiu 24229) | | | | |
| 17. | ASTRA TRANS CARPATIC S.R.L. | | | | | | - | J40/11999/2014 |
| CS Partea A | CSA 0031 | RO1120160031 | reînnoit | RO1120150012 | 15.12.2016 | 15.12.2016 | 15.12.2017 | tip A, exclusiv servicii de mare viteză |
| CS Partea B | CSB 0055 | RO1220170055 | actualizat/modificat | RO1220170042 | 28.06.2017 | 28.06.2017 | 15.12.2017 | tip A, exclusiv servicii de mare viteză |
| Anexa I la CSB 0055 | | | | | | | | |
| Secții de circulație | | | | | | | | |
| 1. | Arad – Aradu Nou – Timișoara Nord – Timișoara Est – Lugoj – Caransebeș – Băile Herculane – Orșova – Dr. Turnu Severin – Strehaia – Filiași – Craiova – Caracal – Roșiori Nord – Videle – Grădinari – Chiajna – Bucureștii Noi – București Nord și retur; | | | | | | | |
| 2. | Arad – Radna – Ilia – Deva – Simeria – Orăștie – Vințu de Jos – Coșlariu – Blaj – Copșa Mică – Sighișoara – Feldioara – Brașov – Predeal – Sinaia – Ploiești Vest – Ploiești Triaj – Brazi – Periš – Buftea – Chitila – Pajura – București Basarab – București Nord și retur; | | | | | | | |
| 3. | Arad – Radna – Ilia – Deva – Simeria – Petroșani – Târgu Jiu – Turceni – Filiași – Craiova – Caracal – Roșiori Nord – Videle – Grădinari – Chiajna – Bucureștii Noi – București Nord și retur; | | | | | | | |
| 4. | Arad – Radna – Ilia – Deva – Simeria – Petroșani – Târgu Jiu – Cărbunești – Filiași – Craiova – Caracal – Roșiori Nord – Videle – Grădinari – Chiajna – Bucureștii Noi – București Nord și retur; | | | | | | | |
| 5. | Bucureștii Nord – București Băneasa – București Obor – Pantelimon – Lehliu – Ciulnița – Fetești – Medgidia – Castelu – Palas – Constanța și retur; | | | | | | | |
| 6. | Coșlariu – Teiuș – Pod Mureș și retur. | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Zona de manevră | | | Proprietar | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI S.A. Arad | | | S.C. ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI S.A. ARAD | | | | Stația CF Arad |
| 2. | Linia ferată industrială S.C. ATELIERELE CFR GRIVIȚA S.A. | | | S.C. ATELIERELE CFR GRIVIȚA S.A. | | | | Stația CF București Grivița |
| Anexa II la CSB 0055 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip A | | | | | | | | |
| Nr. crt. | | Tip vehicul feroviar | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LE 5100 KW | | | 91 53 0 400084 – 6 (serie șasiu 131927) | | | | |

ASFR – AFER

Certificate de siguranță Partea A și Partea B eliberate operatorilor de transport feroviar conform OMT 535/2007
cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire juridică întreprindere feroviară certificată | | | | | | Acronim | Nr. național de înregistrare |
|---|---|---------------------|-----------------------------------|---|---|---------------|------------------------------|--|
| CS Partea A | Nr. referință internă | Nr. identificare UE | Nou/reînnoit/actualizat/modificat | Nr. identificare UE certificat anterior | Data eliberării | Valabil de la | Valabil până la | Tip serviciu de transport feroviar* |
| Anexa I la CSB – Secții de circulație, stații CF, zone de manevră feroviară și LFI pe care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| Anexa II la CSB - Vehicule feroviare motoare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 2. | LE 5100 KW | | | | 91 53 0 400316 – 2 (serie șasiu 371) | | | |
| 3. | LE 3400 KW | | | | 91 53 0 430069 – 1 (serie șasiu FS) | | | |
| 4. | LE 3400 KW | | | | 91 53 0 440124 – 2 (serie șasiu FS) | | | |
| 18. | ISAF – SOCIETATEA DE SEMNALIZARE SI AUTOMATIZARE FERVIARA SA | | | | | | ISAF | J40/1079/1991 |
| CS Partea A | CSA 0004 | RO1120170004 | Nou | Nu este cazul | 28.02.2017 | 28.02.2017 | 28.02.2018 | tip C, exclusiv transport de mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0044 | RO1220170044 | Nou | Nu este cazul | 08.06.2017 | 08.06.2017 | 28.02.2018 | tip C, exclusiv transport de mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0044 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nu este cazul. | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linia ferată industrială S.C. ISAF S.A. | | | S.C. ISAF S.A. | | | Stația CF București Triaj | |
| Anexa II la CSB 0044 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0810 781-0 | | | |
| 2. | LDH 700 CP | | | | 92 53 0850 163-2 | | | |
| 19. | ISAF – SOCIETATEA DE SEMNALIZARE SI AUTOMATIZARE FERVIARA SA | | | | | | ISAF | J40/1079/1991 |
| CS Partea A | CSA 0004 | RO1120170004 | Nou | Nu este cazul | 28.02.2017 | 28.02.2017 | 28.02.2018 | tip C, exclusiv transport de mărfuri periculoase |
| CS Partea B | CSB 0056 | RO1220170056 | Nou | Nu este cazul | 29.06.2017 | 29.06.2017 | 28.02.2018 | tip C, exclusiv transport de mărfuri periculoase |
| Anexa I la CSB 0056 | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Secții de circulație | | | | | | | |
| Nu este cazul. | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Zona de manevră | | | Proprietar | | | Stația CF adiacentă | |
| 1. | Linile Stației CF Mediaș | | | - | | | Stația CF Mediaș | |
| Anexa II la CSB 0056 | | | | | | | | |
| Vehicule feroviare pentru efectuarea operațiunilor de tip C | | | | | | | | |
| Nr. crt. | Tip vehicul feroviar | | | | Număr vehicul feroviar | | | |
| 1. | LDH 1250 CP | | | | 92 53 0810 781-0 | | | |
| 2. | LDH 700 CP | | | | 92 53 0850 163-2 | | | |

Situație raportată de Serviciul Certificare și Autorizare de Siguranță, din cadrul ASFR – AFER.

**Autorizații de punere în funcțiune vehicule feroviare
pe căile ferate din România, eliberate conform HG 877/2010, cu modificările și completările ulterioare,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. | Solicitant - deținător Adresa sediu Tel./Fax | Vehicul feroviar | | Autorizație de punere în funcțiune vehiculul pe căile ferate din România | | | |
|----------|--|---|-----------------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------|
| | | Tip vehicul feroviar | APFVF inițială/ ANS emitent | APFVF | APFVF suplimentară | Data eliberării APFVF/ APFVF suplimentară* | Observații |
| 1. | Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L. Timisoara Timisoara, str. Grigore T. Popa, nr. 81, jud. Timis Tel: 0256306073 Fax: 0256306073 | Locomotiva diesel hidraulica de 1000 kW clasa BR 290 | NEV 98803290592- 5/EBA | - | NEI RO5120171019 | 08.05.2017 | - |
| 2. | S.C. SOFTRONIC S.R.L. Craiova Craiova, Str.Calea Severinului nr. 40 judetul Dolj. Tel: 0351409151 Fax: 0351178948 | Locom electrică cu motoare de tracțiune asincrone tip LEMA | NEV 91530480027- 8/RO | NEI RO5120171020 | - | 26.05.2017 | - |
| 3. | S.C. GRUP FERROVIAR ROMÂN S.A. București Calea Victoriei nr. 114, sector 1, București, cod poștal 010092 T: 021.318.3092 F: 021.318.3091 | Vagon destinat transportului de mărfuri în vrac seria Uagpps cod proiect Sim 2999-00 | - | NEI RO 5320173021 | - | 30.05.2017 | Autorizație de tip |
| 4. | S.C. SOFTRONIC S.R.L. Craiova Craiova, Str.Calea Severinului nr. 40 judetul Dolj. Tel: 0351409151 Fax: 0351178948 | Locom electrică cu motoare de tracțiune asincrone tip LEMA | NEV 91530480028- 6/RO | NEI RO5120171022 | - | 31.05.2017 | - |

* Autorizația suplimentară este valabilă pe toată durata de valabilitate a APFVF inițiale, cu respectarea condițiilor care au stat la baza acordării și numai pentru utilizarea pe secțiile de circulație menționate în anexa la certificatul de siguranță partea B, pe rețeaua feroviară din România.

Situație raportată de Serviciul Autorizare, Punere în Funcțiune Sub sisteme Structurale și Vehicule, din cadrul ASFR – AFER

**Autorizații de punere în funcțiune
linii ferate industriale nou construite sau modernizate, eliberate conform OMTI 443/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. | Solicitant - deținător Adresa sediu Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CF de racord | Serie și nr. APF-LFI | Data emiterii APF-LFI | Tipul lucrărilor executate* |
|----------|--|---|------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 1. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI R - de racord cu St. CF Brașov, modrnizată, delimitată de Uj 19 și Pj 2, L constr = 109,64 m, L reală = 82.50 m | Stația Brașov | APF LFI - 262 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 2. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI R1 - de racord cu St. CF Brașov, nou construită, delimitată de Uj 33-35 și Pj1, L constr = 147,83 m, L reală = 147.83 m | Stația Brașov | APF LFI - 263 | 12.05.2017 | Nou construită |
| 3. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI D - diagonală între R și R1, nou construită, delimitată de Pj 1 și Pj2, L constr = 102,36 m, L reală = 48.08 m | Stația Brașov | APF LFI - 264 | 12.05.2017 | Nou construită |
| 4. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 1 -modernizată, delimitată de Pj 3 și Pj 2, L constr = 318,15 m, L reală = 238.65 m | Stația Brașov | APF LFI - 265 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 5. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 2 -modernizată, delimitată de Pj 11 și TRANSB, L constr = 330,23 m, L reală = 303,95 m | Stația Brașov | APF LFI - 266 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 6. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 3 -modernizată, delimitată de Pj 19 și TRANSB, L constr = 371,94 m, L reală = 286,35 m | Stația Brașov | APF LFI - 267 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 7. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 4 -modernizată, delimitată de Pj 12 și TRANSB, L constr = 308,68 m, L reală = 275,45 m | Stația Brașov | APF LFI - 268 | 12.05.2017 | Modernizată |

ASFR – AFER

Autorizații de punere în funcțiune linii ferate industriale nou construite sau modernizate, eliberate conform OMTI 443/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Solicitant - deținător Adresa sediu Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CF de record | Serie și nr. APF-LFI | Data emiterii APF-LFI | Tipul lucrărilor executate* |
|----------|--|--|------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 8. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 5 - modernizată, delimitată de Pj 10 și TRANSB, L constr = 343,82 m, L reală = 289,54 m | Stația Brașov | APF LFI - 269 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 9. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 6 - modernizată, delimitată de Pj 13 și TRANSB, L constr = 293,82 m, L reală = 266,75 m | Stația Brașov | APF LFI - 270 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 10. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 7 - modernizată, delimitată de Pj 3 și OPR. L constr = 256,88 m, L reală = 202,60 m | Stația Brașov | APF LFI - 271 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 11. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 8 - modernizată, delimitată de Pj 8 și TRANSB, L constr = 380,62 m, L reală = 353,48 m | Stația Brașov | APF LFI - 272 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 12. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 9 - modernizată, delimitată de Pj 1 și OPR. L constr = 516,12 m, L reală = 436,62 m | Stația Brașov | APF LFI - 273 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 13. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 10 - modernizată, delimitată de Pj 5 și OPR. L constr = 288,98 m, L reală = 236,62 m | Stația Brașov | APF LFI - 274 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 14. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 11 - modernizată, delimitată de Pj 14 și TRANSB, L constr = 283,84 m, L reală = 256,70 m | Stația Brașov | APF LFI - 275 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 15. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 12 - modernizată, delimitată de Pj 4 și OPR. L constr = 226,19 m, L reală = 144,77 m | Stația Brașov | APF LFI - 276 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 16. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 13 - modernizată, delimitată de Pj 7 și TRANSB, L constr = 398,24 m, L reală = 343,96 | Stația Brașov | APF LFI - 277 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 17. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 14 - modernizată, delimitată de Pj 15 și TRANSB, L constr = 289,92 m, L reală = 262,78 | Stația Brașov | APF LFI - 278 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 18. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 15 - modernizată, delimitată de Pj 6 și PG 16-17, L constr = 209,72 m, L reală = 165,97 | Stația Brașov | APF LFI - 279 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 19. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 16 - modernizată, delimitată de PG 16-17 și TRANSB, L constr = 222,16 m, L reală = 205,55 | Stația Brașov | APF LFI - 280 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 20. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 17 - modernizată, delimitată de PG 16-17 și OPR, L constr = 95,37 m, L reală = 78,76 | Stația Brașov | APF LFI - 281 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 21. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 18 - modernizată, delimitată de PG 16-17 și TRANSB, L constr = 224,25 m, L reală = 182,42 | Stația Brașov | APF LFI - 282 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 22. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 19 - modernizată, delimitată de PG 18 și OPR, L constr = 138,21 m, L reală = 85,85 | Stația Brașov | APF LFI - 283 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 23. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 20 - modernizată, delimitată de PG 19 și TRANSURB. L constr = 249,44 m, L reală = 222,30 m | Stația Brașov | APF LFI - 284 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 24. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 21 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 80,00 m, L reală = 80,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 285 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 25. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 22 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 35,00 m, L reală = 35,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 286 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 26. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 23 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 80,00 m, L reală = 80,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 287 | 12.05.2017 | Modernizată |

ASFR – AFER

Autorizații de punere în funcțiune linii ferate industriale nou construite sau modernizate, eliberate conform OMTI 443/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Solicitant - deținător Adresa sediu Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CF de racord | Serie și nr. APF-LFI | Data emiterii APF-LFI | Tipul lucrărilor executate* |
|----------|--|---|------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 27. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 24 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 20,00 m, L reală = 20,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 288 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 28. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 25 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 20,00 m, L reală = 20,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 289 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 29. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 26 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 46,00 m, L reală = 46,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 290 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 30. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 27 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 98,00 m, L reală = 98,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 291 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 31. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 28 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 37,00 m, L reală = 37,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 292 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 32. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 29 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 37,00 m, L reală = 37,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 293 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 33. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr.30 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 37,00 m, L reală = 37,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 294 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 34. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 31 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 37,00 m, L reală = 37,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 295 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 35. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 32 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 37,00 m, L reală = 37,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 296 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 36. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 33 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 37,00 m, L reală = 37,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 297 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 37. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 34 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 70,00 m, L reală = 70,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 298 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 38. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 35 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 52,00 m, L reală = 52,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 299 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 39. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 36 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 24,00 m, L reală = 24,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 300 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 40. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 37 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 30,00 m, L reală = 30,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 301 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 41. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 38 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 34,00 m, L reală = 34,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 302 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 42. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 39 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 30,00 m, L reală = 30,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 303 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 43. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 40 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 30,00 m, L reală = 30,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 304 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 44. | SC MARUB SA Brașov Brașov, str. Automotoarelor, nr. 2, jud. Brașov Tel. 0268/334505/fax 0268/334507 | LFI nr. 41 - modernizată, delimitată de PLATFORMĂ și OPR. L constr = 28,00 m, L reală = 28,00 m | Stația Brașov | APF LFI - 305 | 12.05.2017 | Modernizată |
| 45. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 121- modernizată, delimitată de sch. 114 și OPR. L constr. = 339, 65 m, L reală = 312.50 m | Stația cf Brazi | APF LFI - 306 | 26.05.2017 | Modernizată |

ASFR – AFER

Autorizații de punere în funcțiune linii ferate industriale nou construite sau modernizate, eliberate conform OMTI 443/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Solicitant - deținător Adresa sediu Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CF de record | Serie și nr. APF-LFI | Data emiterii APF-LFI | Tipul lucrărilor executate* |
|----------|--|---|------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 46. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 122- modernizată, delimitată de sch. 114 și OPR. L constr. = 339, 65 m, L reală = 312.50 m | Stația cf Brazi | APF LFI - 307 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 47. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 121- modernizată, delimitată de sch. 41 și 87. L constr. = 332,025 m, L reală = 304.87m | Stația cf Brazi | APF LFI - 308 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 48. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 188 - modernizată, delimitată de sch. 87 și 89. L constr. = 342,66 m, L reală = 315.44 m | Stația cf Brazi | APF LFI - 309 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 49. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 190- modernizată, delimitată de sch. 90 și 91. L constr. = 146,68 m, L reală = 146,68 | Stația cf Brazi | APF LFI - 310 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 50. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 202- modernizată, delimitată de sch. 109 și 107. L constr. = 170,06 m, L reală = 142,87 | Stația cf Brazi | APF LFI - 311 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 51. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 150 - modernizată, delimitată de sch. 60 și 44. L constr. = 347,50 m, L reală = 314,50m | Stația cf Brazi | APF LFI - 312 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 52. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 151- modernizată, delimitată de sch. 60 și OPR. L constr. = 497.60 m, L reală = 470,50 | Stația cf Brazi | APF LFI - 313 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 53. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 152- modernizată, delimitată de sch. 62 și 32. L constr. = 529.00 m, L reală = 502,00 | Stația cf Brazi | APF LFI - 314 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 54. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 153- modernizată, delimitată de sch. 54 și 36. L constr. = 472.75 m, L reală = 445,65 | Stația cf Brazi | APF LFI - 315 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 55. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 154- modernizată, delimitată de sch. 52 și 38. L constr. = 378.60 m, L reală = 351,50 | Stația cf Brazi | APF LFI - 316 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 56. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 155- modernizată, delimitată de sch. 48 și 42. L constr. = 260.80 m, L reală = 253,6575 | Stația cf Brazi | APF LFI - 317 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 57. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 156- modernizată, delimitată de sch. 46 și 40. L constr. = 276.89 m, L reală = 243,86 | Stația cf Brazi | APF LFI - 318 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 58. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 162- modernizată, delimitată de sch. 44 și 28. L constr. = 216.35 m, L reală = 183,35 | Stația cf Brazi | APF LFI - 319 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 59. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 163- modernizată, delimitată de sch. 32 și 28. L constr. = 78.00 m, L reală = 45,00 | Stația cf Brazi | APF LFI - 320 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 60. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 164- modernizată, delimitată de sch. 36 și 32. L constr. = 49.50 m, L reală = 16,50 | Stația cf Brazi | APF LFI - 321 | 26.05.2017 | Modernizată |

ASFR – AFER

Autorizații de punere în funcțiune linii ferate industriale nou construite sau modernizate, eliberate conform OMTI 443/2011,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Solicitant - deținător Adresa sediu Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CF de racord | Serie și nr. APF-LFI | Data emiterii APF-LFI | Tipul lucrărilor executate* |
|----------|--|---|------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 61. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 165- modernizată, delimitată de sch. 38 și 36. L constr. = 44.41 m, L reală = 17,21 | Stația cf Brazi | APF LFI - 322 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 62. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 166 - modernizată, delimitată de sch. 38 și 42. L constr. = 44.75 m, L reală = 11,60 | Stația cf Brazi | APF LFI - 323 | 26.05.2017 | Modernizată |
| 63. | SC OMV PETROM PETROBRAZI Brazi, str.Trandafirilor, nr 65, jud. Prahova Tel. 0372/853 788, fax 0244/541 452 | LFI nr. 170- modernizată, delimitată de sch. 28 și OPR. L constr. = 142.00 m, L reală = 142,00 | Stația cf Brazi | APF LFI - 324 | 26.05.2017 | Modernizată |

*Tipul lucrărilor executate: construire sau modernizare.

Situație raportată de Serviciul Autorizare, Punere în Funcțiune Sub sisteme Structurale și Vehicule, din cadrul ASFR – AFER.

**Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale din dotare,
emise/vizate/modificate conform HG 2299/2004 și OMTCT 880/2005,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale EMISE | | | | | | |
|---|---|--|---|--------------------|---------------------|---------------------|
| Nr. crt. | Societate Adresa sediu; Tel.; Fax | Denumire LFI | Stația CFR de racord | Serie și nr. AE | Data emiterii AE | Valabilitate AE* |
| 1. | GRUP FERVIAR ROMAN SA București, Calea Victoriei nr 114, sector 1 tel 021/3183090, 021/3183092, 0372/336010 fax 021/3183091, 0372/336011 | S.C. GRAMPET SERVICE SA - Punct de lucru PLOIEȘTI | stația cf Ploiești Sud | AE 969 | 09.05.2017 | 08.05.2019 |
| 2. | GRUP FERVIAR ROMAN SA București, Calea Victoriei nr 114, sector 1 tel 021/3183090, 021/3183092, 0372/336010 fax 021/3183091, 0372/336011 | S.C. GRUP FERVIAR ROMAN SA - TERMINAL CHITILA | stația cf Chitila | AE 970 | 04.05.2017 | 03.05.2019 |
| 3. | SOLOVERDE SRL Timișoara, str. Regimentul 5 Vânători nr 1, etj. 2, Ap. 24, jud. Timiș 0722/693464 | S.C. SOLOVERDE SRL | stația cf Stamora Moravița | AE 971 | 10.05.2017 | 09.05.2019 |
| 4. | GRUP FERVIAR ROMAN SA București, Calea Victoriei nr 114, sector 1 tel 021/3183090, 021/3183092, 0372/336010 fax 021/3183091, 0372/336011 | S.C. GRAMPET SERVICE SA - Punct de lucru GHIGHIU | stația cf Ghighiu | AE 972 | 11.05.2017 | 10.05.2019 |
| 5. | CRH CIMENT (ROMANIA) S.A. București, Piața Charle de Gaulle nr 15, etaj 1 și 2, sector 1 tel 021/3150936, fax 021/3120945 | CRH CIMENT (ROMANIA) S.A. Punct de lucru INCINTĂ PORT CONSTANȚA DANA 68 | stația cf Constanța Port Mol 5 | AE 973 | 29.05.2017 | 28.05.2019 |
| 6. | CN APM SA Constanța, Incinta Port, Gara Maritimă, jud Consstanța tel 0241/611540, fax 0241/619512 | CN APM SA CONSTANȚA DANELE 0-7 | stația cf Constanța Port Zona A | AE 974 | 30.05.2017 | 29.05.2019 |
| 7. | ECOPAPER SA Zărnești, str 13 Decembrie nr 18, jud Brașov tel 0268/223139, fax 0268/223011 | SC ECOPAPER SA | stația cf Zărnești | AE 975 | 07.06.2017 | 06.06.2019 |
| 8. | CN APM SA CONSTANȚA Constanța, Incinta Port, Gara Maritimă, jud Consstanța tel 0241/611540, fax 0241/619512 | CN APM SA CONSTANȚA DANELE 6-7 | stația cf Constanța Port Zona A Triajul Port Vechi | AE 976 | 07.06.2017 | 06.06.2019 |
| 9. | SNTFM CFR MARFĂ SA București, bld Dinicu Golescu nr. 38, secctor 1 tel 0728/855339, fax 0372/877011 | SNTFM CFR MARFĂ SA – CIRV CONSTANȚA – SECȚIA ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII VAGOANE SIBIU | stația cfr Sibiu Triaj | AE 977 | 12.06.2017 | 11.06.2019 |
| 10. | SNTFM CFR MARFĂ SA – SUCURSALA BANAT-OLTENIA Craiova, str Rozelor nr 73A, jud Dolj tel/fax 0256/492990 | SNTFM CFR MARFĂ SA - SUCURSALA BANAT-OLTENIA - CZM TIMIȘOARA – PUNCT REVIZIE DE VAGOANE CFR MARFĂ MINTIA | stația cf Mintia | AE 978 | 12.06.2017 | 11.06.2019 |
| 11. | CLAUS SERVICE SRL Aiudul de Sus, str Gorunului nr 13, mun Aiud, jud Alba tel 0731/798361, fax 0758/751844 | CLAUS SERVICE SRL – Punct de lucru ORĂȘTIE | stația cf Orăștie | AE 979 | 12.06.2017 | 11.06.2019 |

ASFR – AFER

Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale din dotare, emise/vizate/modificate conform HG 2299/2004 și OMTCT 880/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale EMISE | | | | | | |
|---|---|---|-----------------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Nr. crt. | Societate Adresa sediu; Tel.; Fax | Denumire LFI | Stația CFR de racord | Serie și nr. AE | Data emiterii AE | Valabilitate AE* |
| 12. | AGRO OIL SERVICE SRL Slobozia, bld Matei Basarab, bl MB20, sc B-C, et Parter, jud Ialomița tel 0243/231553, fax 0243/231556 | SC AGRO OIL SERVICE SRL SLOBOZIA – SILOZ FETEȘTI VEST | stația cf Fetești | AE 980 | 16.06.2017 | 15.06.2019 |
| 13. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA BUCUREĂȚI SRTFC TIMIȘOARA Timișoara, str Gării nr 2A, etj 1, jud Timiș tel 0372/561602, fax 0372/561602 | SRTFC TIMIȘOARA - GRUPA I Liniile 3T, 4T, 5T, 6T, 7T, 8T, 9T, Linia 1 Evitare, Linia 2 Evitare - REVIZIA DE VAGOANE TIMIȘOARA | stația cf Timișoara Nord | AE 981 | 21.06.2017 | 20.06.2019 |
| 14. | DANTE EXODUS SRL com Săcel, sat Săcel nr 1284, jud Maramureș tel 0724/037452, fax 0367/80452 | SC MORO SRL Săcel – județul Maramureș | HM Săcel | AE 982 | 21.06.2017 | 20.06.2019 |
| 15. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA București, bld Dinicu Golescu nr. 38, sector 1 tel/fax 0268/477063 | DEPOUL SIBIU CĂLĂTORI | stația cfr Sibiu | AE 983 | 26.06.2017 | 25.06.2019 |
| 16. | SUCURSALA REGIONALĂ DE TRANSPORT FERVIAR DE CĂLĂTORI TIMIȘOARA Timișoara, str Gării nr 2A, etj 1, jud Timiș tel 0372/561602, fax 0372/561602 | SRTFC TIMIȘOARA – GRUPA II Liniile 1R, 2R, 3R – REVIZIA DE VAGOANE TIMIȘOARA | stația cf Timișoara Nord | AE 984 | 22.06.2017 | 21.06.2019 |
| 17. | METAL GROUP COMPLEX SRL București, str Alexandru Constantinescu nr 22, Clădirea C3, cam 4, etj 1, sector 1 tel 021/2227771, fax 021/2227629, 021/2227625 | SC METAL GROUP COMPLEX SRL | stația cf București Sud | AE 985 | 27.06.2017 | 26.06.2019 |
| 18. | CAROMET SA Caransebeș, Drumul DN68, Km 32, jud. Caraș Severin tel 0255/516371, fax 0255/516307 | CAROMET SA CARANSEBEȘ | HM Caransebeș Țiglarie | AE 986 | 29.06.2017 | 28.06.2019 |
| 19. | BETACONS COMPANY SRL PLOIEȘTI Ploiești, str Mihai Bravu nr 246, jud Prahova tel 0244/513492, fax 0244/513492 | SC BETACONS COMPANY SRL PLOIEȘTI | stația cfr Ploiești Est | AE 987 | 29.06.2017 | 28.06.2019 |

| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale VIZATE | | | | | | |
|--|--|---|-------------------------|--------------------|------------------------------|---------------------|
| Nr. crt. | Societate Adresa sediu; Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CFR de racord | Serie și nr. AE | Data vizării periodice AE | Valabilitate AE* |
| 1. | S.C. COMPLEXUL ENERGETIC HUNEDOARA S.A. Sucursala Electrocentrale Paroșeni S.A. Vulcan, str. Paroșeni nr. 20, jud. Hunedoara 0254.570790/ 0254.570481 | S.C. COMPLEXUL ENERGETIC HUNEDOARA S.A. Sucursala Electrocentrale Paroșeni S.A. | H.M. Vulcan | AE 070 - R2 | 23.05.2017 | 01.04.2019 |
| 2. | S.C. CONPET S.A. Ploiești, str. Anul 1848, nr. 1-3, jud. Prahova 0244.401360/0244.516451 | S.C. CONPET S.A. – Rampa Berca | Berca | AE 080 - R1 | 08.06.2017 | 19.04.2019 |
| 3. | S.C. SINTEZA S.A. Oradea Oradea, str. Borșului nr. 35, jud. Bihor 0259.456116/0259.462224 | S.C. SINTEZA S.A. Oradea, Secția Organo-fosforice | Episcopia Bihor | AE 085 - R5 | 16.05.2017 | 08.05.2019 |
| 4. | S.C. SIMBAC S.A. Oradea Oradea, str. Borșului nr. 37/A, jud. Bihor 0259.267662/0259.267662 | S.C. SIMBAC S.A. Oradea | Episcopia Bihor | AE 086 | 23.05.2017 | 20.05.2019 |
| 5. | S.C. DOBROPORT S.A. Cernavodă, str. Portul Nou, jud. Constanța 0241.238978/ 0241.235010 | DOBROPORT. Medgidia | Medgidia | AE 253-R | 23.05.2017 | 03.03.2019 |
| 6. | A.N.R.S.P.S. U.T. 145 TÂNTĂRENI Țântăreni, jud. Gorj 0251.441903/ 0251.441903 | A.N.R.S.P.S. U.T. 145 TÂNTĂRENI | H.M. Tântăreni | AE 261-R | 10.05.2017 | 12.03.2019 |
| 7. | SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA SA Targu Jiu, str. A.I.Cuza, nr. 5, jud. Gorj 0253 205401/ 0253227280 | SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA SA EXPLOATAREA LIVRĂRI CFU - SECTIA CFU TURCENI | Turceni | AE 262-R1 | 08.05.2017 | 12.03.2019 |
| 8. | S.C. RAFINĂRIA ASTRA ROMÂNĂ S.A. Ploiești, blv. Petrolului nr. 59, jud. Prahova 0244.577081/ 0244.575939 | S.C. RAFINĂRIA ASTRA ROMÂNĂ S.A. | CFR Ghighiu | AE 264-R3 | 24.05.2017 | 17.03.2019 |
| 9. | S.C. WHSFOREST S.R.L. Leordina, nr. 801 - 802, jud. Maramureș 0262.364089/ 0262.364089 | S.C. WHSFOREST S.R.L. | Leordina | AE 494 | 19.05.2017 | 19.01.2019 |
| 10. | S.C. SANEX S.A. Cluj Napoca, str. Beiușului nr. 1, jud. Cluj 0264.415200/ 0264.415210 | S.C. SANEX S.A. | Cluj Napoca Est | AE 508-R1 | 15.05.2017 | 09.03.2019 |
| 11. | S.C. G.T.S. SPECIAL GAS S.R.L. București, str. Povernei, nr. 15-17, et. 5, ap.10 Sector 1 021.21.03170/ 021.2103177 | S.C. G.T.S. SPECIAL GAS S.R.L. Punct de lucru Ionești | H.M. Fișcălia | AE 512-R1 | 02.05.2017 | 21.03.2019 |

ASFR – AFER

Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale din dotare, emise/vizate/modificate conform HG 2299/2004 și OMTCT 880/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale VIZATE | | | | | | |
|--|--|---|--------------------------|------------------|---------------------------|------------------|
| Nr. crt. | Societate Adresa sediu; Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CFR de record | Serie și nr. AE | Data vizării periodice AE | Valabilitate AE* |
| 12. | S.C. COMAT AUTO S.R.L. București, B-dul Timișoara, nr. 90, sectorul 6 tel.0742.022.799 director,0749.185.404 secretariat, fax.021/444.09.18 | S.C. COMAT AUTO SRL | București Vest | AE 513-R1 | 11.05.2017 | 30.03.2019 |
| 13. | S.C. EURO TYRES MANUFACTURING S.R.L. București, sector 5, Str. Louis Pasteur, nr.38, et.1, ap.5 021.5699520/ fax 021.5699521 | S.C. EURO TYRES MANUFACTURING S.R.L. | Drobeta Turnu Severin | AE 515-R | 23.05.2017 | 13.04.2019 |
| 14. | S.C. ROMPETROL GAS S.R.L. București, Piața Presei Libere, nr. 3-5, City Gate Northern Tower, etaj 1, sector 1 021.2009100/ 021.2009150 | S.C. ROMPETROL GAS S.R.L. | Glogovăț | AE 517 | 10.05.2017 | 27.04.2019 |
| 15. | S.C. CEREALCOM DOLJ S.R.L. Segarcea, str. Unirii nr. 4, jud. Dolj 0251.417366/ 0251.413257 | S.C. CEREALCOM DOLJ S.A. - Siloz Jiu | Jiu Vechi | AE 520-R3 | 13.06.2017 | 16.05.2019 |
| 16. | S.C. KORNNUTRIM S.R.L. Berzovia, str. Timișorilor, nr. 5, jud. Caraș Severin 0255.525914/0255.525914 | S.C. BARDEAU HOLDING ROMÂNIA S.R.L. TIMIȘOARA | Grădinari Caraș | AE 530-R2 | 12.06.2017 | 06.06.2019 |
| 17. | S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. Galați, str. Smârdan nr. 1, jud. Galați 0236.805202/ 0236.805359 | S.C. ARCELORMITTAL GALAȚI S.A. – stația Mălina-Laminoare | Barboși Triaj | AE 643-R1 | 02.05.2017 | 08.01.2019 |
| 18. | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIAR S.R.L. București, str. Fabrica de Glucoză, nr. 11A, etaj 2, cam. 216 sector 2 tel.031.4052925/ fax.031.4052926 | S.C. TRANS EXPEDITION FEROVIAR S.R.L. București – liniile din stația Halmeu nr. 9N, 11N, 12N, 13N, 14N, 20N, 21N, 22N, 32N, 33N, 34N, 35N, 37N 10L, 15L, 16L, 17L, 18L, 19L, 23L, 24L, 38L și 42L | Halmeu | AE 648 | 06.06.2017 | 24.02.2019 |
| 19. | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. Sucursala Banat - Oltenia Craiova, str. Rozelor, nr. 73A, jud. Dolj 0251.412492/ 0251.412492 | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. - Remiza de Locomotive Drobeta Turnu Severin | Drobeta Turnu Severin | AE 656 | 08.06.2017 | 25.03.2019 |
| 20. | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. București, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1 0728.855331/ 0372.871458 | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. Centrul de întreținere și Reparații Vagoane - Secția IRV Ghighiu | Ghigiu | AE 662 | 22.05.2017 | 03.04.2019 |
| 21. | S.C. KASTAMONU ROMÂNIA S.A. Reghin, str. Ierbuș, nr. 37, jud. Mureș 0265.512466/ 0265.511481 | S.C. KASTAMONU ROMÂNIA S.A. Reghin | Reghin | AE 664 | 09.05.2017 | 15.04.2019 |
| 22. | S.C. INTERCEREAL S.A. Movila, D.N. 3A București - Fetești km. 151, jud. Ialomița 0243.363145/ 0243.363145 | S.C. INTERCEREAL S.A. – Siloz Bărăganu | HM Bărăganu | AE 665-R | 11.05.2017 | 16.04.2019 |
| 23. | S.C. REMATINVEST S.R.L. Cluj Napoca, Piața Cipariu, SP. COM. nr. 66/A/66/B, nr. 15, bloc IIIA, jud. Cluj 0264.450873/ 0264.450875 | S.C. REMATINVEST S.R.L. – Punct de lucru Baia Mare | Baia Mare | AE 666 | 25.05.2017 | 21.04.2019 |
| 24. | S.C. REMAT MUELLER -GUTTENBRUNN S.R.L. Brașov (fostă SILNEF) Brașov, șoseaua Cristianului,, nr. 7, Clădire Birouri II, jud. Brașov 0368 802486/ 0268 470926 | S.C. REMAT MUELLER- GUTTENBRUNN S.R.L. Brașov și S.C. COMAT S.A. Brașov | Brașov Triaj | AE 667-R1 | 16.05.2017 | 28.04.2019 |
| 25. | S.C. COMCEREAL S.A. Bacău, Calea Moldovei, nr. 94, jud. Bacău 0234.524453/ 0234.524045 | S.C. COMCEREAL S.A. Bacău - SILOZUL DE CEREALE SASCUT | Sascut | AE 669-R | 06.06.2017 | 12.05.2019 |
| 26. | S.C. REGIOTRANS S.R.L. Brașov, str. Oltului nr. 2, Biroul 2, jud. Brașov 0256.293117/ 0256.293117 | Stația de spălare vagoane marfă "CFR MARFĂ" Timișoara | Timișoara Nord | AE 671-R | 25.05.2017 | 20.05.2019 |
| 27. | SC REVAG SRL Ploiești, str. Industriei nr.4, jud. Prahova tel/fax 0244/576.501 | SC REVAG SRL | CFR Ploiesti | AE 798-R | 12.06.2017 | 05.01.2019 |
| 28. | SC TRANS EXPEDITION FEROVIAR SRL Bucuresti, str.Fabrica de Glucoza,nr.11A,etj 2,camera 216 tel.031/4052925,fax.031/4052926 | SC TRANS EXPEDITION FEROVIAR LINIA 12 CN, SC TRANSBORDARE VAGOANE MARFA SA -linia 9 CN | CFR Dornesti | AE 805-R | 24.05.2017 | 02.02.2019 |
| 29. | SC TRANS EXPEDITION FEROVIAR SRL Bucuresti, str.Fabrica de Glucoza,nr.11A,etj 2,camera 216 tel.031/4052925,fax.031/4052926 | SC TRANSBORDARE VAGOANE MARFA SA – liniile 27 L si 28 N | CFR Dornesti | AE 806-R | 25.05.2017 | 02.02.2019 |
| 30. | CONSTONIC MAE SRL Cârcea, Hala Agroindustrială C 35, jud. Dolj tel./fax 0251/415540 | COSTRONIC MAE SRL | statia CFR Cernele | AE 814-R | 16.05.2017 | 23.02.2019 |

ASFR – AFER

Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale din dotare, emise/vizate/modificate conform HG 2299/2004 și OMTCT 880/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale VIZATE | | | | | | |
|--|--|------------------------|-------------------------|--------------------|------------------------------|---------------------|
| Nr. crt. | Societate Adresa sediu; Tel./Fax | Denumire LFI | Stația CFR de racord | Serie și nr. AE | Data vizării periodice AE | Valabilitate AE* |
| 31. | SC SPIACT SA BRASOV Brașov, Str.Automotoarelor, nr.10, jud Brasov tel 0268 330022 /fax0268329190 | SC SPIACT BRASOV SA I | BRASOV | AE 818-R | 23.05.2017 | 14.05.2019 |
| 32. | SC SPIACT SA BRASOV Brașov, Str.Automotoarelor, nr.10, jud Brasov tel 0268 330022 /fax0268329191 | SC SPIACT BRASOV SA II | BRASOV | AE 819-R | 23.05.2017 | 14.05.2019 |

| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale MODIFICATE | | | | | | |
|--|---|--|-------------------------|--------------------|------------------------|---------------------|
| Nr. crt. | Societate Adresa sediu; Tel.; Fax | Denumire LFI | Stația CFR de racord | Serie și nr. AE | Data modificării AE | Valabilitate AE* |
| 1. | ETEX BUILDING PERFORMANCE SA București, Drumul Leordeni nr. 106, Sector 4 0264.354180/ fax: 0264.357018 | ETEX BUILDING PERFORMANCE SA – Punct de lucru Aghireș | Aghireș | AE 019-R1 | 12.06.2017 | 13.08.2018 |
| 2. | S.C. CET GOVORA S.A. Râmnicu Vâlcea, str. Industriilor nr. 1, jud. Vâlcea 0250.733601/ 0250.733603 | S.C. CET GOVORA S.A. RÂMNICU VÂLCEA | Băbeni | AE 025 - R2 | 09.05.2017 | 18.10.2018 |
| 3. | S.C. CONPET S.A. Ploiești, Strada 1848, nr.1-3, jud. Prahova 0244401360; 0244516451 | S.C. CONPET S.A. Rampa Independența | H.M. Independența | AE 185-R2 | 08.05.2017 | 15.07.2018 |
| 4. | TEREOS ROMANIA SA Luduș, str. Fabricii nr. 3, jud. Mureș 0265.413452/ 0265.413454 | S.C.TEREOS ROMANIA SA. | Luduș | AE 295-R3 | 07.06.2017 | 01.10.2017 |
| 5. | S.C. OMV PETROM S.A. București, str. Coraliilor, nr. 22, Sector 1 0725.160080/ 0244.541452 | S.C. OMV PETROM S.A. PETROBRAZI | Brazi | AE 377 - R3 | 22.05.2017 | 14.01.2018 |
| 6. | S.C. OIL TERMINAL S.A. Constanța, str. Caraiman nr. 2, jud. Constanța 0241.702600/ 0241.694833 | S.C. OIL TERMINAL S.A. Constanța - Platforma Port | Constanța Port Mol 5 | AE 402-R2 | 26.05.2017 | 27.04.2018 |
| 7. | S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FEROVIAR S.R.L. București, str. Copșa Mică, nr. 40, Sector 1 021.3186711/ 021.3186712 | S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L. Antestația Timișoara | H.M. Semenici | AE 596-R1 | 06.06.2017 | 01.05.2018 |
| 8. | SC PRUTUL SA Galați, str. Ana Ipătescu, nr.12, jud. Galați 0236/460.911 0236/460.616 | SC PRUTUL SA Galați – Baza Siloz Lehliu | stația Lehliu | AE 729-R | 09.05.2017 | 17.03.2018 |
| 9. | SC AGRIGROS SRL Timișoara, str.Vadul Calugăreni, nr.2, Judet Timiș 256 306418; 0256 305650 | SC MAXSTILE SRL | ARADU NOU | AE 750-R | 15.05.2017 | 15.07.2018 |
| 10. | SC AGRIGROS SRL Timișoara, str.Vadul Calugăreni, nr.2, Judet Timiș 0256 306418; 0256 305650 | SC AZOMA SA ARAD | ARADU NOU | AE 751-R | 15.05.2017 | 15.07.2018 |
| 11. | S.N.T.F.C. - CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI -S.R.T.F.C. IAȘI Iași, Piața Gării, nr.1, corp B, jud. Iași tel/fax 0232/410.852 | S.N.T.F.C. - CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI- POST REVIZIE VAG BACĂU, GRUPA I | Stația Iași | AE 862-R | 16.06.2017 | 02.02.2018 |
| 12. | S.N.T.F.C. - CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI -S.R.T.F.C. IAȘI Iași, Piața Gării, nr.1, corp B, jud. Iași tel/fax. 0232/410.852 | S.N.T.F.C. - CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI – REVIZIA VAGOANE BACĂU, GRUPA II | stația Bacău | AE 863-R | 16.06.2017 | 04.02.2018 |
| 13. | S.N.T.F.C. - CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI -S.R.T.F.C. IAȘI Iași, Piața Gării, nr.1, corp B, jud. Iași tel/fax 0232/410.852 | S.N.T.F.C. - CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI – DEPOUL CF IAȘI | Stația Iași | AE 865 | 14.06.2017 | 09.02.2018 |
| 14. | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. - S.R.T.F.C. Iași Iași, str.Gării, nr.1, Corpul B, jud. Iași 0232/410.852 | Revizia de Vagoane Iași Grupa I | Iași | AE 872 | 12.06.2017 | 24.02.2018 |
| 15. | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. - S.R.T.F.C. Iași Iași, str.Gării, nr.1, Corpul B, jud. Iași tel/fax 0232/410.852 | Revizia Vagoane Iași Grupa II | Iași | AE 873 | 12.06.2017 | 24.02.2018 |
| 16. | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. - S.R.T.F.C. Iași Iași, str.Gării, nr.1, Corpul B, jud. Iași tel/fax 0232/410.852 | REVIZIA VAGOANE BACĂU GRUPA III | Bacău | AE 875-R | 16.06.2017 | 07.03.2018 |
| 17. | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. - S.R.T.F.C. Iași Iași, str.Gării, nr.1, Corpul B, jud. Iași tel/fax 0232/410.852 | S.N.T.F.C. - CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI – SECȚIA DE EXPLOATARE LOCOMOTIVE DE CĂLĂTORI BACĂU | Bacău | AE 876 | 15.06.2017 | 15.03.2018 |

ASFR – AFER

Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale din dotare, emise/vizate/modificate conform HG 2299/2004 și OMTCT 880/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Autorizații de exploatare pentru liniile ferate industriale MODIFICATE | | | | | | |
|--|--|---|---|--------------------|------------------------|---------------------|
| Nr. crt. | Societate Adresa sediu; Tel.; Fax | Denumire LFI | Stația CFR de record | Serie și nr. AE | Data modificării AE | Valabilitate AE* |
| 18. | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. - S.R.T.F.C. București București, Piața Gării de Nord, nr. 1-3, etaj 1, sector 1 021/3114276 | DEPOUL BUCUREȘTI CĂLĂTORI | București Nord, București Grivița | AE 878 | 22.05.2017 | 09.03.2018 |
| 19. | S.C. CET GOVORA S.A. Râmnicu Vâlcea, str.Industiilor, nr.1, județul Vâlcea 0250733601/ 0250733603 | S.C. CET GOVORA S.A. PUNCT DE LUCRU EXPLOATAREA LIVRĂRI CFU- DEPOZITUL DE CĂRBUNE BERBEȘTI | HM ALUNU | AE 880 | 10.05.2017 | 21.03.2018 |
| 20. | S.C. CET GOVORA S.A. Râmnicu Vâlcea, str.Industiilor, nr.1, județul Vâlcea 0250733601/ 0250733604 | S.C. CET GOVORA S.A. PUNCT DE LUCRU EXPLOATAREA LIVRĂRI CFU- DEPOZITUL DE CĂRBUNE OLTEȚ-ALUNU | stația Berbești | AE 881 | 10.05.2017 | 22.03.2018 |
| 21. | GOODMILLS ROMÂNIA SA Pantelimon, str. Cernica, nr. 119, județul Ilfov tel 0265233313 / fax 0265260710 | S.C. GOODMILLS ROMÂNIA SA - PUNCT DE LUCRU TÂRGU MUREȘ | stația CF Tg Mureș | AE 912-R | 30.05.2017 | 07.08.2018 |
| 22. | TMK REȘIȚA SA Reșița, strada Traian Lalescu, nr 36, județ Craș-Severin tel/fax 0255218054/ 0255218054 | S.C. TMK REȘIȚA SA | HM Reșița Sud | AE 916 | 15.06.2017 | 19.09.2018 |
| 23. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI SRTFC CRAIOVA Craiova, Bul. Dacia nr. 221, jud. Dolj tel/fax 02514419540 | SRTFC CRAIOVA – REVIZIA DE VAGOANE PIATRA OLT | stația CFR Piatra Olt | AE 925 | 24.05.2017 | 28.09.2018 |
| 24. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA BUCUREȘTI - SRTFC CRAIOVA Craiova, Bul. Dacia nr. 221, jud. Dolj tel cfr:334650 | SRTFC CRAIOVA POST REVIZIE VAGOANE TG. JIU | stația cf Tg. Jiu | AE 937-R | 13.06.2017 | 06.11.2018 |

* Autorizațiile sunt valabile nelimitat, în condițiile vizării lor la 2 ani.

Situație raportată de Serviciul Linii Ferate Industriale, din cadrul ASFR – AFER.

**Autorizații de funcționare din punct de vedere tehnic
pentru stațiile de cale ferată, HM și HCV aparținând infrastructurii feroviare publice,
emise/vizate/modificate conform OMT 340/1999, modificat și completat cu OMTCT 2269/2004,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. | Stații C.F. și subunități afiliate | Gradul stației | Serie și nr. autorizație | Data emiterii AS | Valabilitate AS | Data vizării AS | Data modificării AS | Valabilitate viză AS | Observații |
|---|------------------------------------|----------------|--------------------------|------------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--|
| REGIONALA CLUJ J12/1921/11.07.2003 | | | | | | | | | |
| 1. | BĂRBUȚENI | HM | AS 1095 | 17.05.2017 | 16.05.2027 | - | - | 16.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 2. | JIBOU | I | AS 1094 | 17.05.2017 | 16.05.2027 | - | - | 16.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 3. | MIRȘID | HM | AS 1099 | 17.05.2017 | 16.05.2027 | - | - | 16.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 4. | ORADEA | I | AS 954 | 05.05.2015 | 04.05.2025 | 06.06.2017 | - | 04.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 5. | ORADEA VEST | HM | AS 955 | 05.05.2015 | 04.05.2025 | 06.06.2017 | - | 04.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 6. | SOMEȘ ODORHEI | HM | AS 1096 | 17.05.2017 | 16.05.2027 | - | - | 16.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 7. | SURDUC SĂLAJ | HM AS | AS 1097 | 17.05.2017 | 16.05.2027 | - | - | 16.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 8. | ZALĂU NORD | I | AS 1098 | 17.05.2017 | 16.05.2027 | - | - | 16.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |

ASFR – AFER

Autorizații de funcționare din punct de vedere tehnic pentru stațiile de cale ferată, HM și HCV aparținând infrastructurii feroviare publice, emise/vizate/modificate conform OMT 340/1999, modificat și completat cu OMTCT 2269/2004, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Stații C.F. și subunități afiliate | Gradul stației | Serie și nr. autorizație | Data emiterii AS | Valabilitate AS | Data vizării AS | Data modificării AS | Valabilitate viză AS | Observații |
|--|------------------------------------|----------------|--------------------------|------------------|-----------------|-----------------|---------------------|----------------------|--|
| REGIONALA GALATI J 17 / 909 / 04.07.2003 | | | | | | | | | |
| 1. | BERCA | HM | AS 943 | 02.03.2015 | 01.03.2025 | 21.06.2017 | - | 01.03.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 2. | BUZAU NORD | HM | AS 944 | 02.03.2015 | 01.03.2025 | 21.06.2017 | - | 01.03.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 3. | CRICOV | HM | AS 812-R | 28.02.2013 | 27.02.2023 | 21.06.2017 | 06.05.2015 | 27.02.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 4. | INOTESTI | HM | AS 813-R | 28.02.2013 | 27.02.2023 | 21.06.2017 | 06.05.2015 | 27.02.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 5. | MIZIL | III | AS 811-R | 28.02.2013 | 27.02.2023 | 21.06.2017 | 06.05.2015 | 27.02.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 6. | VERNESTI | IV | AS 942 | 02.03.2015 | 01.03.2025 | 21.06.2017 | - | 01.03.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| REGIONALA CONSTANTA - J13/3071/28.10.2003 | | | | | | | | | |
| 1. | CALARASI NORD | HM | AS 960 | 08.05.2015 | 07.05.2025 | 12.06.2017 | - | 07.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 2. | CALARASI SUD | I | AS 959 | 08.05.2015 | 07.05.2025 | 12.06.2017 | - | 07.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 3. | CĂZĂNEȘTI | III | AS 961 | 08.05.2015 | 07.05.2025 | 28.06.2017 | - | 07.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 4. | DUNĂREA | HM | AS 815-R | 04.04.2013 | 03.04.2023 | 09.05.2017 | - | 03.04.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 5. | EFORIE NORD | IV | AS 940 | 04.02.2015 | 03.02.2025 | 08.05.2017 | - | 03.02.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 6. | MEDGIDIA | I | AS 814-R | 04.04.2013 | 03.04.2023 | 09.05.2017 | 18.07.2015 | 03.04.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 7. | MOVILA | HM | AS 951 | 24.04.2015 | 23.04.2025 | 12.06.2017 | - | 23.04.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 8. | SĂRĂȚUICA | HM | AS 962 | 08.05.2015 | 07.05.2025 | 28.06.2017 | - | 07.05.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |
| 9. | ȚÂNDĂREI | II | AS 950 | 24.04.2015 | 23.04.2025 | 12.06.2017 | - | 23.04.2019 | autorizație valabila 10 ani cu viza la 2 ani |

Situație raportată de Serviciul Linii Ferate Industriale, din cadrul ASFR – AFER.

Atestate pentru personalul aparținând operatorilor de transport feroviar de tip A și B ^(*), cu responsabilități în organizarea și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației, emise conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Numele și prenumele personalului atestat | Serie și număr atestat | Data intrării în vigoare | Data expirării | Denumire agent economic |
|---|--|------------------------|--------------------------|----------------|--|
| Responsabili cu organizarea și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației | | | | | |
| 1. | Bădulescu Lucian | RC-OC.SC 14 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. SERVTRANS INVEST S.A. |
| 2. | Both Marius Ioan | RC-OC.SC 18 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT ȘI CONSTRUCȚII CĂI FERATE S.R.L. |
| 3. | Gavrilă Gigi | RC-OC.SC 20 | 08.06.17 | 07.06.18 | S.C. ASTRA TRANS CARPATIC S.R.L. BUCUREȘTI |
| 4. | Iordănescu Dumitru | RC-OC.SC 19 | 08.06.17 | 07.06.18 | S.C. INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L. CLUJ NAPOCA |
| 5. | Morariu Ioan | RC-OC.SC 15 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. RAIL FORCE S.R.L. BRAȘOV |
| 6. | Vizante Ovidiu | RC-OC.SC 16 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. RAIL CARGO CARRIER ROMÂNIA S.R.L. |
| 7. | Vulcan Sabin Cristian | RC-OC.SC 17 | 08.06.17 | 07.06.18 | S.C. REGIOTRANS S.R.L. BRAȘOV |
| Responsabili cu siguranța circulației în activitatea de transport feroviar | | | | | |
| 1. | Gojgărea Dan Alin | RC-SC 1 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. TEHNOTRANS FEROVIIAR S.R.L. CONSTANȚA |

^(*) Serviciul de transport feroviar **tip A** - transport feroviar de călători desfășurat în interes public și/sau în interes propriu;

tip B - transport feroviar de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu.

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Atestate pentru personalul aparținând operatorilor de transport feroviar de tip C ^(*),
cu responsabilități în organizarea și conducerea operațiunilor de manevră și siguranța circulației,
emise conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Numele și prenumele personalului atestat | Serie și număr atestat | Data intrării în vigoare | Data expirării | Denumire agent economic |
|--|--|------------------------|--------------------------|----------------|------------------------------|
| Responsabili cu organizarea și conducerea operațiunilor de manevră și siguranța circulației | | | | | |
| 1. | Boțșan Ioan Cornel | RM-OC.SC 7 | 13.05.2017 | 12.05.2018 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI |
| 2. | Drăgan Gheorghe | RM-OC.SC 8 | 13.05.2017 | 12.05.2018 | S.C. CEFMUR S.A. TÂRGU MUREȘ |

(*) Serviciul de transport feroviar tip C - numai manevră feroviară în interes public și/sau în interes propriu.

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Atestate pentru personalul aparținând gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă,
cu responsabilități în gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile și siguranța circulației,
emise conform OMT 101/2008, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. | Numele și prenumele personalului atestat | Serie și număr atestat | Data intrării în vigoare | Data expirării | Denumire agent economic |
|---|--|------------------------|--------------------------|----------------|--|
| Responsabili cu atribuții în gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile și siguranța circulației | | | | | |
| 1. | Coman Virgil | RIFN-GSC 8 | 11.06.2017 | 10.06.2018 | S.C. VEST TRANS RAIL S.R.L. PLOIEȘTI |
| 2. | Japie Ion | RIFN-GSC 7 | 13.05.2017 | 12.05.2018 | S.C. TRANSFEROVIAR GRUP S.A. CLUJ-NAPOCA |
| 3. | Militaru Nicolae Iulian | RIFN-GSC 9 | 11.06.2017 | 10.06.2018 | S.C. VEST TRANS RAIL S.R.L. PLOIEȘTI |

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Atestate pentru personalul aparținând deținătorilor de linii ferate industriale,
cu responsabilități în siguranța circulației, emise conform HG 2299/2004,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Numele și prenumele personalului atestat | Serie și număr atestat | Data intrării în vigoare | Data expirării | Denumire agent economic |
|---|--|------------------------|--------------------------|----------------|---|
| Responsabili cu siguranța circulației pentru activitatea de Linii Ferate Industriale | | | | | |
| 1. | Agrinaș Vasile | RLFI-SC 292 | 13.05.17 | 12.05.18 | OMV PETROM S.A. ZONA DE PRODUCȚIEI CRIȘANA BANAT |
| 2. | Agrinaș Vasile | RLFI-SC 293 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. AGRICOVER S.A. BUZĂU BAZA DE RECEPȚIE MARGHITA |
| 3. | Alexe Maria | RLFI-SC 262 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. GASPECO L&D S.A. STAȚIA DE ÎMBUTELIERE NEGOIEȘTI |
| 4. | Ali Erkin | RLFI-SC 263 | 12.05.17 | 11.05.18 | C.N. ADMINISTRAȚIA PORTURILOR MARITIME S.A. CONSTANȚA |
| 5. | Angheluș Petrică | RLFI-SC 383 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC IAȘI SELC BACĂU |
| 6. | Anton Tiberiu | RLFI-SC 304 | 13.05.17 | 12.05.18 | ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A REZERVELOR DE STAT ȘI PROBLEME SPECIALE UNITATEA TERITORIALĂ 235 GURA OCNIȚEI |
| 7. | Ardelean Radu Stelian | RLFI-SC 264 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI S.A. ARAD |
| 8. | Avram Gheorghe | RLFI-SC 265 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. REMAT PRAHOVA S.A. PLOIEȘTI |
| 9. | Bădescu Fănița | RLFI-SC 259 | 09.05.17 | 20.08.17 | S.C. PBN LOGISTICS S.A. GALAȚI |
| 10. | Banu Cătălin Marius | RLFI-SC 322 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. TTS OPERATOR S.R.L. CONSTANȚA |
| 11. | Banu Romulus Aurelian | RLFI-SC 258 | 09.05.17 | 12.11.17 | S.C. CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. PUNCT DE LUCRU CONSTANȚA PORT DANA 68 |
| 12. | Basaiaș Răzvan Georgel | RLFI-SC 315 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI RAMPA CIREȘU |
| 13. | Belibou Marinel | RLFI-SC 294 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. VASTIMPEX S.R.L. DORNEȘTI LINIA 2 CL |
| 14. | Belibou Marinel | RLFI-SC 295 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. UNICOM HOLDING S.A. PUNCT DE LUCRU DORNEȘTI |
| 15. | Belibou Marinel | RLFI-SC 296 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. PUNCT DE LUCRU DEPOZIT DORNEȘTI |
| 16. | Beligan Victor | RLFI-SC 323 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. TTS OPERATOR S.R.L. CONSTANȚA |
| 17. | Burcă Ștefania Gabriela | RLFI-SC 360 | 08.06.17 | 07.06.18 | S.C. ARABESQUE S.R.L. pt SC SIN SA |
| 18. | Bută Petru | RLFI-SC 331 | 07.06.17 | 11.05.18 | ASTRA RAIL INDUSTRIES S.A. PUNCT DE LUCRU ARAD |
| 19. | Cergan Gheorghe | RLFI-SC 308 | 10.05.17 | 09.05.18 | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. SILOZ MIHĂIEȘTI |
| 20. | Cheran Mihai | RLFI-SC 313 | 03.06.17 | 02.06.18 | S.C. CET GOVORA S.A. DEPOZIT DE CĂRBUNE OLTEȚ ALUNU |
| 21. | Chiș Ioan Ambroziu | RLFI-SC 373 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ POST REVIZIE VAGOANE JIBOU |
| 22. | Chișcăneanu Marian | RLFI-SC 324 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.N.T.F.C. "C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CONSTANȚA REVIZIA VAGOANE CONSTANȚA |
| 23. | Cioacă Marian | RLFI-SC 267 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. SERVTRANS INVEST S.A. - CENTRUL DE EXPLOATARE ÎNTREȚINERE MATERIAL RULANT ȘI LINII CF CARACAL |
| 24. | Ciobanu Constantin | RLFI-SC 335 | 07.06.17 | 06.06.18 | S.C. CARGILL CEREALE S.R.L. SILOZ TURNU MĂGURELE |
| 25. | Ciobanu Constantin | RLFI-SC 336 | 07.06.17 | 06.06.18 | S.C. ESPERANTZA COM IMPEX S.R.L. PUNCT DE LUCRU TÂRNAVA |
| 26. | Ciontea Gheorghe Adrian | RLFI-SC 316 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI RAMPA PECICA |

ASFR – AFER

Atestate pentru personalul aparținând deținătorilor de linii ferate industriale, cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform HG 2299/2004, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Numele și prenumele personalului atestat | Serie și număr atestat | Data intrării în vigoare | Data expirării | Denumire agent economic |
|---|--|------------------------|--------------------------|----------------|--|
| Responsabili cu siguranța circulației pentru activitatea de Linii Ferate Industriale | | | | | |
| 27. | Ciorcaș Radu | RLFI-SC 374 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ REVIZIA VAGOANE SATU MARE |
| 28. | Ciornei Ion | RLFI-SC 297 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. HOLZINDUSTRIE SCHWEIGHOFER S.R.L. SUCURSALA RĂDĂUȚI |
| 29. | Ciornei Ion | RLFI-SC 298 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. BERNAR PROD S.R.L. DORNEȘTI de cale normală și largă |
| 30. | Ciornei Ion | RLFI-SC 299 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. RAI 88 S.R.L. SUCURSALA SUCEAVA PUNCT DE LUCRU DORNEȘTI |
| 31. | Codreanu Remus Marian | RLFI-SC 337 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. SCHENKER LOGISTICS ROMÂNIA S.A. SUCURSALA CLUJ PUNCT DE LUCRU IAȘI |
| 32. | Coman Marinela | RLFI-SC 338 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. BUCEGI S.A. PLOIEȘTI |
| 33. | Constantin Mircea | RLFI-SC 325 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CONSTANȚA POST REVIZIE VAGOANE FETEȘTI |
| 34. | Constantina Cornel | RLFI-SC 339 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. BAMESA OȚEL S.A. TOPOLOVENI |
| 35. | Crăciunescu Ioan | RLFI-SC 327 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. SUCURSALA BANAT OLTENIA CZM TIMIȘOARA P.A.E. PETROȘANI |
| 36. | Deac Liviu | RLFI-SC 260 | 09.05.17 | 13.10.17 | S.C. UNICOM TRANZIT S.A. pt S.C. SILCOTUB S.A. ZALĂU |
| 37. | Domșa Dumitru Emil | RLFI-SC 268 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. UZINA DE VAGOANE AIUD S.A. |
| 38. | Drejoi Viorel | RLFI-SC 309 | 10.05.17 | 09.05.18 | S.C. BRISE AGRICULTURA S.A. BAZA POTCOAVA |
| 39. | Dumitru Ionuț | RLFI-SC 269 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. BAUROM CONSTRUCT S.R.L. pt S.C. BAUROM & MIRAS INTERNATIONAL S.R.L. RACORD 1și 2 |
| 40. | Dumitru Ionuț | RLFI-SC 270 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. ARABESQUE S.R.L. PUNCT DE LUCRU CHITILA |
| 41. | Dumitru Vasile | RLFI-SC 271 | 10.05.17 | 09.05.18 | SC GRIRO SA BUCUREȘTI |
| 42. | Dumitru Vasile | RLFI-SC 272 | 10.05.17 | 09.05.18 | SC ATELIERELE CFR GRIVIȚA SA |
| 43. | Enache Vladimir | RLFI-SC 317 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI RAMPA BILED |
| 44. | Filip Nelu | RLFI-SC 310 | 13.05.17 | 12.05.18 | SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA S.A. EXPLOATAREA LIVRĂRI CFU STAȚIA CFU COCORENI |
| 45. | Florea Octavian Adrian | RLFI-SC 340 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. WAGONS MAINTENANCE S.R.L. |
| 46. | Găgilă Lucian Ion | RLFI-SC 384 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC IAȘI DEPOUL SUCEAVA NORD |
| 47. | Gál Bandi János | RLFI-SC 375 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ REVIZIA VAGOANE CLUJ |
| 48. | Gîrcoveanu Victor Gigel | RLFI-SC 341 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. CARGILL AGRICULTURA S.R.L. SILOZ CORABIA |
| 49. | Golfiță Cristian Ionel | RLFI-SC 371 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. SGS ROMÂNIA S.A. Pt OMV PETROM S.A. DEPOZIT IȘALNIȚA |
| 50. | Grădinariu Eugen Ionel | RLFI-SC 273 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. GASPECO L&D S.A. PUNCT DE LUCRU TIMIȘOARA |
| 51. | Grădinariu Eugen Ionel | RLFI-SC 274 | 12.05.17 | 11.05.18 | REMATINVEST S.R.L. PUNCT DE LUCRU SĂCĂLAZ |
| 52. | Grigoraș Adrian | RLFI-SC 326 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CONSTANȚA REVIZIA VAGOANE MANGALIA |
| 53. | Hălălău Vasile | RLFI-SC 372 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. SGS ROMÂNIA S.A. Pt OMV PETROM S.A. DEPOZIT IȘALNIȚA |
| 54. | Hirschhorn Cedric | RLFI-SC 275 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. ȘANTIERUL NAVAL "DAMEN" S.A. GALAȚI |
| 55. | Hîrtopan Tomiță | RLFI-SC 385 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC IAȘI REVIZIA VAGOANE BACĂU |
| 56. | Horja Gál Vasile Tiberiu | RLFI-SC 376 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ S.E.L.C. JIBOU |
| 57. | Hossu Dragomir | RLFI-SC 276 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. REMARUL 16 FEBRUARIE S.A. CLUJ-NAPOCA |
| 58. | Ilieș Claudiu | RLFI-SC 277 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. COMCEREAL S.A. BACĂU SILOZ DE CEREALE SĂSCUT |
| 59. | Ionașcu Ștefan | RLFI-SC 367 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. COMCEREAL S.A. VRANCEA BAZA RECEPȚIE MIHĂLCENI |
| 60. | Lăzuran Ioan Dorin | RLFI-SC 377 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ REVIZIA VAGOANE ORADEA |
| 61. | Lucaci Nelu | RLFI-SC 278 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. AGRANA ROMÂNIA S.A. SUCURSALA ROMAN |
| 62. | Lucaci Costantin Nicolae | RLFI-SC 279 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. LUKOIL ROMÂNIA S.R.L. DEPOZIT CLUJ |
| 63. | Lucaci Costantin Nicolae | RLFI-SC 280 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. SANEX S.A. CLUJ-NAPOCA |
| 64. | Lupu Marian | RLFI-SC 305 | 13.05.17 | 12.05.18 | ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A REZERVELOR DE STAT ȘI PROBLEME SPECIALE UNITATEA TERITORIALĂ 145 JÂNȚĂRENI |
| 65. | Macoveiu Cătălin Carmen | RLFI-SC 368 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. COMCEREAL S.A. VRANCEA BAZA RECEPȚIE FOCȘANI |
| 66. | Matei Petru | RLFI-SC 318 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI RAMPA INDEPENDENȚA |
| 67. | Mazdrag Bogdan | RLFI-SC 361 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. SCHENKER LOGISTICS S.A. Pt CN APM MOL 1 SUD CONSTANȚA |
| 68. | Micodan Elena Liliana | RLFI-SC 281 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. METABET C.F. S.A. PITEȘTI |
| 69. | Mihai Iulian Dănuț | RLFI-SC 306 | 13.05.17 | 12.05.18 | ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A REZERVELOR DE STAT ȘI PROBLEME SPECIALE UNITATEA TERITORIALĂ 315 BUCECEA |
| 70. | Mihăilă Marius Ionel | RLFI-SC 332 | 07.06.17 | 12.11.17 | S.C. PRUTUL S.A. PUNCT DE LUCRU FILIAȘI |
| 71. | Milășan Adrian | RLFI-SC 342 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ DEPOUL SATU MARE |
| 72. | Moldovan Dumitru Cristian | RLFI-SC 343 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. pt S.C. AZOMUREȘ S.A. TÎRGU MUREȘ |
| 73. | Munteanu Ion | RLFI-SC 344 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. RAFINĂRIA ASTRA ROMÂNĂ S.A. PLOIEȘTI |

ASFR – AFER

Atestate pentru personalul aparținând deținătorilor de linii ferate industriale, cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform HG 2299/2004, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Numele și prenumele personalului atestat | Serie și număr atestat | Data intrării în vigoare | Data expirării | Denumire agent economic |
|---|--|------------------------|--------------------------|----------------|--|
| Responsabili cu siguranța circulației pentru activitatea de Linii Ferate Industriale | | | | | |
| 74. | Muntianu Costică | RLFI-SC 386 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC IAȘI REVIZIA VAGOANE IAȘI |
| 75. | Murzea Olimpiu | RLFI-SC 345 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. CESIRO S.A. SIGHIȘOARA pt SC CESIRO SA și SC STIMET SA |
| 76. | Naida Gabriel | RLFI-SC 300 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. BULROM GAS IMPEX S.R.L. PUNCT DE LUCRU VICȘANI |
| 77. | Năsui Grigore | RLFI-SC 378 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ PL SIGHETU MARMAȚIEI |
| 78. | Nechifor Liviu | RLFI-SC 261 | 09.05.17 | 12.03.18 | SNTFC "CFR CĂLĂTORI" S.A SRTFC GALAȚI DEPOUL CF TECUCI |
| 79. | Nechiti Vasile | RLFI-SC 282 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. STAR GATE S.R.L. ILVA MICĂ |
| 80. | Negoitșă Eugen | RLFI-SC 319 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI RAMBA BERCA |
| 81. | Nicola Daniel | RLFI-SC 328 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. SUCURSALA BANAT OLTENIA CZM TIMIȘOARA DEPOUL SIMERIA |
| 82. | Nicola Daniel | RLFI-SC 329 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. SUCURSALA BANAT OLTENIA CZM TIMIȘOARA REVIZIA VAGOANE SIMERIA TRIAJ |
| 83. | Oltean Eugen | RLFI-SC 307 | 13.05.17 | 12.05.18 | ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A REZERVELOR STATULUI ȘI PROBLEME SPECIALE UNITATEA TERITORIALĂ 240 CODLEA |
| 84. | Oprea Leonard | RLFI-SC 283 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. AGRINVEST S.R.L. BUZĂU BAZA SĂRĂȚUICA |
| 85. | Păduraru Mihaiela | RLFI-SC 369 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. COMCEREAL S.A. VRANCEA BAZA RECEPȚIE PĂDURENI |
| 86. | Păduraru Mihaiela | RLFI-SC 370 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. COMCEREAL S.A. VRANCEA PUNCT DE LUCRU ADJUD |
| 87. | Paraschiv Dumitru | RLFI-SC 362 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. GAS TERMINAL GIURGIU S.R.L. |
| 88. | Paraschiv Dumitru | RLFI-SC 363 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. VIXON GAS S.R.L. LFI 1 și 2 GIURGIU |
| 89. | Paraschiv Dumitru | RLFI-SC 364 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. VOESTALPINE STEEL SERVICE CENTER ROMÂNIA S.R.L. GIURGIU |
| 90. | Pascariu Dănuț | RLFI-SC 346 | 11.06.17 | 10.06.18 | COMPANIA NAȚIONALĂ A URANIULUI S.A. SUCURSALA SUCEAVA SECȚIA DE EXPEDIȚIE MINEREU ARGESTRU |
| 91. | Petcu Valentin Elvis | RLFI-SC 347 | 07.06.17 | 06.06.18 | S.C. INTERCEREAL S.A. MOVILA SILOZ BĂRĂGANU |
| 92. | Petcu Valentin Elvis | RLFI-SC 348 | 07.06.17 | 06.06.18 | S.C. INTERCEREAL S.A. MOVILA SILOZ FETEȘTI EST |
| 93. | Pirlogeanu Mircea | RLFI-SC 349 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. POP INDUSTRY S.R.L. SLATINA |
| 94. | Popa Gheorghe | RLFI-SC 350 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. ROMPETROL GAS S.R.L. Pt S.C. GASPECO L&D SA |
| 95. | Popa Gheorghe | RLFI-SC 351 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. GOODMILLS ROMÂNIA S.R.L. |
| 96. | Popa Miluță | RLFI-SC 352 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. ELECTROPUTERE VFU PAȘCANI S.A. |
| 97. | Popescu Olimpiu | RLFI-SC 314 | 03.06.17 | 02.06.18 | S.C. CET GOVORA S.A. DEPOZIT DE CĂRBUNE BERBEȘTI |
| 98. | Poroșnicu Florin | RLFI-SC 353 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. SOUFFLET MALȚ ROMÂNIA S.A. BUZĂU |
| 99. | Răduca Nicu | RLFI-SC 354 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. EUROSILOZ S.A. PUNCT DE LUCRU TURNU MĂGURELE |
| 100. | Rădulescu Mihai | RLFI-SC 284 | 10.05.17 | 09.05.18 | S.C. ARTEGO S.A. TÂRGU JIU |
| 101. | Rădulescu Mihai | RLFI-SC 285 | 10.05.17 | 09.05.18 | S.C. REMAT GORJ S.A. TÂRGU JIU |
| 102. | Rîpan Gheorghe Cristel | RLFI-SC 286 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. TRANS GAS SERVICES S.R.L. PUNCT DE LUCRU PORUMBEȘTI |
| 103. | Roșu Nicolae Valentin | RLFI-SC 379 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ GRUPA TEHNICĂ BAIA MARE |
| 104. | Rotaru Nicolai | RLFI-SC 365 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. CLUJ NAPOCA pt S.C. DUCTIL STEEL S.A. BUZĂU |
| 105. | Rotaru Nicolai | RLFI-SC 366 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L. CLUJ NAPOCA pt S.C. DUCTIL S.A. BUZĂU |
| 106. | Rusnacu Mihai | RLFI-SC 355 | 07.06.17 | 06.06.18 | S.C. DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L. pt S.C. CARPATCEMENT HOLDING S.A. SUCURSALA DEVA PUNCT DE LUCRU CHIȘCĂDAGA |
| 107. | Săbăilă Ignat | RLFI-SC 288 | 10.05.17 | 09.05.18 | S.C. ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII VAGOANE CARANSEBEȘ S.A. |
| 108. | Sandu Gheorghe | RLFI-SC 287 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. ELECTROCENTRALE GALAȚI S.A. |
| 109. | Scripcariu Vasile | RLFI-SC 387 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC IAȘI REVIZIA VAGOANE SUCEAVA |
| 110. | Simon Lajos | RLFI-SC 289 | 12.05.17 | 11.05.18 | S.C. HEINEKEN ROMÂNIA S.A. PUNCT DE LUCRU MIERCUREA CIUC |
| 111. | Sitaru Cristina Adela | RLFI-SC 330 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.N.T.F.M. "CFR MARFĂ" S.A. SUCURSALA BANAT OLTENIA CZM TIMIȘOARA REMIZA LOCOMOTIVE CARANSEBEȘ |
| 112. | Stan Cornel | RLFI-SC 380 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ DEPOUL CLUJ |
| 113. | Szász György | RLFI-SC 356 | 11.06.17 | 10.06.18 | SOCIETATEA NAȚIONALĂ A SĂRII S.A. SUCURSALA SALINA PRAID |
| 114. | Tălnaci Ovidiu Ioan | RLFI-SC 381 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ PL DEJ CĂLĂTORI |
| 115. | Tătaru Alexandru Ionuț | RLFI-SC 357 | 07.06.17 | 06.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC TIMIȘOARA DEPOUL TIMIȘOARA |
| 116. | Telic Constantin | RLFI-SC 388 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC IAȘI DEPOUL IAȘI |
| 117. | Timiș Dorin | RLFI-SC 290 | 10.05.17 | 09.05.18 | S.C. OSCAR DOWNSTREAM S.R.L. PUNCT DE LUCRU RĂZBOIENI |
| 118. | Țipa Victor | RLFI-SC 334 | 07.06.17 | 15.04.18 | S.C. CARGILL AGRICULTURA S.R.L. PUNCT DE LUCRU DROBETA TURNU SEVERIN |
| 119. | Tirziu Ioan | RLFI-SC 333 | 07.06.17 | 10.12.17 | S.C. AMEROPA GRAINS S.A. PUNCT DE LUCRU BAZA VLĂDENI |
| 120. | Tomuța Dumitru Marcel | RLFI-SC 320 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI RAMPĂ MARGHITA |

ASFR – AFER

Atestate pentru personalul aparținând deținătorilor de linii ferate industriale, cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform HG 2299/2004, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Numele și prenumele personalului atestat | Serie și număr atestat | Data intrării în vigoare | Data expirării | Denumire agent economic |
|---|--|------------------------|--------------------------|----------------|--|
| Responsabili cu siguranța circulației pentru activitatea de Linii Ferate Industriale | | | | | |
| 121. | Tonț Vasile Cornel | RLFI-SC 301 | 03.06.17 | 02.06.18 | S.C. AGROTEX S.R.L. CAREI PUNCT DE LUCRU VALEA LUI MIHAI |
| 122. | Tonț Vasile Cornel | RLFI-SC 302 | 03.06.17 | 02.06.18 | S.C. BRISEGROU S.R.L PUNCT DE LUCRU CAREI |
| 123. | Tonț Vasile Cornel | RLFI-SC 303 | 03.06.17 | 02.06.18 | S.C. H&M COMPANY S.R.L. CAREI |
| 124. | Trăsnea Dumitru | RLFI-SC 311 | 13.05.17 | 12.05.18 | SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA S.A. EXPLOATAREA LIVRĂRI CFU STAȚIA CFU ROȘIA GRUPA I și II |
| 125. | Tusan Florin | RLFI-SC 358 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.C. KRONOSPAN ROMÂNIA S.R.L. BRAȘOV |
| 126. | Ungur Claudia | RLFI-SC 382 | 11.06.17 | 10.06.18 | S.N.T.F.C. "CFR CĂLĂTORI" S.A. SRTFC CLUJ POST REVIZIE VAGOANE BISTRIȚA |
| 127. | Urbán Rudolf | RLFI-SC 291 | 10.05.17 | 09.05.18 | S.C. 7 SILO AGRAR S.R.L. IERNUT |
| 128. | Vasile Marian | RLFI-SC 321 | 13.05.17 | 12.05.18 | S.C. CONPET S.A. PLOIEȘTI RAMPA BĂRBĂTEȘTI |
| 129. | Velișcu Octavian | RLFI-SC 312 | 13.05.17 | 12.05.18 | SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA S.A. EXPLOATAREA LIVRĂRI CFU STAȚIA CFU IȘALNIȚA |
| 130. | Vodarici Marian | RLFI-SC 359 | 11.06.17 | 10.06.18 | ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A REZERVELOR DE STAT ȘI PROBLEME SPECIALE UNITATEA TERITORIALĂ 140 PĂTĂRLAGELE |

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|--------------------------|---|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 1. | Adam Cosmin Nicolae | acar | A | 1 | 177043 | 15.05.2022 |
| 2. | Adam Florin | șef manevră | A | 53 | 176061 | 14.05.2022 |
| 3. | Adam Liviu | șef manevră | A | 53 | 174122 | 30.05.2022 |
| 4. | Alb Viorica | impiegat de mișcare | A | 14 | 173180 | 18.05.2022 |
| 5. | Almășan Mircea | impiegat de mișcare | A | 14 | 175327 | 06.06.2022 |
| 6. | Almășan Mircea | impiegat de mișcare | A | 14 | 175354 | 06.06.2022 |
| 7. | Ambrus Imre Tibor | acar | A | 1 | 175396 | 06.06.2022 |
| 8. | Ambrus Ladislau | șef stație | A | 54 | 175233 | 20.04.2022 |
| 9. | Ambrus Ladislau | șef stație | A | 54 | 175241 | 20.04.2022 |
| 10. | Amza Nicușor Sorin | impiegat de mișcare | A | 14 | 174086 | 27.04.2022 |
| 11. | Ana Emil Iulian | impiegat de mișcare | A | 14 | 172395 | 29.05.2022 |
| 12. | Ana Emil Iulian | impiegat de mișcare | A | 14 | 172394 | 29.05.2022 |
| 13. | Anchidin Ioan | responsabil sc - lfi | A | 65 | 164990 | 06.06.2022 |
| 14. | Andrei Anton | șef tren | A | 6 | 164973 | 15.05.2022 |
| 15. | Andrei Viorel | șef tren | A | 6 | 177060 | 15.05.2022 |
| 16. | Angheluță Antonel | șef manevră | A | 53 | 177054 | 15.05.2022 |
| 17. | Angheluță Antonel | șef manevră | A | 53 | 177035 | 15.05.2022 |
| 18. | Antal Emil | impiegat de mișcare | A | 14 | 175380 | 06.06.2022 |
| 19. | Antal János Fülöp | impiegat de mișcare | A | 14 | 175381 | 06.06.2022 |
| 20. | Antal Jozsef | acar | A | 1 | 175369 | 06.06.2022 |
| 21. | Asofiei Marinell | șef tren | A | 6 | 172382 | 22.05.2022 |
| 22. | Avrigean Sorin | șef stație | A | 54 | 175234 | 20.04.2022 |
| 23. | Avrigean Sorin | șef stație | A | 54 | 175242 | 20.04.2022 |
| 24. | Babal Istvan Gyorgy | electromecanic ifte (intretinere lc) | A | 11 | 170669 | 27.04.2022 |
| 25. | Badea Maria Lucia | impiegat de mișcare | A | 14 | 177080 | 29.05.2022 |
| 26. | Balázs József | șef tură mișcare | A | 15 | 175319 | 06.06.2022 |
| 27. | Balázs József | șef tură mișcare | A | 15 | 175323 | 06.06.2022 |
| 28. | Bálint Gábor | impiegat de mișcare | A | 14 | 175252 | 27.04.2022 |
| 29. | Bálint Gábor | impiegat de mișcare | A | 14 | 175283 | 27.04.2022 |
| 30. | Bara Barna | impiegat de mișcare | A | 14 | 175328 | 06.06.2022 |
| 31. | Bara Barna | impiegat de mișcare | A | 14 | 175355 | 06.06.2022 |
| 32. | Bădescu Marian | șef tren | A | 6 | 177038 | 15.05.2022 |
| 33. | Bădescu Marius | șef tren | A | 6 | 177039 | 15.05.2022 |
| 34. | Bădescu Răzvan Bogdan | impiegat de mișcare | A | 14 | 175253 | 27.04.2022 |
| 35. | Bădescu Răzvan Bogdan | impiegat de mișcare | A | 14 | 175284 | 27.04.2022 |
| 36. | Băiceanu Costel | operator circulație mișcare (din regulatorul de trafic) | A | 35 | 164982 | 06.06.2022 |
| 37. | Bălan Geta | impiegat de mișcare | A | 14 | 176044 | 09.05.2022 |
| 38. | Bălan Vasilică Florian | conductor tren | A | 5 | 172414 | 06.06.2022 |
| 39. | Bălănică Dan | impiegat de mișcare | A | 14 | 177051 | 15.05.2022 |
| 40. | Băltărețu Iulian Mihăiță | conductor tren | A | 5 | 177016 | 09.05.2022 |
| 41. | Băltărețu Iulian Mihăiță | conductor tren | A | 5 | 177017 | 09.05.2022 |
| 42. | Băncuță Maria | impiegat de mișcare | A | 14 | 177000 | 24.04.2022 |
| 43. | Bărsan Maria | impiegat de mișcare | A | 14 | 175329 | 06.06.2022 |
| 44. | Bărsan Maria | impiegat de mișcare | A | 14 | 175356 | 06.06.2022 |
| 45. | Bejan Valentin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175254 | 27.04.2022 |
| 46. | Bejan Valentin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175285 | 27.04.2022 |
| 47. | Bejan Vasile Liviu | operator circulație mișcare (din regulatorul de trafic) | A | 35 | 164983 | 06.06.2022 |
| 48. | Benedek János | impiegat de mișcare | A | 14 | 175255 | 27.04.2022 |
| 49. | Benedek János | impiegat de mișcare | A | 14 | 175286 | 27.04.2022 |

ASFR – AFER

Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|----------------------------|---|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 50. | Benedic Francisc Eugen | șef stație | A | 54 | 175235 | 20.04.2022 |
| 51. | Benedic Francisc Eugen | șef stație | A | 54 | 175243 | 20.04.2022 |
| 52. | Bent Mihai Sorin | mecanic ajutor | A | 27 | 176094 | 30.05.2022 |
| 53. | Berche Gheorghe Ioan | mecanic ajutor | A | 27 | 173204 | 28.05.2022 |
| 54. | Berei Csaba | impiegat de mișcare | A | 14 | 175330 | 06.06.2022 |
| 55. | Berei Csaba | impiegat de mișcare | A | 14 | 175357 | 06.06.2022 |
| 56. | Berindan Gabriel Ovidiu | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 173205 | 28.05.2022 |
| 57. | Berszán Kálmán | impiegat de mișcare | A | 14 | 175331 | 06.06.2022 |
| 58. | Berța Petru | șef manevră | A | 53 | 173195 | 24.05.2022 |
| 59. | Bilibok Gabor | impiegat de mișcare | A | 14 | 175382 | 06.06.2022 |
| 60. | Bilibok Imre | impiegat de mișcare | A | 14 | 175383 | 06.06.2022 |
| 61. | Bîcu Andrei | mecanic ajutor | A | 27 | 172386 | 22.05.2022 |
| 62. | Bîrnă Costel | manevrant vagoane | A | 24 | 177063 | 29.05.2022 |
| 63. | Blașcu Ilia | operator circulație mișcare (din regulatorul de trafic) | A | 35 | 170685 | 24.05.2022 |
| 64. | Blendea Viorel | șef tren | A | 6 | 174091 | 16.05.2022 |
| 65. | Blendea Viorel | șef tren | A | 6 | 174092 | 16.05.2022 |
| 66. | Boca Liviu | impiegat de mișcare | A | 14 | 173210 | 08.06.2022 |
| 67. | Boca Liviu | impiegat de mișcare | A | 14 | 173207 | 08.06.2022 |
| 68. | Boca Liviu | impiegat de mișcare | A | 14 | 173213 | 08.06.2022 |
| 69. | Bodea Nicolae | șef tren | A | 6 | 177018 | 09.05.2022 |
| 70. | Bodor Károly | acar | A | 1 | 175397 | 06.06.2022 |
| 71. | Bogatu Nicușor | revizor tehnic vagoane | A | 43 | 176104 | 13.06.2022 |
| 72. | Bogdan Eugen | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 175421 | 13.06.2022 |
| 73. | Bogin Adriana Cosmina | impiegat de mișcare | A | 14 | 170683 | 24.05.2022 |
| 74. | Bojan Sandu Daniel | șef tren | A | 6 | 177026 | 09.05.2022 |
| 75. | Bojan Sandu Daniel | șef tren | A | 6 | 177023 | 09.05.2022 |
| 76. | Bontaș Mihai | mecanic ajutor | A | 27 | 173177 | 18.05.2022 |
| 77. | Borăscu Ioan | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 174133 | 14.06.2022 |
| 78. | Borinceac Nicolae | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 172387 | 22.05.2022 |
| 79. | Bordi Alexandru Dănuț | șef tren | A | 6 | 173206 | 28.05.2022 |
| 80. | Bordi Alexandru Dănuț | șef tren | A | 6 | 173194 | 21.05.2022 |
| 81. | Bostan Veronica | magaziner tranzit | A | 18 | 176068 | 24.05.2022 |
| 82. | Botezan Cristian | șef manevră | A | 53 | 173196 | 24.05.2022 |
| 83. | Botezatu Marcela | impiegat de mișcare | A | 14 | 172411 | 06.06.2022 |
| 84. | Botezatu Marcela | impiegat de mișcare | A | 14 | 172412 | 06.06.2022 |
| 85. | Bozdoc Ilie Marius | impiegat de mișcare | A | 14 | 175256 | 27.04.2022 |
| 86. | Bozdoc Ilie Marius | impiegat de mișcare | A | 14 | 175287 | 27.04.2022 |
| 87. | Brătucu Mihai | revizor ace | A | 39 | 176070 | 24.05.2022 |
| 88. | Bubulică Savin Dănuț | șef tren | A | 6 | 176069 | 24.05.2022 |
| 89. | Bucur Constantin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175384 | 06.06.2022 |
| 90. | Bucur Ioan | impiegat de mișcare | A | 14 | 175385 | 06.06.2022 |
| 91. | Bucur Mari Mariana | impiegat de mișcare | A | 14 | 172372 | 08.05.2022 |
| 92. | Bucur Mircea | impiegat de mișcare | A | 14 | 175386 | 06.06.2022 |
| 93. | Bucur Mitică | impiegat de mișcare | A | 14 | 175387 | 06.06.2022 |
| 94. | Bucur Romus | revizor ace | A | 39 | 176071 | 24.05.2022 |
| 95. | Bucur Valentin | șef stație | A | 54 | 175236 | 20.04.2022 |
| 96. | Bucur Vasile | acar | A | 1 | 175370 | 06.06.2022 |
| 97. | Bucur Viorel | impiegat de mișcare | A | 14 | 175388 | 06.06.2022 |
| 98. | Bucur Viorel Ilie | impiegat de mișcare | A | 14 | 175389 | 06.06.2022 |
| 99. | Bulete Iulian Mihail | impiegat de mișcare | A | 14 | 176082 | 24.05.2022 |
| 100. | Bumbea Simeon | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174103 | 16.05.2022 |
| 101. | Burghilea Sorin | mecanic ajutor | A | 27 | 176056 | 14.05.2022 |
| 102. | Burz Mircea Cristian | șef tren | A | 6 | 173203 | 28.05.2022 |
| 103. | Burz Mircea Cristian | șef tren | A | 6 | 173201 | 24.05.2022 |
| 104. | Burz Mircea Cristian | șef tren | A | 6 | 173174 | 09.05.2022 |
| 105. | Bușu Constantin Adrian | operator circulație mișcare (din regulatorul de trafic) | A | 35 | 174093 | 16.05.2022 |
| 106. | Butu Adrian Alin | impiegat de mișcare | A | 14 | 172374 | 08.05.2022 |
| 107. | Butu Adrian Alin | impiegat de mișcare | A | 14 | 172375 | 08.05.2022 |
| 108. | Buzincu Dumitru | operator circulație mișcare (din regulatorul de trafic) | A | 35 | 172397 | 29.05.2022 |
| 109. | Caciula Cătălin Mihăiță | impiegat de mișcare | A | 14 | 175257 | 27.04.2022 |
| 110. | Caciula Cătălin Mihăiță | impiegat de mișcare | A | 14 | 175288 | 27.04.2022 |
| 111. | Catrinoi Emil | șef tren | A | 6 | 164968 | 08.05.2022 |
| 112. | Călvun Gheorghe | mecanic ajutor | A | 27 | 174148 | 14.06.2022 |
| 113. | Căținean Călin Emil | șef manevră | A | 53 | 173197 | 24.05.2022 |
| 114. | Cean Ion | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174104 | 16.05.2022 |
| 115. | Cerchez Florin | șef tren | A | 6 | 171994 | 24.04.2022 |
| 116. | Cerchez Florin | șef tren | A | 6 | 171993 | 24.04.2022 |
| 117. | Chindea Eugen | impiegat de mișcare | A | 14 | 175332 | 06.06.2022 |
| 118. | Chindea Eugen | impiegat de mișcare | A | 14 | 175358 | 06.06.2022 |
| 119. | Chiper Alina | revizor ace | A | 39 | 172396 | 29.05.2022 |
| 120. | Cicioc Grigore | conductor tren | A | 5 | 164979 | 22.05.2022 |
| 121. | Ciobanu George | șef manevră | A | 53 | 176062 | 14.05.2022 |
| 122. | Ciocîrlan Carmen | magaziner tranzit | A | 18 | 174094 | 16.05.2022 |
| 123. | Ciocoiu Maria | magaziner comercial | A | 19 | 174130 | 04.06.2022 |
| 124. | Ciuplea Viorel | impiegat de mișcare | A | 14 | 177052 | 15.05.2022 |
| 125. | Cîlțea Marian | șef manevră | A | 53 | 174106 | 16.05.2022 |
| 126. | Cîmpeanu Florică | șef tren | A | 6 | 177024 | 09.05.2022 |
| 127. | Codreanu Ciprian | impiegat de mișcare | A | 14 | 175390 | 06.06.2022 |
| 128. | Cojocariu Alexandru Daniel | mecanic ajutor | A | 27 | 175315 | 08.05.2022 |
| 129. | Colceriu Andrei Barnabăș | acar | A | 1 | 175398 | 06.06.2022 |
| 130. | Condrea Gheorghe | acar | A | 1 | 175399 | 06.06.2022 |
| 131. | Condruz Valentin | impiegat de mișcare | A | 14 | 176089 | 29.05.2022 |
| 132. | Constandache Dan | șef manevră | A | 53 | 177055 | 15.05.2022 |
| 133. | Constandache Dan | șef manevră | A | 53 | 177036 | 15.05.2022 |

ASFR – AFER

Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|----------------------------|---|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 134. | Copiluș Silviu | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174141 | 14.06.2022 |
| 135. | Cosmi Cristina Mariana | impiegat de mișcare | A | 14 | 164985 | 06.06.2022 |
| 136. | Cosmi Cristina Mariana | impiegat de mișcare | A | 14 | 164961 | 02.05.2022 |
| 137. | Cosoreci Valentin | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174142 | 14.06.2022 |
| 138. | Costache Ion | impiegat de mișcare | A | 14 | 175258 | 27.04.2022 |
| 139. | Costache Ion | impiegat de mișcare | A | 14 | 175289 | 27.04.2022 |
| 140. | Crăciun Dumitru | mecanic ajutor | A | 27 | 172383 | 22.05.2022 |
| 141. | Crăciun Gabriel | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174137 | 14.06.2022 |
| 142. | Crăciun Ion | șef tren | A | 6 | 174129 | 04.06.2022 |
| 143. | Crăciunescu Mihăiță | șef tren | A | 6 | 175424 | 13.06.2022 |
| 144. | Crețean Viorel | șef manevră | A | 53 | 173198 | 24.05.2022 |
| 145. | Crețan Lucian | impiegat de mișcare | A | 14 | 174095 | 16.05.2022 |
| 146. | Cristoica Ion | impiegat de mișcare | A | 14 | 177001 | 24.04.2022 |
| 147. | Csáki Albert | impiegat de mișcare | A | 14 | 175333 | 06.06.2022 |
| 148. | Csaki Erno | impiegat de mișcare | A | 14 | 175391 | 06.06.2022 |
| 149. | Csaki Ferenc | impiegat de mișcare | A | 14 | 175259 | 27.04.2022 |
| 150. | Csaki Ferenc | impiegat de mișcare | A | 14 | 175290 | 27.04.2022 |
| 151. | Csutak Istvan | impiegat de mișcare | A | 14 | 175334 | 06.06.2022 |
| 152. | Csutak Istvan | impiegat de mișcare | A | 14 | 175359 | 06.06.2022 |
| 153. | Cujbă Adrian | acar | A | 1 | 176051 | 16.05.2022 |
| 154. | Culică Eugen | acar | A | 1 | 175250 | 24.04.2022 |
| 155. | Culică Eugen | acar | A | 1 | 175251 | 24.04.2022 |
| 156. | Curcan Genu Sorin | impiegat de mișcare | A | 14 | 177081 | 29.05.2022 |
| 157. | Curtean Augustin | conductor tren | A | 5 | 173191 | 21.05.2022 |
| 158. | Curtean Augustin | conductor tren | A | 5 | 173190 | 21.05.2022 |
| 159. | Dan Gheorghe | impiegat de mișcare | A | 14 | 177002 | 24.04.2022 |
| 160. | Daniko Gizella | impiegat de mișcare | A | 14 | 175260 | 27.04.2022 |
| 161. | Daniko Gizella | impiegat de mișcare | A | 14 | 175291 | 27.04.2022 |
| 162. | Darie Constantin | impiegat de mișcare | A | 14 | 176053 | 16.05.2022 |
| 163. | Dascălu Ioan | impiegat de mișcare | A | 14 | 175335 | 06.06.2022 |
| 164. | Dascălu Ioan | impiegat de mișcare | A | 14 | 175360 | 06.06.2022 |
| 165. | Dascălu Marian | acar | A | 1 | 175400 | 06.06.2022 |
| 166. | Dascălu Romeo Daniel | impiegat de mișcare | A | 14 | 175336 | 06.06.2022 |
| 167. | Dascălu Romeo Daniel | impiegat de mișcare | A | 14 | 175361 | 06.06.2022 |
| 168. | Dăncilă Dan Alexandru | mecanic ajutor | A | 27 | 173178 | 18.05.2022 |
| 169. | Deac Ioan Marcel | șef manevră | A | 53 | 173199 | 24.05.2022 |
| 170. | Deak Elena | impiegat de mișcare | A | 14 | 175261 | 27.04.2022 |
| 171. | Deak Elena | impiegat de mișcare | A | 14 | 175292 | 27.04.2022 |
| 172. | Despescu Aurel Cristian | șef manevră | A | 53 | 174120 | 30.05.2022 |
| 173. | Dilian Teodor | șef manevră | A | 53 | 173200 | 24.05.2022 |
| 174. | Dima Adrian Gabriel | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174138 | 14.06.2022 |
| 175. | Dima Alexandru | revizor tehnic vagoane | A | 43 | 177082 | 13.06.2022 |
| 176. | Dima Emil | șef manevră | A | 53 | 174123 | 30.05.2022 |
| 177. | Dinu Gheorghe | revizor ace | A | 39 | 176072 | 24.05.2022 |
| 178. | Dinu Viorel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176090 | 29.05.2022 |
| 179. | Dobrea Ionică | șef tren | A | 6 | 171992 | 24.04.2022 |
| 180. | Doche Viorel | impiegat de mișcare | A | 14 | 172373 | 08.05.2022 |
| 181. | Dogeanu Victor | șef tren | A | 6 | 177068 | 29.05.2022 |
| 182. | Doicaru Marian Florin | mecanic ajutor | A | 27 | 174099 | 16.05.2022 |
| 183. | Domsa Adriana Eva | impiegat de mișcare | A | 14 | 175262 | 27.04.2022 |
| 184. | Domsa Adriana Eva | impiegat de mișcare | A | 14 | 175293 | 27.04.2022 |
| 185. | Don Gheorghe | impiegat de mișcare | A | 14 | 170681 | 24.05.2022 |
| 186. | Donisă Petru | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 177029 | 15.05.2022 |
| 187. | Dospina Constantin Sorinel | șef manevră | A | 53 | 174096 | 16.05.2022 |
| 188. | Drăgan Ioan Marin | șef tren | A | 6 | 170673 | 02.05.2022 |
| 189. | Ducu Gheorghe Cosmin | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 174134 | 14.06.2022 |
| 190. | Dumitrașcu Aurel Dumitru | șef tren | A | 6 | 172378 | 15.05.2022 |
| 191. | Dumitrescu Liviu | manevrant vagoane | A | 24 | 170676 | 08.05.2022 |
| 192. | Dumitrescu Mircea Florian | șef tren | A | 6 | 177061 | 29.05.2022 |
| 193. | Dumitru Iordana Daniela | magaziner tranzit | A | 18 | 177021 | 08.05.2022 |
| 194. | Dumitru Octavian | mecanic ajutor | A | 27 | 172404 | 06.06.2022 |
| 195. | Duneraș Maria Codruța | impiegat de mișcare | A | 14 | 175337 | 06.06.2022 |
| 196. | Duneraș Maria Codruța | impiegat de mișcare | A | 14 | 175362 | 06.06.2022 |
| 197. | Dupța Petru | impiegat de mișcare | A | 14 | 170690 | 04.06.2022 |
| 198. | Duțuc Viorel | operator circulație mișcare (din regulatorul de trafic) | A | 35 | 164984 | 06.06.2022 |
| 199. | Ecovoiu Ion | șef manevră | A | 53 | 177056 | 15.05.2022 |
| 200. | Ecovoiu Ion | șef manevră | A | 53 | 177037 | 15.05.2022 |
| 201. | Farmatu Romeo | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 177076 | 05.06.2022 |
| 202. | Ferencz Péter | impiegat de mișcare | A | 14 | 175263 | 27.04.2022 |
| 203. | Ferencz Péter | impiegat de mișcare | A | 14 | 175294 | 27.04.2022 |
| 204. | Fikó József | acar | A | 1 | 175401 | 06.06.2022 |
| 205. | Florea Meilă Florina | revizor ace | A | 39 | 177078 | 29.05.2022 |
| 206. | Focșa Florentin | impiegat de mișcare | A | 14 | 170682 | 24.05.2022 |
| 207. | Frîncu Vasile Marian | impiegat de mișcare | A | 14 | 171995 | 24.04.2022 |
| 208. | Gaber Éva | acar | A | 1 | 175371 | 06.06.2022 |
| 209. | Gabor Gyula | acar | A | 1 | 175402 | 06.06.2022 |
| 210. | Gábor Péter | acar | A | 1 | 175403 | 06.06.2022 |
| 211. | Gabor Tiberiu | acar | A | 1 | 175404 | 06.06.2022 |
| 212. | Gaborean Ioan | impiegat de mișcare | A | 14 | 173181 | 18.05.2022 |
| 213. | Gaborean Ioan | impiegat de mișcare | A | 14 | 173184 | 18.05.2022 |
| 214. | Gaiță Irinel Gabriel | mecanic ajutor | A | 27 | 177014 | 08.05.2022 |

ASFR – AFER

Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|----------------------------|--------------------------------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 215. | Galaczi András István | acar | A | 1 | 175405 | 06.06.2022 |
| 216. | Gane Alexandrina | impiegat de mișcare | A | 14 | 175264 | 27.04.2022 |
| 217. | Gane Alexandrina | impiegat de mișcare | A | 14 | 175295 | 27.04.2022 |
| 218. | Garduș Iosif Cristian | impiegat de mișcare | A | 14 | 173182 | 18.05.2022 |
| 219. | Garduș Iosif Cristian | impiegat de mișcare | A | 14 | 173185 | 18.05.2022 |
| 220. | Garduș Iosif Cristian | impiegat de mișcare | A | 14 | 173186 | 18.05.2022 |
| 221. | Garduș Iosif Cristian | impiegat de mișcare | A | 14 | 173187 | 21.05.2022 |
| 222. | Gavrilă Ionuț | impiegat de mișcare | A | 14 | 176019 | 02.05.2022 |
| 223. | Găinariu Aristel | șef tren | A | 6 | 164970 | 08.05.2022 |
| 224. | Găinariu Aristel | șef tren | A | 6 | 164969 | 08.05.2022 |
| 225. | Găinaru Elena | conductor tren | A | 5 | 176018 | 02.05.2022 |
| 226. | Geambașu Mihai | impiegat de mișcare | A | 14 | 171997 | 24.04.2022 |
| 227. | Ghiorghie Costel | șef tren | A | 6 | 177069 | 29.05.2022 |
| 228. | Ghiorghie Costel | șef tren | A | 6 | 177071 | 29.05.2022 |
| 229. | Gingu Constantin | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 174135 | 14.06.2022 |
| 230. | Giuglan Ștefan | mecanic ajutor | A | 27 | 172381 | 22.05.2022 |
| 231. | Gîru Adrian Liviu | mecanic ajutor | A | 27 | 170691 | 13.06.2022 |
| 232. | Gogiu Anca Nicoleta | șef tren | A | 6 | 177027 | 09.05.2022 |
| 233. | Gogiu Anca Nicoleta | șef tren | A | 6 | 177025 | 09.05.2022 |
| 234. | Golban Marcel Felician | impiegat de mișcare | A | 14 | 173211 | 08.06.2022 |
| 235. | Golban Marcel Felician | impiegat de mișcare | A | 14 | 173208 | 08.06.2022 |
| 236. | Golban Marcel Felician | impiegat de mișcare | A | 14 | 173214 | 08.06.2022 |
| 237. | Gologan Lucreția | impiegat de mișcare | A | 14 | 176039 | 09.05.2022 |
| 238. | Gologan Lucreția | impiegat de mișcare | A | 14 | 176034 | 09.05.2022 |
| 239. | Görbea András | acar | A | 1 | 175406 | 06.06.2022 |
| 240. | Gornea Adrian | conductor tren | A | 5 | 172365 | 27.04.2022 |
| 241. | Gorongyi Alexandru | electromecanic ifte (întreținere lc) | A | 11 | 170670 | 27.04.2022 |
| 242. | Goșman Vasile Iulian | impiegat de mișcare | A | 14 | 175296 | 27.04.2022 |
| 243. | Grădinaru Cristina Mihaela | impiegat de mișcare | A | 14 | 175265 | 27.04.2022 |
| 244. | Grădinaru Cristina Mihaela | impiegat de mișcare | A | 14 | 175297 | 27.04.2022 |
| 245. | Greco Nicolae | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 174136 | 14.06.2022 |
| 246. | Grigoruta-Bejinaru Florin | revizor tehnic vagoane | A | 43 | 170687 | 05.06.2022 |
| 247. | Grosu Gheorghe | șef manevră | A | 53 | 177057 | 15.05.2022 |
| 248. | Gurău Costel | șef echipă întreținere cale | A | 52 | 176101 | 13.06.2022 |
| 249. | Guțu Ion | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 172388 | 22.05.2022 |
| 250. | György Gabor | acar | A | 1 | 175372 | 06.06.2022 |
| 251. | Hainal Tiberiu | acar | A | 1 | 175407 | 06.06.2022 |
| 252. | Hajnal Fülöp | acar | A | 1 | 175408 | 06.06.2022 |
| 253. | Hamciuc Dumitru | șef manevră | A | 53 | 164980 | 30.05.2022 |
| 254. | Haraga Janos Lajos | șef tren | A | 6 | 173188 | 21.05.2022 |
| 255. | Horvat Gigel | acar | A | 1 | 176091 | 29.05.2022 |
| 256. | Hrișcă Gheorghe | revizor ace | A | 39 | 164989 | 06.06.2022 |
| 257. | Iaba Mihăiță | impiegat de mișcare | A | 14 | 176081 | 24.05.2022 |
| 258. | Iacob Ion | șef tren | A | 6 | 174149 | 14.06.2022 |
| 259. | Ianovici Danu Silvica | impiegat de mișcare | A | 14 | 164986 | 06.06.2022 |
| 260. | Ianovici Danu Silvica | impiegat de mișcare | A | 14 | 164962 | 02.05.2022 |
| 261. | Iatagan Gelu | impiegat de mișcare | A | 14 | 177003 | 24.04.2022 |
| 262. | Ichim Cătălin Cristinel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176040 | 09.05.2022 |
| 263. | Ichim Cătălin Cristinel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176035 | 09.05.2022 |
| 264. | Ifrim Gheorghe | impiegat de mișcare | A | 14 | 175266 | 27.04.2022 |
| 265. | Ilonczai Szilard | șef echipă întreținere cale | A | 52 | 173192 | 21.05.2022 |
| 266. | Ionescu Cătălin Ionuț | mecanic ajutor | A | 27 | 176095 | 30.05.2022 |
| 267. | Ionică Maria Doina | impiegat de mișcare | A | 14 | 177047 | 15.05.2022 |
| 268. | Ioniță Constantin | mecanic ajutor | A | 27 | 177015 | 08.05.2022 |
| 269. | Iordache Nelu | manevrant vagoane | A | 24 | 177022 | 08.05.2022 |
| 270. | Iordan Ionuț | mecanic ajutor | A | 27 | 172380 | 22.05.2022 |
| 271. | Itu Alexandru Nicolae | mecanic ajutor | A | 27 | 172415 | 05.06.2022 |
| 272. | Jäger Imre | mecanic ajutor | A | 27 | 175316 | 08.05.2022 |
| 273. | Karácsony Péter | acar | A | 1 | 175409 | 06.06.2022 |
| 274. | Kisded Janos | impiegat de mișcare | A | 14 | 175267 | 27.04.2022 |
| 275. | Kisded Janos | impiegat de mișcare | A | 14 | 175298 | 27.04.2022 |
| 276. | Koncz László | impiegat de mișcare | A | 14 | 175338 | 06.06.2022 |
| 277. | Kósa Ákos | impiegat de mișcare | A | 14 | 175339 | 06.06.2022 |
| 278. | Kósa Kovács Árpád | șef tură mișcare | A | 15 | 175320 | 06.06.2022 |
| 279. | Kósa Kovács Árpád | șef tură mișcare | A | 15 | 175324 | 06.06.2022 |
| 280. | Kósa Kovács László | impiegat de mișcare | A | 14 | 175268 | 27.04.2022 |
| 281. | Kósa Kovács László | impiegat de mișcare | A | 14 | 175299 | 27.04.2022 |
| 282. | Kovács Ladislau | șef tură mișcare | A | 15 | 175321 | 06.06.2022 |
| 283. | Kovács Ladislau | șef tură mișcare | A | 15 | 175325 | 06.06.2022 |
| 284. | Lakatos Attila | impiegat de mișcare | A | 14 | 175340 | 06.06.2022 |
| 285. | László András | acar | A | 1 | 175373 | 06.06.2022 |
| 286. | Laszlo Gavril | acar | A | 1 | 175374 | 06.06.2022 |
| 287. | Laszlo Gavril | acar | A | 1 | 175231 | 20.04.2022 |
| 288. | Laszló Ignac | acar | A | 1 | 175375 | 06.06.2022 |
| 289. | Lazăr Gabriel | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174139 | 14.06.2022 |
| 290. | Lăutărescu Valentin | șef manevră | A | 53 | 174107 | 16.05.2022 |
| 291. | Leru Marius | impiegat de mișcare | A | 14 | 176048 | 16.05.2022 |
| 292. | Leru Marius | impiegat de mișcare | A | 14 | 176050 | 16.05.2022 |
| 293. | Lică Marin | acar | A | 1 | 177065 | 29.05.2022 |
| 294. | Liciu Costel | impiegat de mișcare | A | 14 | 175392 | 06.06.2022 |
| 295. | Limbutu Petrișor Mugurel | revizor ace | A | 39 | 176073 | 24.05.2022 |
| 296. | Luca Laura Simona | impiegat de mișcare | A | 14 | 174118 | 21.05.2022 |
| 297. | Luca Laura Simona | impiegat de mișcare | A | 14 | 174117 | 21.05.2022 |
| 298. | Lung Dorel | impiegat de mișcare | A | 14 | 173183 | 18.05.2022 |
| 299. | Lungeanu Marin | mecanic ajutor | A | 27 | 176063 | 22.05.2022 |
| 300. | Lungu Nicolae | șef manevră | A | 53 | 174121 | 30.05.2022 |

ASFR – AFER

Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|---------------------------|--------------------------------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 301. | Luparu Nela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176041 | 09.05.2022 |
| 302. | Luparu Nela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176036 | 09.05.2022 |
| 303. | Manolache Daniel | mecanic ajutor | A | 27 | 176065 | 22.05.2022 |
| 304. | Manolache Gabriela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176022 | 02.05.2022 |
| 305. | Manolache Gabriela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176023 | 02.05.2022 |
| 306. | Manolache Gabriela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176028 | 09.05.2022 |
| 307. | Manolache Gabriela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176030 | 09.05.2022 |
| 308. | Marcu Emil | șef tren | A | 6 | 170675 | 04.05.2022 |
| 309. | Marcu Gottfried | șef manevră | A | 53 | 170688 | 04.06.2022 |
| 310. | Marica Florinel | revizor ace | A | 39 | 176074 | 24.05.2022 |
| 311. | Marin Vanda Doinița | păzitor barieră | A | 36 | 172398 | 29.05.2022 |
| 312. | Marinescu Andrei Mădălin | mecanic ajutor | A | 27 | 176084 | 29.05.2022 |
| 313. | Marinescu Viorel Adrian | acar | A | 1 | 174084 | 27.04.2022 |
| 314. | Marinică Viorel Răzvan | șef tren | A | 6 | 177019 | 08.05.2022 |
| 315. | Marton Laurențiu | mecanic ajutor | A | 27 | 172405 | 06.06.2022 |
| 316. | Marton Tibor | impiegat de mișcare | A | 14 | 175269 | 27.04.2022 |
| 317. | Marton Tibor | impiegat de mișcare | A | 14 | 175300 | 27.04.2022 |
| 318. | Matei Eugen | acar | A | 1 | 175410 | 06.06.2022 |
| 319. | Matei Paul | mecanic ajutor | A | 27 | 177074 | 29.05.2022 |
| 320. | Mănoiu Gheorghe | șef manevră | A | 53 | 174128 | 04.06.2022 |
| 321. | Mărgărit Viorel | mecanic ajutor | A | 27 | 176085 | 29.05.2022 |
| 322. | Mărginean Octavian | șef stație | A | 54 | 175237 | 20.04.2022 |
| 323. | Mărginean Octavian | șef stație | A | 54 | 175244 | 20.04.2022 |
| 324. | Mățel Viorica | revizor ace | A | 39 | 172393 | 29.05.2022 |
| 325. | Mesaroș Vasile | șef stație | A | 54 | 175238 | 20.04.2022 |
| 326. | Mesaroș Vasile | șef stație | A | 54 | 175245 | 20.04.2022 |
| 327. | Miclos Marius | impiegat de mișcare | A | 14 | 175341 | 06.06.2022 |
| 328. | Miclos Marius | impiegat de mișcare | A | 14 | 175363 | 06.06.2022 |
| 329. | Micloș Cosmin Sorin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175342 | 06.06.2022 |
| 330. | Micloș Cosmin Sorin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175364 | 06.06.2022 |
| 331. | Micu Maria Mihaela | șef stație | A | 54 | 170680 | 17.05.2022 |
| 332. | Mihai Costel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176020 | 02.05.2022 |
| 333. | Mihai Costel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176021 | 02.05.2022 |
| 334. | Mihai Costel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176029 | 09.05.2022 |
| 335. | Mihai Costel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176031 | 09.05.2022 |
| 336. | Mihai Cristinel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176052 | 16.05.2022 |
| 337. | Mihailov Cozma | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 172389 | 22.05.2022 |
| 338. | Mihalcea Ilie | conductor tren | A | 5 | 177083 | 13.06.2022 |
| 339. | Mihalcea Ilie | conductor tren | A | 5 | 177067 | 29.05.2022 |
| 340. | Mihaly Antal | impiegat de mișcare | A | 14 | 175343 | 06.06.2022 |
| 341. | Mihuț Ioan Augustin | impiegat de mișcare | A | 14 | 173212 | 08.06.2022 |
| 342. | Mihuț Ioan Augustin | impiegat de mișcare | A | 14 | 173209 | 08.06.2022 |
| 343. | Mihuț Ioan Augustin | impiegat de mișcare | A | 14 | 173215 | 08.06.2022 |
| 344. | Mihuț Ioan Augustin | impiegat de mișcare | A | 14 | 173216 | 08.06.2022 |
| 345. | Minea Răzvan Valentin | impiegat de mișcare | A | 14 | 177004 | 24.04.2022 |
| 346. | Mirică Gheorghe | revizor ace | A | 39 | 176075 | 24.05.2022 |
| 347. | Mitară Ovidiu | șef tură mișcare | A | 15 | 172392 | 29.05.2022 |
| 348. | Mitran Nicușor | șef tren | A | 6 | 177020 | 08.05.2022 |
| 349. | Mocanu George Nicolae | mecanic ajutor | A | 27 | 172418 | 13.06.2022 |
| 350. | Moldovan Sorin | mecanic ajutor | A | 27 | 170692 | 13.06.2022 |
| 351. | Moț Florin | șef tren | A | 6 | 177070 | 29.05.2022 |
| 352. | Moț Florin | șef tren | A | 6 | 177072 | 29.05.2022 |
| 353. | Mucenic Gabriel | păzitor barieră | A | 36 | 172399 | 29.05.2022 |
| 354. | Munteanu Constantin | impiegat de mișcare | A | 14 | 176055 | 16.05.2022 |
| 355. | Munteanu Iliana | impiegat de mișcare | A | 14 | 176049 | 16.05.2022 |
| 356. | Munteanu Iliana | impiegat de mișcare | A | 14 | 176054 | 16.05.2022 |
| 357. | Mustafa Sever | impiegat de mișcare | A | 14 | 172376 | 08.05.2022 |
| 358. | Naca Marian | mecanic ajutor | A | 27 | 172384 | 22.05.2022 |
| 359. | Nagy Bela | impiegat de mișcare | A | 14 | 175270 | 27.04.2022 |
| 360. | Nagy Bela | impiegat de mișcare | A | 14 | 175301 | 27.04.2022 |
| 361. | Năstase Ciprian | impiegat de mișcare | A | 14 | 164975 | 22.05.2022 |
| 362. | Năstase Ciprian | impiegat de mișcare | A | 14 | 164976 | 22.05.2022 |
| 363. | Năstase Ciprian | impiegat de mișcare | A | 14 | 164981 | 29.05.2022 |
| 364. | Năstăsache Dinel | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 177030 | 15.05.2022 |
| 365. | Neagoie Andrei Ionuț | mecanic ajutor | A | 27 | 174113 | 21.05.2022 |
| 366. | Neagu Cristina | impiegat de mișcare | A | 14 | 172403 | 29.05.2022 |
| 367. | Neagu Cristina | impiegat de mișcare | A | 14 | 172402 | 29.05.2022 |
| 368. | Neagu Mirela | impiegat de mișcare | A | 14 | 171998 | 24.04.2022 |
| 369. | Necula Adrian | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 172379 | 22.05.2022 |
| 370. | Nedelcu Petrică | mecanic ajutor | A | 27 | 174100 | 16.05.2022 |
| 371. | Nedelcu Romică | electromecanic ifte (întreținere lc) | A | 11 | 172410 | 06.06.2022 |
| 372. | Nedelka István Csaba | impiegat de mișcare | A | 14 | 175271 | 27.04.2022 |
| 373. | Nedelka István Csaba | impiegat de mișcare | A | 14 | 175302 | 27.04.2022 |
| 374. | Negoită Alexandru Florian | mecanic ajutor | A | 27 | 176058 | 16.05.2022 |
| 375. | Neicu Constantin | șef manevră | A | 53 | 177058 | 15.05.2022 |
| 376. | Nițu Claudiu Florentin | mecanic ajutor | A | 27 | 172409 | 06.06.2022 |
| 377. | Nițu Nicu Robert | șef tren | A | 6 | 177040 | 15.05.2022 |
| 378. | Oancea Nicolae | revizor ace | A | 39 | 176076 | 24.05.2022 |
| 379. | Olaru Marian | șef tren | A | 6 | 177073 | 29.05.2022 |
| 380. | Oltean Gheorghe | acar | A | 1 | 175411 | 06.06.2022 |
| 381. | Oltean Gheorghe Ciprian | acar | A | 1 | 175412 | 06.06.2022 |
| 382. | Oltean Maria Delia | impiegat de mișcare | A | 14 | 175272 | 27.04.2022 |
| 383. | Oltean Maria Delia | impiegat de mișcare | A | 14 | 175303 | 27.04.2022 |
| 384. | Olteanu Ioan Mihai | șef stație (numai activitatea of) | A | 57 | 164971 | 15.05.2022 |

ASFR – AFER

Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|----------------------------|--------------------------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 385. | Olti Attila | impiegat de mișcare | A | 14 | 175344 | 06.06.2022 |
| 386. | Olti Attila | impiegat de mișcare | A | 14 | 175365 | 06.06.2022 |
| 387. | Onofraș Claudiu | acar | A | 1 | 172416 | 13.06.2022 |
| 388. | Opre Daniel | șef tren | A | 6 | 173189 | 21.05.2022 |
| 389. | Órdög Loránd József | mecanic ajutor | A | 27 | 175317 | 08.05.2022 |
| 390. | Oros Nicoleta | impiegat de mișcare | A | 14 | 175273 | 27.04.2022 |
| 391. | Oros Nicoleta | impiegat de mișcare | A | 14 | 175304 | 27.04.2022 |
| 392. | Orza Marica | impiegat de mișcare | A | 14 | 175274 | 27.04.2022 |
| 393. | Orza Marica | impiegat de mișcare | A | 14 | 175305 | 27.04.2022 |
| 394. | Paliștan Cosmin | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 175422 | 13.06.2022 |
| 395. | Panaietache Petrișor | revizor ace | A | 39 | 176077 | 24.05.2022 |
| 396. | Panait Florin Laurențiu | mecanic ajutor | A | 27 | 176057 | 14.05.2022 |
| 397. | Pălăduță Dan Petronel | manevrant vagoane | A | 24 | 176088 | 29.05.2022 |
| 398. | Păpăliu Laurențiu | revizor ace | A | 39 | 172413 | 06.06.2022 |
| 399. | Păsărescu Alexandru Marian | mecanic ajutor | A | 27 | 174112 | 18.05.2022 |
| 400. | Pătru Florentin Mădălin | mecanic ajutor | A | 27 | 174101 | 16.05.2022 |
| 401. | Păun Ion | acar | A | 1 | 174115 | 28.05.2022 |
| 402. | Păun Nicolae | impiegat de mișcare | A | 14 | 177005 | 24.04.2022 |
| 403. | Petcu Ștefan | șef tren | A | 6 | 174119 | 30.05.2022 |
| 404. | Petre Petre | impiegat de mișcare | A | 14 | 172391 | 29.05.2022 |
| 405. | Petre Silvia | impiegat de mișcare | A | 14 | 177006 | 24.04.2022 |
| 406. | Petre Teodor | mecanic ajutor | A | 27 | 177075 | 29.05.2022 |
| 407. | Petreuș Ileana | magaziner comercial | A | 19 | 170677 | 08.05.2022 |
| 408. | Petruș Adrian | impiegat de mișcare | A | 14 | 177044 | 15.05.2022 |
| 409. | Petruș Adrian | impiegat de mișcare | A | 14 | 177048 | 15.05.2022 |
| 410. | Petruș Lilian | impiegat de mișcare | A | 14 | 177045 | 15.05.2022 |
| 411. | Petruș Lilian | impiegat de mișcare | A | 14 | 177049 | 15.05.2022 |
| 412. | Pițigoi Daniel | manevrant vagoane | A | 24 | 177064 | 29.05.2022 |
| 413. | Pîrvu Vasile | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174143 | 14.06.2022 |
| 414. | Plugar Nicolae | impiegat de mișcare | A | 14 | 175275 | 27.04.2022 |
| 415. | Plugar Nicolae | impiegat de mișcare | A | 14 | 175306 | 27.04.2022 |
| 416. | Poenaru Ion | șef tren | A | 6 | 174131 | 04.06.2022 |
| 417. | Pogar Marinela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176032 | 09.05.2022 |
| 418. | Pogar Marinela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176026 | 02.05.2022 |
| 419. | Pogar Marinela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176033 | 09.05.2022 |
| 420. | Pogar Marinela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176027 | 02.05.2022 |
| 421. | Pop Ovidiu Adrian | șef tren | A | 6 | 173202 | 21.05.2022 |
| 422. | Popa Cornelia | păzitor barieră | A | 36 | 172400 | 29.05.2022 |
| 423. | Popa Dumitru George | mecanic ajutor | A | 27 | 172406 | 06.06.2022 |

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|----------------------------|--------------------------------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 424. | Popa Ioan | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 177031 | 15.05.2022 |
| 425. | Popa Virgil Marian | electromecanic ifte (întreținere Ic) | A | 11 | 170671 | 27.04.2022 |
| 426. | Popescu Daniela Andreea | impiegat de mișcare | A | 14 | 174087 | 27.04.2022 |
| 427. | Popescu Gheorghe Laurențiu | revizor ace | A | 39 | 176078 | 24.05.2022 |
| 428. | Popescu Ion | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174144 | 14.06.2022 |
| 429. | Popescu Ion Daniel | șef manevră | A | 53 | 174124 | 30.05.2022 |
| 430. | Popescu Ionuț Gabriel | mecanic ajutor | A | 27 | 172371 | 08.05.2022 |
| 431. | Popian Gheorghe | electromecanic ifte (întreținere Ic) | A | 11 | 170672 | 27.04.2022 |
| 432. | Póra Péter | acar | A | 1 | 175413 | 06.06.2022 |
| 433. | Preda Florin Viorel | impiegat de mișcare | A | 14 | 177007 | 24.04.2022 |
| 434. | Preda Ion | șef tren | A | 6 | 174110 | 16.05.2022 |
| 435. | Preda Ion | șef tren | A | 6 | 174097 | 16.05.2022 |
| 436. | Prefac Vasile | revizor ace | A | 39 | 176079 | 24.05.2022 |
| 437. | Prisacariu Ioan | șef tren | A | 6 | 164974 | 15.05.2022 |
| 438. | Pruneșelu Marcel Marinică | șef tren | A | 6 | 175425 | 13.06.2022 |
| 439. | Pungaru Augustin Doru | impiegat de mișcare | A | 14 | 174132 | 06.06.2022 |
| 440. | Pușerea Nicolae | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174145 | 14.06.2022 |
| 441. | Puțan Sorinel Viorel | impiegat de mișcare | A | 14 | 170686 | 29.05.2022 |
| 442. | Racu Mihai | mecanic ajutor | A | 27 | 176064 | 22.05.2022 |
| 443. | Radu Cristinel | șef stație | A | 54 | 173175 | 30.04.2022 |
| 444. | Radu Florian | conductor tren | A | 5 | 172363 | 27.04.2022 |
| 445. | Radu Florian | conductor tren | A | 5 | 172364 | 27.04.2022 |
| 446. | Raduly Béla | șef tură mișcare | A | 15 | 175322 | 06.06.2022 |
| 447. | Raduly Béla | șef tură mișcare | A | 15 | 175326 | 06.06.2022 |
| 448. | Ráduly Roxana Iuliana | șef stație | A | 54 | 175239 | 20.04.2022 |
| 449. | Ráduly Roxana Iuliana | șef stație | A | 54 | 175246 | 20.04.2022 |
| 450. | Răducă Mihai Daniel | șef tren | A | 6 | 177062 | 29.05.2022 |
| 451. | Răileanu Emanoil Crișan | acar | A | 1 | 164972 | 15.05.2022 |
| 452. | Robu Marian | șef manevră | A | 53 | 174111 | 18.05.2022 |
| 453. | Roșca Leonida | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 177032 | 15.05.2022 |
| 454. | Roșca Marius | mecanic ajutor | A | 27 | 176087 | 29.05.2022 |
| 455. | Roșu Nicușor Mihai | mecanic ajutor | A | 27 | 176066 | 22.05.2022 |
| 456. | Rotariu Iulian | manevrant vagoane | A | 24 | 170678 | 15.05.2022 |
| 457. | Rotaru Liliana Florina | impiegat de mișcare | A | 14 | 171999 | 24.04.2022 |
| 458. | Rupi Niculai | acar | A | 1 | 175414 | 06.06.2022 |
| 459. | Sabău Cristian | conductor tren | A | 5 | 176046 | 09.05.2022 |
| 460. | Sabău Doina | impiegat de mișcare | A | 14 | 175248 | 24.04.2022 |
| 461. | Sándor Adolf | impiegat de mișcare | A | 14 | 175276 | 27.04.2022 |
| 462. | Sándor Adolf | impiegat de mișcare | A | 14 | 175307 | 27.04.2022 |
| 463. | Sandu Florin Gheorghe | șef manevră | A | 53 | 174108 | 16.05.2022 |
| 464. | Sas Maria | impiegat de mișcare | A | 14 | 173193 | 21.05.2022 |
| 465. | Săvescu Petre | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174105 | 16.05.2022 |
| 466. | Sburlea Gheorghe | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 172390 | 22.05.2022 |

ASFR – AFER

Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Nume si prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|------------------------------|---|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 467. | Sidor Petru | conducător tren | A | 5 | 164977 | 22.05.2022 |
| 468. | Silló Emeric | acar | A | 1 | 175376 | 06.06.2022 |
| 469. | Simion Gheorghe | șef tren | A | 6 | 177041 | 15.05.2022 |
| 470. | Simion Gheorghe | șef tren | A | 6 | 177042 | 15.05.2022 |
| 471. | Simion Mihăiță Gabriel | mecanic ajutor | A | 27 | 174114 | 21.05.2022 |
| 472. | Sipos Andras Arpad | impiegat de mișcare | A | 14 | 175393 | 06.06.2022 |
| 473. | Sîrbu Iosif | șef manevră | A | 53 | 170674 | 04.05.2022 |
| 474. | Sîrbu Mihaela Gabriela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176042 | 09.05.2022 |
| 475. | Sîrbu Mihaela Gabriela | impiegat de mișcare | A | 14 | 176037 | 09.05.2022 |
| 476. | Smărăndescu Liliana | șef stație | A | 54 | 173176 | 30.04.2022 |
| 477. | Solcan Niga Elizabeta | impiegat de mișcare | A | 14 | 164960 | 02.05.2022 |
| 478. | Solcan Niga Elizabeta | impiegat de mișcare | A | 14 | 164967 | 03.05.2022 |
| 479. | Solcan Niga Elizabeta | impiegat de mișcare | A | 14 | 164987 | 06.06.2022 |
| 480. | Spătaru Marin | șef manevră | A | 53 | 174125 | 30.05.2022 |
| 481. | Spiridon Gabriel | impiegat de mișcare | A | 14 | 177008 | 24.04.2022 |
| 482. | Spînu Iulian | impiegat de mișcare | A | 14 | 177009 | 24.04.2022 |
| 483. | Stan Marcel | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 172417 | 13.06.2022 |
| 484. | Stan Sebastian | mecanic ajutor | A | 27 | 177077 | 05.06.2022 |
| 485. | Stanciu Constantin Cristian | mecanic ajutor | A | 27 | 176067 | 22.05.2022 |
| 486. | Stanciu Gheorghită | picher | A | 37 | 174089 | 16.04.2022 |
| 487. | Stăncioiaca Ion | șef echipă întreținere cale | A | 52 | 174090 | 19.04.2022 |
| 488. | Stănescu Cristian Paul | șef stație (numai activitatea off) | A | 57 | 176092 | 29.05.2022 |
| 489. | Stăpan Dan | impiegat de mișcare | A | 14 | 174116 | 21.05.2022 |
| 490. | Stepanescu Martin | mecanic ajutor | A | 27 | 170693 | 13.06.2022 |
| 491. | Stîrcu Florian | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174140 | 14.06.2022 |
| 492. | Stochițoiu Marian | șef manevră | A | 53 | 174126 | 30.05.2022 |
| 493. | Stoian Fănel | impiegat de mișcare | A | 14 | 176047 | 09.05.2022 |
| 494. | Stoica Elena Georgeta | impiegat de mișcare | A | 14 | 175277 | 27.04.2022 |
| 495. | Stoica Elena Georgeta | impiegat de mișcare | A | 14 | 175308 | 27.04.2022 |
| 496. | Stoica Gheorghe | manevrant vagoane | A | 24 | 177033 | 15.05.2022 |
| 497. | Stoica Lucian Constantin | impiegat de mișcare | A | 14 | 177046 | 15.05.2022 |
| 498. | Stoica Măndica | impiegat de mișcare | A | 14 | 176043 | 09.05.2022 |
| 499. | Stoica Măndica | impiegat de mișcare | A | 14 | 176038 | 09.05.2022 |
| 500. | Suciu Daniela | impiegat de mișcare | A | 14 | 175278 | 27.04.2022 |
| 501. | Suciu Daniela | impiegat de mișcare | A | 14 | 175309 | 27.04.2022 |
| 502. | Suciu Dumitru | șef echipă întreținere cale | A | 52 | 170679 | 16.05.2022 |
| 503. | Suciu Floarea | conducător tren | A | 5 | 175423 | 13.06.2022 |
| 504. | Suciu Ilie Avram | impiegat de mișcare | A | 14 | 175279 | 27.04.2022 |
| 505. | Suciu Ilie Avram | impiegat de mișcare | A | 14 | 175310 | 27.04.2022 |
| 506. | Suciu Petru | acar | A | 1 | 175377 | 06.06.2022 |
| 507. | Suciu Petru | acar | A | 1 | 175232 | 20.04.2022 |
| 508. | Szabó Attila | impiegat de mișcare | A | 14 | 175345 | 06.06.2022 |
| 509. | Szabó Attila | impiegat de mișcare | A | 14 | 175366 | 06.06.2022 |
| 510. | Szabó László | impiegat de mișcare | A | 14 | 175346 | 06.06.2022 |
| 511. | Szabó László | impiegat de mișcare | A | 14 | 175367 | 06.06.2022 |
| 512. | Szilagyi Tamás Ferencz | mecanic ajutor | A | 27 | 173179 | 18.05.2022 |
| 513. | Szőcs Andrei | impiegat de mișcare | A | 14 | 175347 | 06.06.2022 |
| 514. | Szőke Mátyás | impiegat de mișcare | A | 14 | 175280 | 27.04.2022 |
| 515. | Szőke Mátyás | impiegat de mișcare | A | 14 | 175311 | 27.04.2022 |
| 516. | Șaloparu Marian | manevrant vagoane | A | 24 | 177034 | 15.05.2022 |
| 517. | Șerban Aurelian | păzitor barieră | A | 36 | 172401 | 29.05.2022 |
| 518. | Șerban Erzsebet | impiegat de mișcare | A | 14 | 175348 | 06.06.2022 |
| 519. | Șerban Gheorghe | șef tren | A | 6 | 177028 | 09.05.2022 |
| 520. | Șerban Marian | mecanic ajutor | A | 27 | 172407 | 06.06.2022 |
| 521. | Șerban Mădălin Ștefăniță | mecanic ajutor | A | 27 | 176086 | 29.05.2022 |
| 522. | Șerban Nicolae | impiegat de mișcare | A | 14 | 175349 | 06.06.2022 |
| 523. | Șerban Nicolae | impiegat de mișcare | A | 14 | 175368 | 06.06.2022 |
| 524. | Șerban Sorin Cosmin | mecanic ajutor | A | 27 | 176059 | 16.05.2022 |
| 525. | Șerbănescu Daniel | impiegat de mișcare | A | 14 | 177053 | 15.05.2022 |
| 526. | Ștefan Ionuț Marius | acar | A | 1 | 174085 | 27.04.2022 |
| 527. | Ștefănoaia Cătălina Cornelia | impiegat de mișcare | A | 14 | 177010 | 24.04.2022 |
| 528. | Tamás Árpád | acar | A | 1 | 175415 | 06.06.2022 |
| 529. | Tanasă Vasile | acar | A | 1 | 164964 | 02.05.2022 |
| 530. | Tanco Dănuți | impiegat de mișcare | A | 14 | 175350 | 06.06.2022 |
| 531. | Tankó Enikő | acar | A | 1 | 175416 | 06.06.2022 |
| 532. | Tankó Gábor | acar | A | 1 | 175417 | 06.06.2022 |
| 533. | Tănase Enache Mihai | șef stație | A | 54 | 177066 | 29.05.2022 |
| 534. | Tănase Gheorghe | acar | A | 1 | 176102 | 13.06.2022 |
| 535. | Tănase Gheorghe | acar | A | 1 | 176097 | 05.06.2022 |
| 536. | Tănase Gheorghe | acar | A | 1 | 176099 | 05.06.2022 |
| 537. | Tănase Gheorghe | acar | A | 1 | 176017 | 02.05.2022 |
| 538. | Timiș Florin Gavril | mecanic mașini grele de cale | A | 28 | 175318 | 22.05.2022 |
| 539. | Toader Marius Valentin | impiegat de mișcare | A | 14 | 177011 | 24.04.2022 |
| 540. | Toma Eugen | șef echipă întreținere cale | A | 52 | 175314 | 08.05.2022 |
| 541. | Tomescu Mihăiță | operator circulație mișcare (din regulatorul de trafic) | A | 35 | 172377 | 15.05.2022 |
| 542. | Trașcă Ionica Liliana | păzitor barieră | A | 36 | 174088 | 01.05.2022 |
| 543. | Trăsnea Nicolae | mecanic locomotivă - automotor | p | 26 | 174147 | 14.06.2022 |
| 544. | Trăsnea Nicolae | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 174146 | 14.06.2022 |
| 545. | Trișcoiu Ion | mecanic ajutor | A | 27 | 174102 | 16.05.2022 |
| 546. | Tudor Florin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175281 | 27.04.2022 |
| 547. | Tudor Florin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175312 | 27.04.2022 |
| 548. | Tudor Ștefan | șef manevră | A | 53 | 176093 | 29.05.2022 |
| 549. | Tuleu Minever | conducător tren | A | 5 | 172367 | 27.04.2022 |

ASFR – AFER

Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației,
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Nume și prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|------------------------|---------------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 550. | Tuleu Minever | conducător tren | A | 5 | 172366 | 27.04.2022 |
| 551. | Turcu Florin | revizor ace | A | 39 | 164991 | 13.06.2022 |
| 552. | Turcu Florin | revizor ace | A | 39 | 164959 | 02.05.2022 |
| 553. | Țăranu Florin | impiegat de mișcare | A | 14 | 175394 | 06.06.2022 |
| 554. | Țăranu Liliana | impiegat de mișcare | A | 14 | 175395 | 06.06.2022 |
| 555. | Țintea Vasile Viorel | acar | A | 1 | 164966 | 02.05.2022 |
| 556. | Țocu Gheorghe | acar | A | 1 | 176103 | 13.06.2022 |
| 557. | Țocu Gheorghe | acar | A | 1 | 176098 | 05.06.2022 |
| 558. | Țocu Gheorghe | acar | A | 1 | 176100 | 05.06.2022 |
| 559. | Țocu Gheorghe | acar | A | 1 | 176045 | 09.05.2022 |
| 560. | Ungureanu Eugen Sorin | revizor ace | A | 39 | 176080 | 24.05.2022 |
| 561. | Urdea Adriana Maria | impiegat de mișcare | A | 14 | 175351 | 06.06.2022 |
| 562. | Urdea Gheorghe | acar | A | 1 | 175418 | 06.06.2022 |
| 563. | Ureche Tatiana Ioana | impiegat de mișcare | A | 14 | 171996 | 24.04.2022 |
| 564. | Urzică Piroska | șef stație | A | 54 | 175240 | 20.04.2022 |
| 565. | Urzică Piroska | șef stație | A | 54 | 175247 | 20.04.2022 |
| 566. | Vanci Ioan | șef manevră | A | 53 | 170689 | 04.06.2022 |
| 567. | Vanca Ferenc | acar | A | 1 | 175378 | 06.06.2022 |
| 568. | Vasilache Elisabeta | șef stație | A | 54 | 176024 | 02.05.2022 |
| 569. | Vasilache Elisabeta | șef stație | A | 54 | 176025 | 02.05.2022 |
| 570. | Vasile Dumitru | șef manevră | A | 53 | 174109 | 16.05.2022 |
| 571. | Vasile Sorin | mecanic ajutor | A | 27 | 172408 | 06.06.2022 |
| 572. | Vasile Vasilica | impiegat de mișcare | A | 14 | 177012 | 24.04.2022 |
| 573. | Vasilică Ion | impiegat de mișcare | A | 14 | 177079 | 29.05.2022 |
| 574. | Vașlaban Pavel | acar | A | 1 | 175419 | 06.06.2022 |
| 575. | Vașloban Cornelia Zoia | impiegat de mișcare | A | 14 | 175352 | 06.06.2022 |
| 576. | Vașloban Lucia | impiegat de mișcare | A | 14 | 175353 | 06.06.2022 |

| Nr. crt. | Nume și prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|-------------------------------|-------------------------------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 577. | Văduva Lăzărescu Dumitru | impiegat de mișcare | A | 14 | 177050 | 15.05.2022 |
| 578. | Văleanu Jenel | mecanic ajutor | A | 27 | 172385 | 22.05.2022 |
| 579. | Venter Sándor | impiegat de mișcare | A | 14 | 175282 | 27.04.2022 |
| 580. | Venter Sándor | impiegat de mișcare | A | 14 | 175313 | 27.04.2022 |
| 581. | Vențel Cadaru Iosif | acar | A | 1 | 175420 | 06.06.2022 |
| 582. | Vicol Constantin | acar | A | 1 | 164965 | 02.05.2022 |
| 583. | Vicol Viorel | conducător tren | A | 5 | 164978 | 22.05.2022 |
| 584. | Virág Ioan | acar | A | 1 | 175379 | 06.06.2022 |
| 585. | Vlad Emil | șef echipă întreținere lucrări artă | A | 51 | 172370 | 08.05.2022 |
| 586. | Vlad Florentin | mecanic ajutor | A | 27 | 172419 | 13.06.2022 |
| 587. | Vlaic Emil | impiegat de mișcare | A | 14 | 175249 | 24.04.2022 |
| 588. | Vlaici Miodrag Mladen | acar | A | 1 | 170684 | 24.05.2022 |
| 589. | Vlangăr Teodor Cristian | mecanic ajutor | A | 27 | 174098 | 16.05.2022 |
| 590. | Vlădulescu Gabriel Aurel | șef manevră | A | 53 | 177059 | 15.05.2022 |
| 591. | Voicu Eliza Cristina | conducător tren | A | 5 | 172369 | 27.04.2022 |
| 592. | Voicu Eliza Cristina | conducător tren | A | 5 | 172368 | 27.04.2022 |
| 593. | Volintiru Marin | șef manevră | A | 53 | 174127 | 30.05.2022 |
| 594. | Vrăbiuță Florinel | impiegat de mișcare | A | 14 | 177013 | 24.04.2022 |
| 595. | Zaharia Dan Ion | mecanic ajutor | A | 27 | 176083 | 29.05.2022 |
| 596. | Zăpodeanu Ionuț Adrian | mecanic ajutor | A | 27 | 176096 | 30.05.2022 |
| 597. | Zbranca Lupu Liliana Sinziana | impiegat de mișcare | A | 14 | 164988 | 06.06.2022 |
| 598. | Zbranca Lupu Liliana Sinziana | impiegat de mișcare | A | 14 | 164963 | 02.05.2022 |
| 599. | Zota Ion Sorin | mecanic ajutor | A | 27 | 176060 | 16.05.2022 |

* Informațiile complete privind autorizațiile/permisele sunt specificate în formatul electronic al revistei.

** Conform prevederilor OMTCT 2262/2005, autorizațiile/permisele sunt valabile 5 ani de la data eliberării.

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Duplicate ale autorizațiilor/permiselor pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației
emise conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Nume și prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|-----------------------|---------------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 1. | Ciomaga Silviu | acar | A | 1 | 150865 | 31.03.2019 |
| 2. | Cojocă Bebi | impiegat de mișcare | A | 14 | 101260 | 01.03.2020 |
| 3. | Costanda Gheorghe Ion | revizor cale | A | 40 | 87882 | 26.02.2019 |
| 4. | Gheorghe Florin | revizor cale | A | 40 | 87980 | 26.02.2019 |
| 5. | Ilie Marian | acar | A | 1 | 90148 | 12.05.2019 |
| 6. | Lălu Anghel Costică | șef tren | A | 6 | 133469 | 26.07.2020 |
| 7. | Lupașcu Ștefan | șef tren | A | 6 | 133237 | 05.05.2020 |
| 8. | Lupașcu Ștefan | conducător tren | A | 5 | 70964 | 13.04.2018 |

| Nr. crt. | Nume și prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Valabilitate** |
|----------|--------------------|-----------------|----------------------|-------|--------|----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 9. | Lupașcu Ștefan | șef tren | A | 6 | 133112 | 05.04.2020 |
| 10. | Lupașcu Ștefan | conducător tren | A | 5 | 74029 | 13.04.2018 |
| 11. | Rotariu Costache | șef tren | A | 6 | 102986 | 02.09.2019 |
| 12. | Rotariu Costache | șef tren | A | 6 | 102918 | 02.09.2019 |
| 13. | Rotariu Costache | șef tren | A | 6 | 102942 | 02.09.2019 |
| 14. | Rotariu Costache | șef tren | A | 6 | 102964 | 28.05.2019 |
| 15. | Samuilă Gheorghe | acar | A | 1 | 160302 | 13.04.2019 |
| 16. | Ungureanu Gheorghe | șef tren | A | 6 | 147790 | 17.01.2018 |
| 17. | Vereș Florian | acar | A | 1 | 114530 | 08.12.2019 |
| 18. | Vereș Florian | acar | A | 1 | 114531 | 08.12.2019 |

* Informațiile complete privind autorizațiile/permisele sunt specificate în formatul electronic al revistei.

** Conform prevederilor OMTCT 2262/2005, autorizațiile/permisele sunt valabile 5 ani de la data eliberării

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Autorizații/permise pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației
retrase conform OMTCT 2262/2005, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. Crt. | Nume și prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Data eliberării |
|----------|---------------------|------------------------------------|----------------------|-------|-------|-----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 1. | Antal Vasile Adrian | revizor cale și puncte periculoase | A | 42 | 13783 | 11.04.2007 |
| 2. | Goldschmidt Richard | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 96654 | 08.09.2009 |
| 3. | Goldschmidt Richard | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 75397 | 01.07.2009 |
| 4. | Goldschmidt Richard | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 96301 | 08.09.2009 |
| 5. | Goldschmidt Richard | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 88097 | 25.02.2009 |
| 6. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 70215 | 13.02.2008 |
| 7. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 20051 | 13.09.2007 |

| Nr. Crt. | Nume și prenume | Funcție | Autorizație/ Permis* | | | Data eliberării |
|----------|-----------------|--------------------------------|----------------------|-------|--------|-----------------|
| | | | Tip | Serie | Nr. | |
| 8. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 162825 | 29.09.2015 |
| 9. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 70184 | 13.02.2008 |
| 10. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 99341 | 24.12.2009 |
| 11. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | P | 26 | 70153 | 13.02.2008 |
| 12. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 70271 | 13.02.2008 |
| 13. | Preda Ioan | mecanic locomotivă - automotor | A | 26 | 774 | 11.05.2006 |

* Informațiile complete privind autorizațiile/permisele sunt specificate în formatul electronic al revistei.

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Declarații de recunoaștere a examinatorilor care efectuează evaluarea mecanicilor de locomotivă
privind cunoștințele profesionale de material rulant, de infrastructură și cunoștințele lingvistice,
acordate conform OMT 615/2015, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. | Nr. declarație | Nume și prenume examinator | Tip declarație (nouă/ reînnoită/ modificată) | Limba de evaluare | Domeniile de competență examinator | | | | Denumire angajator | Valabilitate declarație* |
|----------|----------------|----------------------------|--|-------------------|--|-------------------|---|-------------------|--|--------------------------|
| | | | | | Cunoștințe profesionale de material rulant | | Cunoștințe profesionale de infrastructură | | | |
| | | | | | Evaluare teoretică | Evaluare practică | Evaluare teoretică | Evaluare practică | | |
| 1. | RO 2017/GL/014 | OLOGU GEORGE | nouă | română | nu | da | nu | da | SNTFM "CFR MARFĂ"SA - SUCURSALA MOLDOVA | 01.05.2019 |
| 2. | RO 2017/GL/015 | VRÎNCEANU CRISTIAN GABRIEL | nouă | română | nu | da | nu | da | SNTFM "CFR MARFĂ"SA - SUCURSALA MOLDOVA | 01.05.2019 |
| 3. | RO 2017/B 016 | DEBIAZI NICOLAE | nouă | română | da | da | da | da | SC RAIL CARGO CARRIER ROMÂNIA SRL | 17.05.2019 |
| 4. | RO 2017/CJ/017 | CUCIULA FLORIN | nouă | română | nu | da | nu | da | SNTFM "CFR MARFĂ"SA - SUCURSALA TRANSILVANIA | 24.05.2019 |
| 5. | RO 2017/B/018 | BARBU ANTON | nouă | română | da | da | da | da | SC GRUP FERROVIAR ROMÂN SA | 07.06.2019 |
| 6. | RO 2017/B/019 | DOBRE PETRICĂ | nouă | română | da | da | da | da | SNTFC "CFR CĂLĂTORI"SA - SRTFC BUCUREȘTI | 07.06.2019 |
| 7. | RO 2017/B/020 | PĂPAN GEORGE | nouă | română | da | da | da | da | SNTFC "CFR CĂLĂTORI"SA - SRTFC BUCUREȘTI | 07.06.2019 |
| 8. | RO 2017/B/021 | BĂDICĂ IONUȚ GABRIEL | modificată | română | da | da | da | da | SNTFC "CFR CĂLĂTORI"SA - SRTFC BUCUREȘTI | 13.09.2018 |
| 9. | RO 2017/B/022 | MIHAI VIOREL | modificată | română | da | da | da | da | SNTFC "CFR CĂLĂTORI"SA - SRTFC BUCUREȘTI | 13.09.2018 |
| 10. | RO 2017/B/023 | CROITORU CRISTIAN | nouă | română | nu | da | nu | da | SNTFM "CFR MARFĂ"SA - CENTRUL ZONAL DE MARFĂ BUCUREȘTI | 07.06.2019 |
| 11. | RO 2017/B/024 | SPIȚĂ ADRIAN | nouă | română | nu | da | nu | da | SNTFM "CFR MARFĂ"SA - CENTRUL ZONAL DE MARFĂ BUCUREȘTI | 07.06.2019 |

* Valabilitatea declarației de recunoaștere a examinatorilor este în conformitate cu Art. 22 din Anexa Nr. 3 la OMT Nr. 615/2015.

Situație raportată de Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal, din cadrul ASFR – AFER.

**Contracte de inspecție tehnică
încheiate de furnizorii feroviară cu AFER conform OMT 290/2000, emise/ suspendate/ reziliate
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Denumirea agentului economic* | Nr. contract IT | Data începerii | Data expirării | Obiectul contractului | Observații |
|----------|---|-----------------|----------------|----------------|---|--|
| 1. | ASCONTI VTF SRL | 393 | 01.06.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 2. | COMSA S.A.U. Sucursala București | 1040/5 | 01.02.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, modernizare și întreținere infrastructură feroviară | - |
| 3. | CONFER Baia Mare | 334 | 01.04.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, modernizare și întreținere infrastructură feroviară | - |
| 4. | CONSTR FEROV MOLDOVA - în reorganizare | 392 | 01.06.2017 | 31.12.2017 | construcții, întreținere, modernizare și reparații infrastructură feroviară | - |
| 5. | CONSTRUZIONI LINEE FERROVIARIE Spa | 1040/10 | 01.03.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | suspendat începând cu 01.05.2017 |
| 6. | COPISA CONSTRUCTORA PIRENAICA Sucursala București | 911 | 01.01.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere, modernizări infrastructură feroviară | REZILIAT |
| 7. | DUMBRAVA MINUTĂ SRL | 371 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 8. | EDILCONST Câmpina | 333 | 01.04.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 9. | ELM ELECTROMONTAJ CLUJ SRL | 380 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 10. | EMON ELECTRIC | 991 | 01.01.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară și fabricare piese și produse pentru infrastructura feroviară | reziliat începând cu data de 01.06.2017 |
| 11. | FIVEX SRL | 800 | 01.01.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 12. | GAMIATRICOS COM SRL | 317 | 01.04.2017 | 31.12.2017 | comercializare de produse feroviare critice pentru infrastructura feroviară | - |
| 13. | GENERAL CONSTRUCT Focșani | 303 | 01.04.2017 | 31.12.2017 | fabricare-furnizare de produse pentru infrastructura feroviară | - |
| 14. | ICIM Arad - societate în insolvență | 352 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 15. | IPSAR Vălenii de Munte | 397 | 01.06.2017 | 31.12.2017 | fabricare de produse pentru material rulant | - |
| 16. | KADET SRL Galați | 299 | 01.04.2017 | 31.12.2017 | construire, reparare, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 17. | MADONU SUBTERRANEOS SRL | 318 | 01.04.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 18. | MARUB Brasov | 363 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații și întreținere piese și subsansambluri pentru material rulant | - |
| 19. | MULTIPLA Galați | 353 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | fabricare produse pentru infrastructura feroviară | - |
| 20. | ORGANE DE ASAMBLARE SA Brașov - în insolvență | 997 | 01.01.2017 | 31.12.2017 | fabricare produse pentru infrastructura feroviară | reziliat începând cu data de 01.06.2017 |
| 21. | P.A.B. ROMÂNIA SRL | 398 | 01.06.2017 | 31.12.2017 | construire, reparare, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 22. | PETROCONSTRUCT GROUP | 261 | 01.03.2017 | 31.12.2017 | construire, reparare, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |
| 23. | PLASTIC INJECT Iași | 370 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | fabricare-furnizare de produse pentru domeniul feroviar | - |
| 24. | PROMIN PROD Vinători Neamt | 975 | 01.01.2017 | 31.12.2017 | fabricare-furnizare de produse pentru material rulant , infrastructură și transport urban pe șină | obiect contract completat prin act adițional nr. 1/ 25.04.2017 |
| 25. | RAPH SERVICE SRL | 372 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | întreținere și reparații piese și produse pentru material rulant | - |
| 26. | R.C. - C.F. TRANS Brașov | 364 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, modernizare și întreținere infrastructură feroviară | - |
| 27. | RELOC Craiova | 344 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare material rulant și fabricare de piese de schimb pentru material rulant | - |
| 28. | ROMFEROVIA - în insolvență | 274 | 01.03.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, modernizare și întreținere infrastructură feroviară | - |
| 29. | SALINI IMPREGLIO Sucursala Făget | 41 | 01.01.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, modernizare și întreținere infrastructură feroviară și de metrou | suspendat începând cu 01.05.2017 |

ONFR – AFER

Contracte de inspecție tehnică

încheiate de furnizorii feroviari cu AFER conform OMT 290/2000, emise/ suspendate/ reziliate în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumirea agentului economic* | Nr. contract IT | Data începerii | Data expirării | Obiectul contractului | Observații |
|----------|-------------------------------|-----------------|----------------|----------------|---|------------|
| 30. | STIZO INDUSTRIAL SERVICES | 198 | 01.02.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, modernizare și întreținere infrastructură feroviară | - |
| 31. | TUNELE CONSTRUCT CĂI FERATE | 373 | 01.05.2017 | 31.12.2017 | construcții, reparații, întreținere și modernizare infrastructură feroviară | - |

* Adresa și datele de contact ale agenților economici care au încheiat cu AFER contracte de inspecție tehnică conform OMT 290/2000 se regăsesc în Lista furnizorilor feroviari autorizați AFER (format electronic), publicată periodic în Buletinul AFER.

Situație raportată de Serviciul Monitorizare "CE"/NNTR, din cadrul ONFR – AFER

**Autorizații de furnizor feroviar
eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|--|---|-------------------|--|
| 1. | A & S TURISM CONSTRUCT S.R.L. BAIA DE FIER, nr.45, Zona Râncă Corneșul Mare, Județul GORJ T/F: 0253/461.230 | AF 7274 Înlocuiește AF 6635 22.05.2017 21.05.2022 | 21.05.2018 | Lucrări de construcții montaj, rețele electrice subterane în zona de protecție CF și subtraversări linii de cale ferată; Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale instalații de semnalizare, centralizare și bloc (SCB); Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale instalații de telecomunicații TTR, inclusiv rețele de fibră optică; Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale instalații linie de contact LC |
| 2. | AEROFINA S.A. BUCUREȘTI, Sector 2, Șos. Fabrica de Glucoză, nr. 2-4 T: 021/242.07.72 F: 021/242.04.44 | AF 6337 Înlocuiește AF 5965 27.06.2014 26.06.2019 | 26.06.2018 | Subansambluri și piese de schimb pentru material rulant și infrastructura feroviară |
| 3. | ALBACO EXIM S.R.L. ORADEA, Str., Biruinței, nr.46, Județul ALBA T: 0258/811.794 F: 0258/812.209 | AF 7301 Valabilă 1 AN 12.06.2017 11.06.2018 | 11.06.2018 | Lucrări de construcții-montaj și reparații la instalațiile de electroalimentare (ELF); Lucrări de construcții-montaj și reparații la instalațiile de energoalimentare (EA) |
| 4. | AMRAIL S.R.L. CUMPĂNA, Str. Lebedelor, nr.55, județul CONSTANȚA F: 0369/449.422 | AF 7299 Înlocuiește AF 6871 09.06.2017 08.06.2022 | 08.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții, reparații și întreținere treceri la nivel cu calea ferată; Construcții, reparații porți de gabarit pentru pasaje de cale ferată |
| 5. | AQUAPROIECT S.A. BUCUREȘTI, Sector 6, Splaiul Independenței nr.294 T: 021/316.00.35 F: 021/316.00.42 | AF 6689 Înlocuiește AF 4654 10.06.2015 09.06.2020 | 09.06.2018 | Servicii de proiectare în domeniul infrastructurii feroviare; Furnizare de studii topografice, geodezice, geologice, geotehnice, hidraulice și hidrologice; Furnizare de studii de impact și monitorizare a factorilor de mediu pentru domeniul infrastructurii feroviare |
| 6. | ARCADIS EUROMETUDES S.A. BUCUREȘTI, Calea GRIVIȚEI, Nr. 136, CORP B, Etaj 2, Sector 1 T: 021/312.26.99 F: 021/312.26.97 | AF 7324 Înlocuiește AF 5243 27.06.2017 26.06.2022 | 26.06.2018 | Proiectare în domeniul infrastructurii feroviare |
| 7. | ASINED AUTOMOTIVE S.R.L. BUCUREȘTI BUCUREȘTI Str. General Doctor Emanoil Mihail Severin nr.16, sector 6, T: 021/316.27.85 F: 021/316.07.79 | AF 7311 Înlocuiește AF 5395 15.06.2017 14.06.2022 | 14.06.2018 | Articole tehnice din material plastic |
| 8. | ASTALROM S.A. CĂLĂRAȘI, Str. Varianta Nord, Nr. 1, Județul CĂLĂRAȘI T: 0242/332.471 F: 0242/331.485 | AF 7310 Înlocuiește AF 6967 15.06.2017 14.06.2022 | 14.06.2018 | Construcții, reparații, întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții, reparații, întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Construcții, reparații, întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar inclusiv instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Construcții, reparații și întreținere peroane, copertine, rampe de încărcare-descărcare, tunele și pasarele pietonale; Construcții, reparații și întreținere tunelului de cale ferată, galerii și stații de metrou; Structuri metalice, inclusiv cele de rezistență utilizate în infrastructura feroviară |
| 9. | ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI S.A. ARAD, Str. Petru Rareș, Nr. 1-3, Județul ARAD T:0257/233.651 F:0257/258.168 | AF 7320 Înlocuiește AF 6127 28.06.2017 27.06.2022 | 27.06.2018 | Vehicule feroviare pentru călători și metrou; Subansambluri și piese de schimb pentru material rulant (fabricare, reparare, întreținere, adaptare) |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|--|--|-------------------|---|
| 10. | BAXCOM S.R.L. Sat Marginea, Comuna Marginea, nr.278, județul SUCEAVA T: 0230/416.418 F: 0230/416.417 | AF 6249 Înlocuiește AF 5774 02.04.2014 01.04.2019 | 01.04.2018 | Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Construcții, reparații și întreținere peroane, cheiuri, rampe de încărcare/descărcare, copertine, pasarele; Construcții și consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri |
| 11. | BENINSTAL S.R.L. Sat Apahida, Comuna APAHIDA, Str. Republicii, nr.4/A, Județul CLUJ F: 0264/415.220 | AF 7302 Înlocuiește AF 6333 12.06.2017 22.06.2019 | 22.06.2018 | Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal dirijat cu diametre mai mici sau egale cu 1000 mm |
| 12. | CAMICNA CONSTRUCȚII S.R.L. BUCUREȘTI, Sectorul 2, B-dul Ferdinand I, nr. 168, camera 2 | AF 7280 Valabilă 1 AN 24.05.2017 23.05.2018 | 23.05.2018 | Construcții, reparații, întreținere, modernizare și consolidare clădiri cu specific feroviar și de metrou, inclusiv instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Construcții și reparații copertine, pasarele, peroane, rampe, cheiuri și drumuri de acces în domeniul infrastructurii feroviare; Construcții, consolidări, reparații terasamente de cale ferată și apărări de maluri, inclusiv lucrări de protecția mediului pentru calea ferată; Construcții, consolidări, reabilitări, reparații și întreținere poduri și podețe de cale ferată; Subtraversări linii de cale ferată, prin foraj orizontal; Construcții și refacere porți de gabarit pentru pasaje de cale ferată |
| 13. | CASA INVEST S.R.L. Sat Bârnova, Comuna Bârnova, județul IAȘI F: 0232/210.757 | AF 7282 Înlocuiește AF 5598 29.05.2017 28.05.2022 | 28.05.2018 | Construcția, întreținerea, repararea, modernizarea, consolidarea clădirilor cu specific feroviar, inclusiv instalațiilor aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Construcții și reparații copertine, pasarele, peroane, rampe, cheiuri, drumuri de acces în domeniul infrastructurii feroviare; Construcții, reparații, reabilitare, consolidare și întreținere poduri și podețe de cale ferată; Protecții anticorrosive la structuri metalice de rezistență ale podurilor și podețelor de cale ferată; Construcții-montaj de structuri metalice ale podurilor: tabiere metalice, podețe metalice; Construcții sau confecții metalice, destinate infrastructurii feroviare, care nu aparțin structurii de rezistență |
| 14. | CDP ENERGY S.R.L. Municipiul ARAD, Calea 6 Vânători, nr.55, Județul ARAD T/F: 0257/289.650 | AF 7293 Valabilă 1 AN 13.06.2017 12.06.2018 | 12.06.2018 | Extragerea și prelucrarea pietrei sparte pentru balastarea liniilor de cale ferată; Procesarea amestecului de agregate naturale utilizat la realizarea substratului căii (PSS); Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale |
| 15. | COLIN CONSTRUCT S.R.L. DEVA, Str. Gheorghe Barițiu, Nr. 12, Județul HUNEDOARA, T/F: 0254/221.070 | AF 6950 Înlocuiește AF 5483 10.05.2016 09.05.2021 | 09.05.2018 | Reparații periodice și întreținere curentă linii de cale ferată, fără sudarea șinelor |
| 16. | COMRAILS CLEAN S.R.L. BRAȘOV, Str. Automotoarelori, nr.2, Clădirea de Producție Industrială Acumulatori Județul BRAȘOV T/F: 0268/429.315 | AF 6914 Înlocuiește AF 6467 31.03.2016 30.03.2021 | 30.03.2018 | Salubritate (stații de cale ferată, spații în clădiri cu specific feroviar, vagoane de călători); Deservire și întreținere dormitoare pentru personal, clădiri administrative și se exploatare; Lucrări de curățire și spălarea a locomotivelor; Dezinsecție, dezinsecție, deratizare |
| 17. | CON METAL CF S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 3, Str. Sold. Anghel Ghetu, Nr. 1, Lot nr.2, Construcția C5 T/F: 031/345.09.72 | AF 7326 Înlocuiește AF 6963 28.06.2017 27.06.2022 | 27.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Construcții, consolidări terasamente de cale ferată, apărări de maluri, inclusiv lucrări de protecția mediului pentru calea ferată; Construcții-montaj și reparații capitale la instalații de semnalizare, centralizare și bloc (SCB); Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal; Decolmatarea albiilor la poduri și podețe, a șanțurilor și tăieri de vegetație pentru realizarea gabaritului de liberă trecere și vizibilității semnalelor; Erbicidare în zona căii ferate și a unităților de cale ferată |
| 18. | CONEST S.A. IAȘI, B-dul Metalurgiei, Nr. 2, Județul IAȘI T: 0232/230.694 F: 0232/437.913 | AF 6336 Înlocuiește AF 5865 25.06.2014 24.06.2019 | 24.06.2018 | Construcția, întreținerea, repararea, modernizarea, consolidarea clădirilor cu specific feroviar, și a instalațiilor aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Construirea, repararea, reabilitarea, consolidarea și întreținerea podurilor și podețelor de cale ferată; Lucrări de drumuri de acces în zona căii ferate |
| 19. | CONREP S.A. VIȘEU DE SUS, Str. MIORIȚEI, Nr. 4, Județul MARAMUREȘ T/F: 0262/353.988 | AF 7270 Înlocuiește AF 6593 16.05.2017 18.02.2019 | 18.02.2018 | Reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții, reparații și întreținere poduri și podețe de cale ferată |
| 20. | CONSITRANS S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 1, Str. Polonă, Nr. 56, Ap.1,2,3,4,5,6,7,8 T: 021/210.89.06 F: 021/210.79.66 | AF 6986 Înlocuiește AF 6669 07.06.2016 19.05.2020 | 19.05.2018 | Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|--|--|-------------------|---|
| 21. | CORNEL & CORNEL TOPOEXIM S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 2, Str. I.P: Ceaicovski nr.9, Scara B, Etaj 1, Ap. 16, F: 021/221.83.77 | AF 7289 Înlocuiește AF 5588 31.05.2017 30.05.2022 | 30.05.2018 | Studii topografice, geodezice, cartografie și fotogrametrie în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou |
| 22. | CORONA 94 CONTRANS S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 3, B-dul Nicolae Grigorescu, Nr. 27, Bloc Y/9C, Scara 3, Parter, Ap. 2 T/F: 021/230.11.93 | AF 6978 Înlocuiește AF 5430 02.06.2016 01.06.2021 | 01.06.2018 | Reparații periodice și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor |
| 23. | CRISTAN PRODEXIM S.R.L. CHITILA, Str. Banatului, nr.45, Județul ILFOV F: 021/436.32.09 | AF 7317 Înlocuiește AF 6970 22.06.2017 21.06.2022 | 21.06.2018 | Traverse din lemn neimpregnate, normale, speciale și pentru poduri calea ferată; Impregnarea traverselor din lemn, pentru calea ferată, cu antiseptici uleioși prin metoda vid-presiune |
| 24. | DAMIENA S.R.L. SAT MOARA NICA, Com.Moara, nr. 479, Camera 1, Județul SUCEAVA F: 0744 755 141 | AF 7277 Înlocuiește AF 6932 23.05.2017 21.04.2021 | 21.04.2018 | Construcții, consolidări, reparații terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții, reparații poduri, podețe, viaducte de cale ferată; Construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată; Construcții, reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal și săpătură deschisă; Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare; Colectare și evacuare gunoi din stațiile de cale ferată și linii curente; Traverse din lemn albe, neimpregnate, pentru calea ferată traverse normale, speciale și pentru poduri |
| 25. | DIABAS BATA S.R.L. TIMIȘOARA, Str. Chevereșului- Prelungire, nr.53, Județul TIMIȘ T/F: 0256/430.454 | AF 7264 Înlocuiește AF 5402 10.05.2017 09.05.2022 | 09.05.2018 | Extragerea și prelucrarea pietrei sparte destinată balastării liniilor de cale ferată |
| 26. | DMT CONSTRUCT S.R.L. CLUJ-NAPOCA, Str. Tăietura Turcului, nr.47, Județul CLUJ T/F: 0364/88.08.03 | AF 6666 Înlocuiește AF 6600 18.05.2015 17.05.2020 | 17.05.2018 | Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Decolmatarea albiilor la poduri și podețe, a șanțurilor, drenurilor și tăieri de vegetație pentru realizarea gabaritului de liberă trecere și a vizibilității semnalelor |
| 27. | DRASECO SERV S.R.L. Sat Brazii de Sus, Comuna BRAZI, Str. Trandafirilor, nr.60, Județul PRAHOVA T: 0728 297 814 | AF 6957 17.05.2016 16.05.2021 | 16.05.2018 | Lucrări de protecții anticorozive structuri metalice inclusiv cele de rezistență utilizate în infrastructura feroviară |
| 28. | EGIS ROMÂNIA S.A. BUCUREȘTI, Sector 1, Str. Dionisie Lupu nr. 64-66, Etj. 1 T: 021/312.24.48 F: 021/312.24.45 | AF 7279 Înlocuiește AF 5798 24.05.2017 23.05.2022 | 23.05.2018 | Proiectare, expertizare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou |
| 29. | ELECTRO ALFA INTERNAȚIONAL S.R.L. Botoșani, Str. Manolești Deal nr.33, județul Botoșani T:0231/532.186; F:0231/532185 | AF 6960 Înlocuiește AF 1199 20.05.2016 19.05.2021 | 19.05.2018 | Echipamente/sisteme electrice de joasă și medie tensiune în domeniul transportului feroviar și cu metroul; Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale instalații de energoalimentare în domeniul transportului feroviar și cu metroul |
| 30. | ELECTROMARA S.R.L. BAIA MARE, Str. Oltului, nr.15, Județul MARAMUREȘ T/F: 0262/211.254 | AF 7253 Înlocuiește AF 6917 02.05.2017 05.04.2021 | 05.04.2018 | Proiectare instalații electrice de joasă și medie tensiune; Proiectare subtraversări linii de cale ferată; Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal, pentru diametre mai mici sau egale de 400 mm |
| 31. | ELECTROPRECIZIA A.G. S.R.L. SĂCELE, Str. Parcului, nr.18, Hala 86, Județul BRAȘOV T/F: 0268/276.678 0372 874 399 | AF 7313 Înlocuiește AF 6915 15.06.2017 07.04.2021 | 07.04.2018 | Proiectare instalații electrice de electroalimentare (ELF) și energoalimentare (EA); Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale la instalațiile electrice de energoalimentare (EA); Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale la instalațiile electrice ELF |
| 32. | ELECTROPUTERE VFU PAȘCANI S.A. PAȘCANI, Str. Gării nr. 18, Județul IAȘI T: 0232/718.300 F: 0232/765.140 | AF 7263 Înlocuiește AF 5886 10.05.2017 07.04.2018 | 07.04.2018 | Repararea și modernizarea vehiculelor utilizate la transportul urban pe șine |
| 33. | ELECTROTEHNICA ECHIPAMENTE ELECTRICE S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 6 B-dul Timișoara, Nr. 104A, Corpul 2 Hala Electrotehnica T: 0314251220 F: 0314251222 | AF 6676 Înlocuiește AF 4611 26.05.2015 25.05.2020 | 25.05.2018 | Fabricare de echipamente și aparat electric de joasă tensiune pentru infrastructura feroviară și material rulant (redresoare monofazate și trifazate, surse de alimentare neîntreruptibile, invertoare monofazate și trifazate, transformatoare monofazate și trifazate de separare, bobine de filtrare, bobine de joantă, tablouri de distribuție) |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|---|--|-------------------|---|
| 34. | ELECTROTERMOMETRIA S.R.L. PAȘCANI, Str. 1 Decembrie 1918, nr. 44, Județul IAȘI T: 0232/761.957; F: 0232/765.733 | AF 6679 Înlocuiește AF 4634 02.06.2015 01.06.2020 | 01.06.2018 | Proiectare, execuție și furnizare de invertoare pentru lămpi fluorescente și elemente încălzitoare în tuburi metalice pentru instalații de automatizare utilizate în domeniul transportului feroviar și cu metroul |
| 35. | ELEKTRA INVEST S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 3, Str. Colței, nr.42, etj.2, ap.16 T: 021/634.32.45 F: 021/634.32.46 | AF 7281 Valabilă 1 AN 29.05.2017 28.05.2018 | 28.05.2018 | Lucrări de construcții-montaj, modernizări și reparații la instalațiile de electroalimentare în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou; Lucrări de construcții-montaj, modernizări și reparații la instalațiile de energoalimentare în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou; Servicii de proiectare și consultanță în domeniul instalațiilor (ELF și EA) aferente infrastructurii feroviare și de metrou |
| 36. | ENERGY TEAM CONSTRUCT INSTAL S.R.L. Com. Vânători nr.217, Județul MUREȘ T: 0741 692 996 F: 0265/771.826 | AF 6922 Înlocuiește AF 6598 11.04.2016 10.04.2021 | 10.04.2018 | Construcții-montaj și reparații instalații SCB |
| 37. | ENEROPTIM S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 3, Calea Vitan, nr.289 T: 021/346.10.44; 021/346.20.44 F: 021/346.11.76 | AF 7294 Înlocuiește AF 6916 06.06.2017 05.06.2022 | 05.06.2018 | Fabricare panouri de comandă-protecție, control la distanță și putere în curent continuu/curent alternativ în domeniul transportului feroviar și cu metroul |
| 38. | ENGENOR CONSTRUCȚII & SERVICII S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 6, Str. Fabricii, nr.47, Ansamblu Rezidențial QUADRA PLACE, bloc Tronson J, etaj 11, ap.3 (apartamentul J113) T: 0728 243 212 | AF 7259 Valabilă 1 AN Înlocuiește AF 6813 04.05.2017 03.05.2018 | 03.05.2018 | Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Construcții, întreținere, reparații, modernizări, consolidări clădiri cu specific feroviar, inclusiv cele care adăpostesc echipamente pentru controlul, conducerea și semnalizarea circulației feroviare (CED, CEM) și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Construcții peroane, cheiuri, rampe de încărcare/descărcare, copertine, pasarele; Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri |
| 39. | ETNIS S.R.L. IAȘI, Calea CHIȘINĂULUI (fosta TUTORA), Nr. 100-98, Județul IAȘI T/F: 0232/230.113 | AF 7278 Înlocuiește AF 6892 24.05.2017 23.05.2022 | 23.05.2018 | Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar, inclusiv instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Proiectare, execuție și service instalații aferente clădirilor cuspecific feroviar, cu excepția celor de gaze naturale |
| 40. | EURO CONSTRUCT S.A. CONSTANȚA, Str. JUSTIȚIEI, Nr. 24, LOTUL 2/1, Județul CONSTANȚA T/F: 0241/610.251 | AF 7307 Înlocuiește AF 6701 14.06.2017 24.06.2019 | 24.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Decolmatări albi la poduri și podețe, șanțuri și tăieri de vegetație pentru realizarea gabaritului de liberă trecere și vizibilității semnalelor; Construcții, reparații terasamente de cale ferată, apărări de maluri și lucrări de protecția mediului; Construcții-montaj, reparații și întreținere instalații SCB; Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal; Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Salubritizare (stații de cale ferată, spații în clădiri cu specific feroviar, vagoane de călători, rame electrice și automotoare, vagoane de dormit și cușetă, vagoane restaurant, bar și bistro); Construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată |
| 41. | EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 6 Str. Răzoare, Nr. 32, etj.4, LOT 12, LOT 13 T: 021/316.08.28 F: 021/316.08.25 | AF 5837 08.05.2013 07.05.2018 | 07.05.2018 | Construirea, modernizarea, întreținerea și repararea infrastructurii de transport urban pe șine |
| 42. | EURO MECANO CONSTRUCT S.R.L. PITEȘTI, Str. Prelungirea Doaga, nr.8, Județul ARGEȘ T/F: 0348/439.244 F: 0248/220.000 | AF 6996 Înlocuiește AF 6315 17.06.2016 16.06.2021 | 16.06.2018 | Lucrări de reparații și întreținere instalații de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) |
| 43. | EUROEXPRES S.R.L. ALBA IULIA, Str. Tudor Vladimirescu, nr.48, județul ALBA F: 0258/815.855 | AF 5811 15.04.2013 14.04.2018 | 14.04.2018 | Extragerea și prelucrarea pietrei sparte pentru balastarea liniilor de cale ferată |
| 44. | EXIMPROD POWER SYSTEMS S.R.L. BUZĂU, Str. Bistriței nr.3, Camera 11, Județul BUZĂU T: 0238/710.384 F: 0238/710.242 | AF 7288 Înlocuiește AF 6965 31.05.2017 30.05.2022 | 30.05.2018 | Producție de echipamente și aparate pentru instalații electrice |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|---|--|-------------------|---|
| 45. | FEROGIL S.R.L. Com. PREDEAL-SĂRARI, Sat Vitioara De Sus, Nr. 74, Județul PRAHOVA, T/F: 0244/280.110 | AF 6961 Înlocuiește AF 4869 23.05.2016 22.05.2021 | 22.05.2018 | Întreținere curentă și reparații periodice linii de cale ferată, fără sudarea șinelor |
| 46. | FRASINUL S.R.L. Sat ANIES, Com. Maieru, nr.59, Județul Bistrița-Năsăud T/F:0263/377.681 | AF 7308 Înlocuiește AF 6908 14.06.2017 13.06.2022 | 13.06.2018 | Construcții, reparații și consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe de cale ferată; Construcții, reparații și întreținere treceri la nivel cu calea ferată; Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Decolmatări albi la poduri, podețe, șanțuri, drenuri și tăieri de vegetație în zona de protecție și siguranță a căii ferate |
| 47. | GEOEDRA ROM S.R.L. BUCUREȘTI, Sectorul 2, Str. Vaselor nr.2, camera 1, bloc 34, scara 1, etj.1, ap.10 F: 021/311.83.63 | AF 7322 Înlocuiește AF 6972 26.06.2017 25.06.2022 | 25.06.2018 | Construcții, reparații, întreținere, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri (ziduri de sprijin, contraforturi, coloane, piloți, ancore, micropiloți, ranforți, drenuri); Construcții, reparații, reabilitări, consolidări poduri, podețe, viaducte și tunele de cale ferată (lucrări geotehnice speciale pentru fundații) |
| 48. | GRUPUL REPARAȚII INDUSTRIALE ȘI MONTAJ EXCAVAOARE X S.R.L. Municipiul TÂRGU JIU, Aleea Macului, nr.1, Județul GORJ T: 0253/217.412 F: 0253/217.415 | AF 7286 Valabilă 1 AN 30.05.2017 29.05.2018 | 29.05.2018 | Construcții-montaj structuri metalice inclusiv cele de rezistență destinate infrastructurii feroviare; Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Protecții anticorosive la structuri metalice inclusiv la cele de rezistență destinate infrastructurii feroviare |
| 49. | HEIDELBERGCEMENT ROMÂNIA S.A. BUCUREȘTI, Sector 1, Șos. București-Ploiești, nr.1A, Bucharest Business Park, Clădirea C2, etj.1-4 F: 0254/225.386 | AF 6939 12.05.2016 11.05.2021 | 11.05.2018 | Extragerea și prelucrarea pietrei sparte pentru prisma de balast a căii ferate |
| 50. | HYDRO BG S.R.L. GHIOROC, (fosta Balastieră) nr. FN, Județul ARAD T/F: 0357/413.885 | AF 6301 Înlocuiește AF 4187 02.06.2014 01.06.2019 | 01.06.2018 | Elemente prefabricate din beton pentru infrastructura feroviară |
| 51. | ICME ECAB S.A. BUCUREȘTI, Sector 3, Str. Drumul între Tarlale, Nr. 42 T: 021/ 209.01.11 F: 021/256.14.76 | AF 7276 Înlocuiește AF 6496 23.05.2017 22.05.2022 | 22.05.2018 | Cabluri electrice pentru domeniul transportului feroviar și cu metroul |
| 52. | INEUL S.R.L. NĂSĂUD, STR. Rahovei, nr. 3, Județul BISTRIȚA-NĂSĂUD T/F: 0263/360.014 | AF 7296 Înlocuiește AF 5455 12.06.2017 11.06.2022 | 11.06.2018 | Elemente prefabricate de beton și beton armat destinate transportului feroviar și cu metroul |
| 53. | INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT ȘI CONSTRUCȚII CĂI FERATE S.R.L. SINAIA, Str. Șoimului nr.3, județul PRAHOVA T/F: 021/318.67.11 (12) | AF 7262 Înlocuiește AF 7033 10.05.2017 09.05.2022 | 09.05.2018 | Construcții, modernizare, reabilitare, reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții, reparații și întreținere poduri și podețe de cale ferată; Construcții, reparații și întreținere treceri la nivel cu calea ferată; Subtraversări linii de cale ferată; Lucrări de întreținere și reparații curente instalații SCB; Revizia tehnică a trenurilor în stații de cale ferată la compunere, în tranzit și la sosire |
| 54. | IZOCOLOR 92 PROD S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 3, Sos. Dudești – Pantelimon, Nr. 19 T: 021/255.16.50 F: 021/255.01.69 | AF 6334 Înlocuiește AF 4167 25.06.2014 24.06.2019 | 24.06.2018 | Fabricarea grundurilor, vopselelor, emailurilor, lacurilor și diluanților |
| 55. | KANERA COM S.R.L. CRAIOVA, Str. GEORGE FOTINO Nr. 7, bloc 8, scara 1, ap.1, Județul DOLJ T/F: 0251/542.968 | AF 6969 Înlocuiește AF 6625 26.05.2016 25.05.2021 | 25.05.2018 | Construcții, reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată |
| 56. | KOBER S.R.L. Com. Dumbrava Roșie, Str. Gheorghe Caranfil nr.2, Județul NEAMȚ T: 0233/281.021 F: 0233/281.222 | AF 6698 Înlocuiește AF 4657 17.06.2015 16.06.2020 | 16.06.2018 | Produse și sisteme de protecție anticorozivă |
| 57. | KRAWK S.R.L. CLUJ-NAPOCA, Str. Fabricii de Zahăr, nr.12, Ap.10, Județul CLUJ F: 0368/818.601 | AF 7255 Înlocuiește AF 6277 03.05.2017 27.04.2019 | 27.04.2018 | Construcții, reparații și consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Procesarea amestecului de agregate naturale utilizate la alcătuirea substratului căii (PSS) |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|---|--|-------------------|---|
| 58. | LEMN METAL REGHIN S.C.M. REGHIN, Str. Iernuțeni, Nr. 120, Județul MUREȘ, T: 0265/512.813 F: 0265/511.397 | AF 6606 Înlocuiește AF 4397 23.03.2015 22.03.2020 | 22.03.2018 | Repararea răcitoarelor de ulei MD și TH de pe locomotive diesel |
| 59. | LICIU CON S.R.L. BUZĂU, Str. Mesteacănului, nr.6, Județul BUZĂU T/F: 0238/406.944 | AF 5819 Înlocuiește AF 5403 22.04.2013 21.04.2018 | 21.04.2018 | Reparații periodice și întreținere curentă linii de cale ferată, fără sudarea șinelor |
| 60. | LOGIC IT CONSULT S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 5, Aleea Bacău, nr.1, bloc B1, sc.D, etj.1, ap.66 T/F: 021/351.51.80 | AF 5786 Înlocuiește AF 5360 29.03.2013 28.03.2018 | 28.03.2018 | Sisteme și instalații de acces al călătorilor - taxare automată |
| 61. | LOUIS BERGER S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 1, Str. Dr. Iacob Felix, nr.63-69, Clădirea Premium Play, etj.7 T/F: 021/318.21.21 021/318.21.23 | AF 7325 Înlocuiește AF 4931 27.06.2017 26.06.2022 | 26.06.2018 | Proiectare, expertizare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou |
| 62. | LUCA WAY S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 2, Str. Barbu Văcărescu nr. 313-321, etj. 3,4,5 T: 0372 220 715 F: 0372 003 452 | AF 7298 Înlocuiește AF 6941 08.06.2017 26.04.2021 | 26.04.2018 | Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou |
| 63. | LUGOMET S.A. Lugoj , Str. Timișoarei nr.139-141, județul TIMIȘ T:0256/356.110; F:0256/ 350.325 | AF 7269 Valabilă 1 AN Înlocuiește AF 1614 16.05.2017 15.05.2018 | 15.05.2018 | Construcții și refacere porți de gabarit pentru treceri la nivel cu calea ferată |
| 64. | LUSCAN COM S.R.L. BUZĂU, Str. STADIONULUI, Bloc 25 A, Etj.3, Ap.20, Județul BUZĂU T/F: 0238/721.152 | AF 7268 Înlocuiește AF 6726 15.05.2017 14.05.2022 | 14.05.2018 | Agregate minerale cu utilizare în domeniul feroviar; Procesarea amestecului de agregate naturale utilizat la realizarea substratului căii PSS; Extragerea și prelucrarea pietrei sparte pentru balastarea liniilor de cale ferată; |
| 65. | MADONU SUBTERRANEOS S.R.L. CLUJ-NAPOCA, Str. Constantin Brâncoveanu, nr.15, ap.2, Județul CLUJ T/F: 0264/462.694 | AF 7287 Înlocuiește AF 6962 06.06.2017 05.06.2022 | 05.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere tunele de cale ferată; Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată |
| 66. | MARI-VILA COM S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 3, Drumul Gura Calii, nr. 34-38 T: 021/345.21.28 F: 021/345.22.11 | AF 7321 Înlocuiește AF 6988 26.06.2017 25.06.2022 | 25.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere linii de cale ferată și metrou, fără sudarea șinelor; Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții, reparații și întreținere peroane, rampe, cheiuri, drumuri de acces; Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Construcții, reparații și întreținere treceri la nivel cu calea ferată; Construcții și reparații clădiri cu specific feroviar și instalații aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal, pentru diametre mai mici sau egale cu 400 mm; Confecționare și montare aparate de cale; Structuri metalice, inclusiv cele de rezistență, destinate infrastructurii feroviare |
| 67. | MARUB S.A. (cu punctele de lucru: ARAD și BRAȘOV) BRAȘOV - Str. Automotoarelor nr.2, județul BRAȘOV T: 0268/334.505 F: 0268/334.507 | AF 7265 Înlocuiește AF 6164 12.05.2017 11.05.2022 | 11.05.2018 | Proiectare, execuție și reparații subsansambluri și piese de schimb pentru vehicule feroviare |
| 68. | MARUB S.A. (cu punctele de lucru: ARAD și BRAȘOV) BRAȘOV - Str. Automotoarelor nr.2, județul BRAȘOV T: 0268/334.505 F: 0268/334.507 | AF 7314 Înlocuiește AF 7265 16.06.2017 16.06.2022 | 16.06.2018 | Proiectare, execuție și reparații subsansambluri și piese de schimb pentru vehicule feroviare; Îndepărtarea materialelor care conțin azbest (MCA) și cu conținut de fibre ceramice refractare (MCFRCR) din vehiculele feroviare motoare și remorcate |
| 69. | MONORADAS S.R.L. Sat Iclod, Comuna Iclod, nr.1, Județul CLUJ T: 0742 807 565/ 0745 960 011 | AF 7318 Înlocuiește AF 7050 21.06.2017 28.08.2021 | 28.08.2017 | Traverse din lemn, neimpregnate, pentru calea ferată, normale, speciale și pentru poduri; Impregnarea traverselor și a stâlpilor din lemn, pentru calea ferată, cu antiseptici uleioși-creozot ecologic de tip C, prin metoda vid-presiune |
| 70. | NATIONAL PAINTS FACTORIES COMPANY SA MIROSLAVA, Com. MIROSLAVA, Județul IAȘI, T: 0232/236.920; 236.921 F: 0232/295.514 | AF 7273 Înlocuiește AF 5419 17.05.2017 16.05.2022 | 16.05.2018 | Sisteme de protecție anticorosivă și decorative |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|--|--|-------------------|--|
| 71. | NEW CF CONSTRUCT S.R.L. PAȘCANI, Str. Avram Iancu, nr.1A, Suburbia Blăgești, județul IAȘI T: 0743 787 514 | AF 7260 Valabilă 1 AN Înlocuiește AF 6882 08.05.2017 07.05.2018 | 07.05.2018 | Reparații, reabilitare și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții, reparații și întreținere treceri la nivel cu calea ferată; Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar, precum și a instalațiilor aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Construcții, reparații și întreținere peroane, rampe, cheiuri, copertine, pasarele, tuneluri și pasarele pietonale și drumuri de trecere |
| 72. | OMEGA PROIECT CONSTRUCT S.R.L. BUFTEA, Str. Aleea cu Brazi, Nr. 52, Județul ILFOV T: 021/350.13.32 F: 021/313.05.81 | AF 6655 Înlocuiește AF 4558 08.05.2015 07.05.2020 | 07.05.2018 | Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare |
| 73. | ORION AUTO INVEST S.R.L. Sat ARGEȘELU, Comuna Mărăcineni, nr.605B (Hala- producție), Județul ARGEȘ T: 0248/206.046 F: 0248/206.047 | AF 7261 Înlocuiește AF 6578 09.05.2017 22.02.2020 | 22.02.2018 | Confecții, construcții structuri metalice și părți componente ale acestora destinate infrastructurii feroviare, inclusiv tabliere, poduri și podețe metalice de cale ferată; Construcții-montaj de confecții, construcții, structuri metalice și părți componente ale acestora destinate infrastructurii feroviare, inclusiv tabliere, poduri și podețe metalice de cale ferată; |
| 74. | OZON SERV S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 2, Aleea Socului, Nr.2, Bloc B12, Scara 2, Etj. 4, Ap. 84 F: 031/814.91.94 | AF 6654 Înlocuiește AF 5146 07.05.2015 06.05.2020 | 06.05.2018 | Salubritate (stații de cale ferată, spații în clădiri cu specific feroviar, vagoane călători); Deservire și întreținere dormitoare pentru personal, clădiri administrative și de exploatare; |
| 75. | PAMIRCO S.R.L. MĂNĂȘTIUR, Nr. 105/A, Județul TIMIȘ T: 0256/325.831 | AF 7105 Înlocuiește AF 6954 19.10.2016 30.03.2020 | 30.03.2018 | Traverse din lemn, impregnate pentru calea ferată (traverse normale, speciale, și pentru poduri); Impregnarea traverselor din lemn, pentru calea ferată, cu antiseptici uleioși prin metoda vid-presiune |
| 76. | POD CONSTRUCT S.R.L. TIMIȘOARA, Str. Simion Bărnuțiu nr. 11A, Sc.B, et.1, ap.1, Județul TIMIȘ T/F: 0256/206.257 | AF 7312 Înlocuiește AF 5461 15.06.2017 14.06.2022 | 14.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere lucrări de artă (excepție tuneluri de cale ferată); Construcții, reparații, consolidări și întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Protecții anticorosive la construcții metalice cu specific feroviar |
| 77. | POLITUB S.A. Sat Sărățel, Comuna Sieu-Magherus, Km45 + 500, Județul BISTRIȚA- NASĂUD T: 0263/238.048 0263/235.874 F: 0263/235.800 | AF 7256 Valabilă 1 AN 02.05.2017 01.05.2018 | 01.05.2018 | Tuburi și accesorii din polietilenă pentru domeniul transportului feroviar și cu metroul |
| 78. | PORR CONSTRUCT S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 2, B-dul Dimitrie Pompeiu, nr. 6E, etj.8, Spațiile A T: 021/312.65.00 F: 021/312.65.01 | AF 6637 Înlocuiește AF 6233 29.04.2015 28.04.2020 | 28.04.2018 | Construcții, reparații, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată; Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal; Construcții, reparații și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Montarea și introducerea în calea ferată a aparatelor de cale; Construcții, reparații și întreținere tunele de cale ferată, galerii și stații de metrou; Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; Construcții, reparații peroane, rampe de încărcare/descărcare, copertine, tunele și pasarele pietonale; Construcții, reparații treceri la nivel cu calea ferată; Porți de gabarit pentru pasaje de cale ferată; Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare; |
| 79. | PROIECT L.G.&C.F. S.R.L. CONSTANȚA, Str. REMUS OPREANU, Nr. 12A, Bloc L2, Scara A, Parter, Ap. 2, Județul CONSTANȚA T/F: 0241/614.595 | AF 6307 Înlocuiește AF 4222 02.06.2014 01.06.2019 | 01.06.2018 | Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare |
| 80. | PROINVEST GROUP S.R.L. (Punctul de lucru Pașcani, str. Vatra nr.80, Județul Iași) PAȘCANI, Str. Grădiniței, nr. 1, Județul IAȘI T/F: 0232/766.342 | AF 6863 11.02.2016 10.02.2021 | 10.02.2018 | Ansambly, subansambly și piese pentru material rulant de cale ferată și metrou; Produse metalice obținute prin deformare plastică; Ansambly, subansambly și piese metalice pentru infrastructura feroviară |
| 81. | REVA S.A. SIMERIA, Str. Atelierele, Nr. 32, Jud. HUNEDOARA T: 0254/260.402 F: 0254/263.050 | AF 6980 Înlocuiește AF 6661 03.06.2016 02.06.2021 | 02.06.2018 | Piese turnate din fontă și din oțel |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|--|--|-------------------|---|
| 82. | ROGERA S.R.L. CHIȘODA, Str. Nicolae Firu, Nr. 200, Județul TIMIȘ, T: 0256/412.241 F: 0256/412.291 | AF 7315 Înlocuiește AF 6998 20.06.2017 19.06.2022 | 19.06.2018 | Dezinsecție, deratizare, dezinfecție; Tratamente fitosanitare (erbicidare) în zona căii ferate și a unităților de cale ferată; Lucrări de decolmatare a albiilor la poduri și podețe, a șanțurilor și tăieri de vegetație (defrișări) pentru asigurarea gabaritului de liberă trecere și vizibilității semnalelor; Salubritate (stații de cale ferată, spații în clădiri cu specific feroviar); Lucrări de construcții-montaj, reparații și întreținere instalații de semnalizare, centralizare, bloc (SCB) |
| 83. | SALMIR IMPEX S.R.L. VIȘEU DE SUS, Str. Rândunelelor nr. 11, județul MARAMUREȘ T: 0262/352.168 | AF 7305 Înlocuiește AF 6815 13.06.2017 12.06.2022 | 12.06.2018 | Traverse și stâlpi din lemn, neimpregnați pentru calea ferată (traverse normale, speciale și pentru poduri); Impregnarea traverselor și a stâlpilor din lemn pentru calea ferată cu antiseptici uleioși prin metoda vid-presiune; Reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar, inclusiv instalații aferente, cu excepția celor de gaze naturale; |
| 84. | SAMARA S.R.L. CONSTANȚA, Str. Calafatului, Nr. 64, Județul CONSTANȚA, T/F: 0241/674.737 | AF 7309 Înlocuiește AF 7101 14.06.2017 13.06.2022 | 13.06.2018 | Construcții, reparații, modernizări și întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții, reparații, modernizări și întreținere treceri la nivel cu calea ferată; Construcții, reparații modernizări lucrări de artă (excepție tunele de cale ferată); |
| 85. | SERVICE FAUR S.R.L. BUCUREȘTI, b-dul Basarabiei nr. 256, sector 3 T: 021/256.46.46; F: 021/256.46.48 | AF 5828 Înlocuiește AF 5639 26.04.2013 25.04.2018 | 25.04.2018 | Revizii și reparații la material rulant |
| 86. | SIRCUC CONSTRUCȚII FEROVIARE S.R.L. BRAȘOV, Fundătura Hărmanului nr.16A Județul Brașov F: 0368 818 601 | AF 7266 Înlocuiește AF 6951 15.05.2017 11.05.2021 | 11.05.2018 | Construcții și confecții metalice destinate infrastructurii feroviare și de metrou care nu aparțin structurilor de rezistență; Fabricarea și repararea aparatelor de ungere automată a șinelor; Confecționare joante izolante lipite pentru linii de căi ferate |
| 87. | SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A. REVIZIA DE VAGOANE ȚIRGU MUREȘ (cu Postul de revizie Teiuș) ȚIRGU MUREȘ, Str. Liviu Rebreanu, Nr. 56, Județul MUREȘ T/F: 0265/260.579; | AF 7257 Înlocuiește AF 6849 03.05.2017 01.02.2021 | 01.02.2018 | Revizii tehnice la trenuri în stații CF (la compunere, la sosire, în tranzit) |
| 88. | SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A. DEPOUL CFR IAȘI cu Punctul de lucru SELC BACĂU IAȘI, Str. Șoseaua Națională, nr. 3, Județul IAȘI T/F: 0232/250.999 | AF 6320 12.06.2014 11.06.2019 | 11.06.2018 | Reprofilarea bandajelor / roților osiilor montate ale vehiculelor feroviare pe strungul subteran tip HEGENSCHIED – 106 |
| 89. | SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A. REVIZIA DE VAGOANE TIMIȘOARA TIMIȘOARA, Str. GĂRII Nr. 2, Județul TIMIȘ T/F: 0372 872 189 | AF 7319 Înlocuiește AF 6984 22.06.2017 02.06.2021 | 02.06.2018 | Revizii tehnice la trenuri în stații CF (la compunere, la sosire, în tranzit); Dezinsecție și deratizare |
| 90. | SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A. REVIZIA DE VAGOANE BRAȘOV (cu Posturile de revizie Sibiu și Siculeni) BRAȘOV, Str. Automotoarelor, nr. 17A, Județul BRAȘOV F. 0268/477.063 | AF 7306 Înlocuiește AF 7127 13.06.2017 12.06.2022 | 12.06.2018 | Revizii tehnice la trenuri în stații CF (la compunere, la sosire, în tranzit); Dezinsecție și deratizare |
| 91. | SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A. REVIZIA DE VAGOANE CLUJ CLUJ NAPOCA, Str. Fabricii de Chibrituri, Nr. FN, Județul CLUJ F: 0264/433.205 | AF 7285 Înlocuiește AF 6461 12.06.2017 11.06.2022 | 11.06.2018 | Revizia a trenurilor în stații; Reparare piese de schimb pentru instalații de frână vagoane; Dezinsecție și deratizare |
| 92. | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. REVIZIA DE VAGOANE PALAS CONSTANȚA - Str. I.C. Brătianu nr. 587, județul CONSTANȚA T/F: 0372 842 768 | AF 6902 Înlocuiește AF 4899 24.03.2016 23.03.2021 | 23.03.2018 | Revizia trenurilor în stații |
| 93. | SNTFM „CFR MARFĂ” S.A. REVIZIA DE VAGOANE SUCEAVA (cu Postul de revizie SOCOLA și Punctele de lucru PIATRA NEAMȚ și VATRA DORNEI) SUCEAVA, Str. Nicolae Iorga, Nr. 7, Județul SUCEAVA F: 0372 842 177 | AF 7254 Înlocuiește AF 6557 02.05.2017 01.05.2022 | 01.05.2018 | Revizii tehnice la trenuri în stații CF (la compunere, la sosire, în tranzit) |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|--|--|-------------------|---|
| 94. | SOCIETATEA COMERCIALĂ DE PRODUCȚIE INDUSTRIALĂ DE APARATAJ, CENTRALIZARE ȘI TELECOMANDĂ, CĂI FERATE SPIACT BRAȘOV S.A. Municipiul BRAȘOV, Str. Automotoarelor nr.10, județul BRAȘOV T: 0268/330.022 F: 0268/329.190 | AF 7304 Înlocuiește AF 5418 13.06.2017 12.06.2022 | 12.06.2018 | Construcții-montaj, fabricare și reparații de echipamente fixe și aparataj pentru instalațiile feroviare de siguranța circulației SCB |
| 95. | SODERO INDUSTRIES S.R.L. DEVA, Str. Depozitelor, nr.10, județul HUNEDOARA email: sodero_industries@yahoo.com | AF 7300 Valabilă 1 AN 12.06.2017 11.06.2018 | 11.06.2018 | Fabricare de componente metalice pentru transportul feroviar; Construcții montaj structuri metalice, inclusiv cele de rezistență, în domeniul infrastructurii feroviare |
| 96. | SOFTRONIC S.R.L. CRAIOVA, Calea Severinului, nr.40, Județul DOLJ T: 0351/409.151 F: 0351/178.948 | AF 7284 Înlocuiește AF 6979 29.05.2017 02.06.2021 | 02.06.2018 | Echipamente electrice și electronice pentru materia rulant (fabricare și reparare) |
| 97. | SOLVO CHEMIKALS S.R.L. Municipiul Tirgu Mureș, Str. Gheorghe Doja, nr.76, Județul MUREȘ T/F: 0265/268.941 | AF 7267 Înlocuiește AF 5802 12.05.2017 07.04.2018 | 07.04.2018 | Produse pentru spălare, curățare și dezinfectare |
| 98. | SOROCAM S.R.L. POPEȘTI LEORDENI, Șosea de Centură nr.73, Județul Ilfov F: 021/213.31.66 | AF 7323 Înlocuiește AF 5322 26.06.2017 25.06.2022 | 25.06.2018 | Extracția și prepararea pietrei sparte destinată liniilor de cale ferată |
| 99. | START ENERGIA S.R.L. (prin punctul de lucru - Atelier de producție Acumulatori din Drumul Poiana Pietrei) BUCUREȘTI, Sector 1, Aleea Privighetorilor, nr. 85, parter, camera 3, bloc B, scara A, ap.69 F: 031 425 45 67 | AF 7303 Înlocuiește AF 6190 12.06.2017 11.06.2022 | 11.06.2018 | Baterii de acumuloare pentru material rulant de cale ferată |
| 100. | STEGRIAL S.R.L. GURA HUMORULUI, B-dul Bucovinei, Nr. 170, Județul SUCEAVA, T/F: 0230/235.184 | AF 6819 Înlocuiește AF 4744 29.12.2015 28.12.2020 | 28.12.2017 | Traverse din lemn, neimpregnate, pentru calea ferată, normale, speciale și pentru poduri; Impregnarea traverselor și a stâlpilor din lemn, pentru calea ferată, cu antiseptici uleioși prin metoda vid și presiune, |
| 101. | STONE CONSTRUCT S.R.L. MEDGIDIA, Str. Constantin Golea, nr. 15, Județul CONSTANȚA T/F: 0241/814.079 | AF 7283 Înlocuiește AF 6943 31.05.2017 30.05.2022 | 30.05.2018 | Întreținere curentă și reparații periodice linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții-montaj, reparații și întreținere instalații SCB; Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalații aferente cu excepția celor de gaze naturale; Subtraversări linii de cale ferată |
| 102. | SWIETELSKY CONSTRUCȚII FERUVIARE S.R.L. BUCUREȘTI, Sector 1, Str. Constantin Bălăcescu, nr. 14 T: 021/411.78.20 F: 021/411.78.23 | AF 7271 Înlocuiește AF 6942 16.05.2017 27.04.2021 | 27.04.2018 | Construcția, modernizarea, reabilitarea căii de rulare a tramvaielor; Sudarea electrică prin procedeul sudurii electrice cu topire intermediară și presiune în capete a șinelor pentru tramvai; Sudarea prin procedeul sudurii rapidenaluminotermice a șinelor pentru tramvai |
| 103. | TANCRAD S.R.L. GALAȚI, Str. BRĂILEI, nr.169-J, Județul GALAȚI T: 0236/432.021 F: 0236/417.432 | AF 7001 Înlocuiește AF 6648 08.07.2016 04.05.2020 | 04.05.2018 | Construcții, reparații, întreținere, modernizare și reabilitare linii de cale ferată, fără sudarea șinelor; Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal dirijat pentru diametre de maxim 900 mm |
| 104. | TEHCON EDILITARE & INFRASTRUCTURĂ S.R.L. OTOPENI, Calea Bucureștilor, nr.224E, Etaj 1, Camera E46, Județul ILFOV T/F: 021/317.44.05 | AF 7291 Înlocuiește AF 4302 06.06.2017 05.06.2022 | 05.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe de cale ferată; Construcții, reparații și întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Construcții, reparații, întreținere peroane, cheiuri, rampe, copertine, pasarele aferente infrastructurii feroviare; Construcții, reparații, întreținere, modernizare, reabilitare linii de cale ferată și metrou, fără sudarea șinelor; Construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată; Elemente prefabricate din beton, beton armat și beton precomprimat, destinate infrastructurii feroviare; Subtraversări linii de cale ferată |
| 105. | TEHNOLOGIE ȘI PRESTĂRI CU SISTEME DE UTILAJE TERASIERE S.R.L. Municipiul MOTRU, Str. Artarului, nr.2, bloc T11, scara B, Ap.6, Județul GORJ T/F: 0253/376.008 | AF 7316 20.06.2017 19.06.2022 | 19.06.2018 | Construcții, reparații și întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri |

ONFR – AFER

Autorizații de furnizor feroviar eliberate/vizate de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate Adresă sediu Telefon; fax | Serie și nr. AFF Eliberare AFF Valabilitate AFF | Valabilitate viză | Domeniul autorizat |
|----------|---|--|-------------------|---|
| 106. | TEHNOTON S.A. IAȘI, Calea CHIȘINĂULUI, Nr. 43, Județul IAȘI, T: 0232/232.221 F: 0232/231.740 | AF 6643 Înlocuiește AF 4578 30.04.2015 29.04.2020 | 29.04.2018 | Fabricare, reparare transformatoare, produse bobinate, inductori Fabricare, reparare echipamente electronice, electrotehnice; Fabricare produse mase plastice |
| 107. | TERAPLAST S.A. BISTRIȚA, "Parcul Industrial Teraplast" amplasat în extravilanul Municipiului Bistrița, DN 15A, km 45+500, Județul Bistrița-Năsăud T: 0263/238.202 F: 0263/231.221 | AF 6937 Înlocuiește AF 6526 26.04.2016 25.04.2021 | 25.04.2018 | Tuburi, fittinguri, cămine din PVC, PP și PE, accesorii pentru protecția cablurilor electrice și telecomunicații, canalizări și drenaj |
| 108. | TITAN MAR S.A. Sat Chiajna, Comuna Chiajna, Șos. De Centură nr. 1bis, Județul ILFOV T: 0722 558 979 | AF 7297 Înlocuiește AF 7134 09.06.2017 08.06.2022 | 08.06.2018 | Lucrări de finisaj pentru spații, stații și galerii de metrou; Lucrări de finisaj pentru clădiri cu specific feroviar și de metrou |
| 109. | TRANS LINK S.R.L. BACĂU, Str. 9 MAI, Nr. 80, Județul BACĂU M : 0730 593 494 T/F: 0234/571.416 | AF 6987 Înlocuiește AF 5060 07.06.2016 06.06.2021 | 06.06.2018 | Construcții-montaj, reparații, întreținere a instalațiilor SCB |
| 110. | TRANSTEHNIC S.R.L. BRĂILA, B-dul INDEPENDENȚEI, Bloc B6, Scara 1, Etaj 3, Ap. 6, Județul BRĂILA, T/F: 0239/613.904 | AF 7272 Înlocuiește AF 5377 16.05.2017 15.05.2022 | 15.05.2018 | Reparații planificate la vehicule feroviare; Revizii planificate și reparații accidentale la vehicule feroviare |
| 111. | TRANSTRADE S.R.L. Comuna LUPENI, Str. Principală, nr.566/A, Județul HARGHITA T/F: 0260/248.263 | AF 6321 Înlocuiește AF 5858 12.06.2014 27.05.2018 | 27.05.2018 | Extragerea și prelucrarea pietrei sparte pentru balastarea liniilor de cale ferată |
| 112. | TUNELE CONSTRUCT CĂI FERATE S.A. BRAȘOV, Str. HĂRMANULUI, Nr. 17E, Județul BRAȘOV F: 0372 871 841 | AF 7258 04.05.2017 03.05.2022 | 03.05.2018 | Construcții, reparații, consolidări tuneluri, galerii și stații de metrou; Construcții, reparații, întreținere lucrări de artă din domeniul feroviar; Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri; Subtraversări linii de cale ferată |
| 113. | UNIPLAST-R S.R.L. FOCȘANI, B-dul BUCUREȘTI, nr. 76, județul VRANCEA T: 0237/613.900; F: 0237/213.952 | AF 6282 Înlocuiește AF 4160 29.04.2014 28.04.2019 | 28.04.2018 | Articole tehnice din material plastic |
| 114. | UTI GRUP S.A. BUCUREȘTI, sector 2, Str. Cernăuți nr.27C T: 021/211.04.33; 021/201.23.00 F: 021/316.75.84 | AF 7290 Înlocuiește AF 6735 06.06.2017 05.06.2022 | 05.06.2018 | Proiectare, consultanță tehnică, produse, sisteme, software, lucrări de construcții-montaj, modernizare și reparații capitale, instalare și punere în funcțiune, întreținere și reparații curente pentru: - Instalații de alarmare și securitate contra incendiului și efracției; instalații de stingere și limitare la incendiu, sisteme de monitorizare și control acces; sisteme de taxare automată; - Instalații TVCI (televiziune cu circuit închis); sisteme de comunicații, automatizare și monitorizare date; sisteme de informare dinamică (afișare, sonorizare); instalații de ceasoficare; monitorizare trafic și măsurători GPS; - Instalații de semnalizare, centralizare și interblocare (SCB) și pentru instalațiile de siguranță și automatizare a traficului; - Instalații de ELF, EA, LC (inclusiv protecție cale și vecinătate), instalații electrice de comandă la distanță și telesemnalizări (telemecanică); - Instalații TTR-Tc (inclusiv rețele de fibră optică); - Clădiri cu specific feroviar și merou , inclusiv instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale; instalații electrice, sanitare, de încălzire, de ventilație și climatizare; utilizate în transportul feroviar și cu metroul. Proiectare, producție, modernizare, întreținere și reparații pentru tablouri electrice utilizate în transportul feroviar și cu metroul; Proiectare, producție, modernizare, întreținere și reparații pentru produse, sisteme, software, utilizate în transportul feroviar și cu metroul; |
| 115. | V.R.G. S.R.L. VIȘOARA, Municipiul BISTRIȚA, Str. Dealul Viilor nr. 7, Județul BISTRIȚA-NĂSĂUD T: 0263/341.199 F: 0263/341.036 | AF 7295 Înlocuiește AF 6326 07.06.2017 06.06.2022 | 06.06.2018 | Ansambluri, subansambluri și repere din PAFS, pentru material rulant |

Situație raportată de Serviciul Verificare "CE"/NNTR Vehicule, Serviciul Verificare "CE"/NNTR și Sub sisteme Structurale CCS la Bord și Energie, Serviciul Verificare "CE"/NNTR Sub sistem Structural Infrastructură, din cadrul ONFR – AFER și Serviciul Transport Urban pe Șine, din cadrul AFER

**Certificate de omologare tehnică feroviară
eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. OT | Denumire agent economic | Certificat de omologare tehnică feroviară seria OT | | | | | | |
|-------------|---|---|------------|-------|---------------|----------------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 1. | CRH CIMENT (ROMÂNIA) S.A. BUCUREȘTI | Piatră spartă pentru balastarea liniilor de cale ferată Cariera Suseni | 2B | 77 | 08.05.2017 | 07.05.2022 | - | - |
| 2. | DUNAPREF CARIERE S.R.L. NICULIȚEL | Piatră spartă pentru balastarea liniilor de cale ferată Cariera Niculițel | 2B | 98 | 09.06.2017 | 08.06.2022 | - | - |
| 3. | ELECTROPLAST S.A. BISTRIȚA | Cabluri de energie cu izolație din polietilenă reticulară și manta fără halogen, cu întârziere mărită lapropagarea flăcării, U0/U 0,6/1 kV | 1A | 121 | 27.06.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 4. | | Cabluri de energie cu izolație din polietilenă reticulară și manta fără halogen, cu întârziere mărită lapropagarea flăcării, U0/U 0,6/1 kV | 1A | 122 | 27.06.2017 | 26.06.2022 | - | - |
| 5. | | Cabluri de energie cu izolație de polietilenă reticulată și manta fără halogen, cu întârziere mărită la propagarea flăcării, U0/U 0,6/1kV tip N2XCH și NA2XCH | 1A | 125 | 30.06.2017 | 29.06.2018 | - | - |
| 6. | ELECTROTEHNICA ECHIPAMENTE ELECTRICE S.A. BUCUREȘTI | Invertor monofazat tip IMD 2x10 kVA/384V/230V-75 Hz pentru instalațiile de semnalizare, centralizare, bloc (SCB) | 1A | 80 | 16.05.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 7. | | Invertor monofazat tip IMD 2x10 kVA/384V/230V-75 Hz pentru instalațiile de semnalizare, centralizare, bloc (SCB) | 1A | 81 | 16.05.2017 | 15.05.2022 | - | - |
| 8. | EUROPAN PROD S.A. PITEȘTI | Dale prefabricate de beton armat pentru treceri la nivel cu calea ferată | 1A | 79 | 16.05.2017 | 15.05.2022 | - | - |
| 9. | FEROM S.R.L. BUCUREȘTI, Punct de lucru CUGIR (Str. Victoriei, nr. 22, Județul Alba) | Regulator automat de timonerie de frână tip RL2-350 | 1A | 92 | 06.06.2017 | 05.06.2022 | - | - |
| 10. | FEROM S.R.L. BUCUREȘTI, Punct de lucru Hala Producție CUGIR | Ansamblu furcă de suspensie de la Locomotiva DIESEL Electrică de 2100 CP | 1A | 75 | 02.05.2017 | 01.05.2018 | - | - |
| 11. | ICPE ACTEL S.A. BUCUREȘTI | Sursă de electroalimentare tip 40KVA/400V/230V-50Hz | 1A | 84 | 26.05.2017 | 25.05.2018 | - | - |
| 12. | IMSAT S.A. BUCUREȘTI | Reparație planificată tip RR la drezina PLASSER & THEURER tip OBW 10S | 1A | 120 | 27.06.2017 | 26.06.2018 | - | - |
| 13. | ISAF- SOCIETATE DE SEMNALIZĂRI ȘI AUTOMATIZĂRI FERROVIARE S.A. BUCUREȘTI | Indicator luminos cu fibră optică | 1A | 99 | 09.06.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 14. | | Indicator luminos cu fibră optică | 1A | 100 | 09.06.2017 | 08.06.2022 | - | - |
| 15. | | Echipamente SCB. Cutii cu echipament SCB. (tip PC-1, Pca, UT, UI, D-4-40, D-7-64) | 1A | 123 | 29.06.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 16. | | Echipamente SCB. Cutii cu echipament SCB. (tip PC-1, Pca, UT, UI, D-4-40, D-7-64) | 1A | 124 | 29.06.2017 | 28.06.2022 | - | - |
| 17. | IZOCOLOR 92 PROD S.R.L. BUCUREȘTI | Sistem alchido-melaminic de protecție anticorozivă seria 500 (grund alchidic anticoroziv G 500, vopsea intermediară alchidică VI 500, email alchidic E 500) | 2B | 109 | 21.06.2017 | 20.06.2022 | - | - |
| 18. | | Sistem alchidic de protecție anticorozivă seria 572 (grund alchidic anticoroziv G 544, email alchidic E 572) | 2B | 110 | 21.06.2017 | 20.06.2022 | - | - |
| 19. | | Sistem alchidic de protecție anticorozivă, diluabil cu apă seria 850 (grund alchidic anticoroziv G 850, email alchidic E 850) | 2B | 111 | 21.06.2017 | 20.06.2022 | - | - |
| 20. | | Sistem alchidic de protecție anticorozivă, diluabil cu apă seria 850 (grund alchidic anticoroziv G 850, email alchidic E 850) | 2B | 112 | 21.06.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 21. | LUSCAN COM S.R.L. BUZĂU | Piatră spartă pentru balastarea liniilor de cale ferată, Cariera BĂTUȚA | 2B | 101 | 14.06.2017 | 13.06.2022 | - | - |
| 22. | MACON S.R.L. DEVA | Elemente prefabricate de beton armat pentru poduri și podețe de cale ferată | 1B | 97 | 08.06.2017 | 23.08.2021 | - | - |
| 23. | METABET CF S.A. PITEȘTI | Traversă monobloc din beton precomprimat tip TFE pentru prinderea elastică a șinei de cale ferată cu sistem de prindere PANDROL FASTCLIP FE | 1A | 108 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 24. | MGT GRUP S.R.L. CLUJ-NAPOCA | Șuruburi și piulițe de înaltă rezistență pentru asamblări pretensionate de structuri metalice | 1A | 89 | 29.05.2017 | 28.05.2022 | - | - |
| 25. | | Șuruburi de cale ferată tip C, SI, P, D și DT | 1A | 87 | 29.05.2017 | 28.05.2022 | - | - |

ONFR – AFER

Certificate de omologare tehnică feroviară eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. OT | Denumire agent economic | Certificat de omologare tehnică feroviară seria OT | | | | | | |
|-------------|---|---|------------|-------|---------------|----------------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 26. | MGT GRUP S.R.L. CLUJ-NAPOCA | Piulițe pentru șuruburi de cale ferată. Piulițe tip B și C | 1A | 88 | 29.05.2017 | 28.05.2022 | - | - |
| 27. | MICO ELECTRO S.R.L. BUCUREȘTI | Cutie semnalizare prezentă tensiune | 2A | 90 | 31.05.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 28. | | Cutie semnalizare prezentă tensiune | 2A | 91 | 31.05.2017 | 30.05.2022 | - | - |
| 29. | MONORADAS S.R.L. ICLOD | Traverse din lemn neimpregnate normale, speciale pentru poduri și aparate de cale | 1A | 113 | 21.06.2017 | 13.03.2022 | - | - |
| 30. | NEPTUN S.A. CÂMPINA | Angrenaje și subsansamble pentru automotoare | 1A | 76 | 03.05.2017 | 02.05.2018 | - | - |
| 31. | SATIMPEX S.R.L. SÂNANDREI | Prelate pentru vagoane de cale ferată, confecționate prin sudare CIF | 2A | 117 | 23.06.2017 | 22.06.2022 | - | - |
| 32. | SOCIETATEA COMERCIALĂ DE PRODUCȚIE INDUSTRIALĂ DE APARATAJ, CENTRALIZARE ȘI TELECOMANDĂ CĂI FERATE SPIACT ARAD S.A. | Funii multifilare din cupru sau oțel pentru circuite de cale | 1A | 82 | 19.05.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 33. | | Funii multifilare din cupru sau oțel pentru circuite de cale | 1A | 83 | 19.05.2017 | 18.05.2022 | - | - |
| 34. | | Set bare cu suport și accesorii pentru electromecanism de macaz - subsansamblurile aferente setului de bare utilizat la SLK-EM5, SLK-L700H/S700K și suportii de electromecanism tip SEM-SLK-EM5/L700H/S700K respectiv SEM-L700H/S700K | 1A | 68 | 28.03.2016 | 27.03.2017 | 19.05.2017 | 27.03.2018 |
| 35. | SOFTRONIC S.R.L. CRAIOVA | Electrocompresor elicoidal de aer tip CES 3.8/4.2 pentru locomotive | 1A | 78 | 15.05.2017 | 14.05.2018 | - | - |
| 36. | VOESTALPINE VAE APCAROM S.A. BUZĂU | Bretea B 49E1-300-1:9 Af, Ec.1435 mm, D=4,75 m | 1A | 93 | 06.06.2017 | 05.06.2022 | - | - |
| 37. | | Bretea B 49E1-300-1:9 Af, Ec.1435 mm, D=5,00 m | 1A | 94 | 06.06.2017 | 05.06.2022 | - | - |
| 38. | | Bretea B 60E1-300-1:9 Af, Ec.1435 mm, D=4,75 m | 1A | 95 | 06.06.2017 | 05.06.2022 | - | - |
| 39. | | Bretea B 60E1-300-1:9 Af, Ec.1435 mm, D=5,00 m | 1A | 96 | 06.06.2017 | 05.06.2022 | - | - |
| 40. | | Bretea combinată S60E1-190-1:9 DR/S60E1-190-1:9 ST TJD60E1-190-1:9/S60E1-190-1:9 DR Af, Ec. 1432 mm, D=4,75 m | 1A | 115 | 23.06.2017 | 22.06.2022 | - | - |
| 41. | | Bretea combinată S60E1-300-1:9 ST/S60E1-190-1:9 ST S60E1-190-1:9/ST/S60E1-190-1:9 DR Af, Ec. 1432 mm, D=4,75 m | 1A | 114 | 23.06.2017 | 22.06.2022 | - | - |
| 42. | VULCISPAS S.R.L. BUCUREȘTI | Produse izolante din polietilenă pentru șina a III-a de metrou | 1A | 85 | 29.05.2017 | durata nedeterminată | - | - |
| 43. | | Produse izolante din polietilenă pentru șina a III-a de metrou | 1A | 86 | 29.05.2017 | 28.05.2022 | - | - |

Situație raportată de Serviciul Verificare "CE"/NNTR Vehicule, Serviciul Verificare "CE"/NNTR și Subsisteme Structurale CCS la Bord și Energie, Serviciul Verificare "CE"/NNTR Subsistem Structural Infrastructură, din cadrul ONFR – AFER și Serviciul Transport Urban pe Șine, din cadrul AFER

Certificate de omologare tehnică feroviară suspendate/retrase de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. OT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Certificat de omologare tehnică feroviară seria OT | | | | | | | |
|-------------|--|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii | Observații |
| 1. | MACON S.R.L. DEVA | Elemente prefabricate de beton armat pentru poduri și podețe de cale ferată | 1B | 136 | 24.08.2016 | 23.08.2021 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU OT 97/2017 |
| 2. | PALAD S.R.L. PĂLTINOASA | Traverse din lemn neimpregnate, normale, speciale pentru poduri și aparate de cale | 1A | 42 | 14.03.2017 | 13.03.2022 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU OT 113/2017 |

Situație raportată de Serviciul Verificare "CE"/NNTR Vehicule, Serviciul Verificare "CE"/NNTR și Subsisteme Structurale CCS la Bord și Energie, Serviciul Verificare "CE"/NNTR Subsistem Structural Infrastructură, din cadrul ONFR – AFER și Serviciul Transport Urban pe Șine, din cadrul AFER

**Acorduri tehnice feroviare
eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000,
în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017**

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | | |
|-------------|--|---|---|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii | |
| 1. | 2 INVEST S.R.L. CLUJ-NAPOCA | Proiectare, consultanță și expertizare în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 385 | 11.05.2016 | 10.05.2017 | 31.05.2017 | 10.05.2018 | |
| 2. | A.R.M. GRUP FERVIAR S.R.L. IAȘI | Comercializarea produselor feroviare critice destinate liniilor ferate industriale | 1A | 302 | 05.05.2017 | 04.05.2019 | - | - | |
| 3. | ACCIONA CONSTRUCCION S.A. MADRID SPANIA | Construcții, reparații, modernizări, consolidări, reabilitări și întreținere galerii și stații de metrou | 1A | 378 | 26.05.2017 | 25.05.2018 | - | - | |
| 4. | | Construcții și modernizare cale de rulare pentru metrou, fără sudarea șinelor | 1A | 379 | 26.05.2017 | 25.05.2018 | - | - | |
| 5. | | Construcții, reparații peroane și copertine destinate infrastructurii de metrou | 1A | 380 | 26.05.2017 | 25.05.2018 | - | - | |
| 6. | | Construcții și consolidări terasamente de cale de rulare la metrou (linii de suprafață) | 1A | 381 | 26.05.2017 | 25.05.2018 | - | - | |
| 7. | | Construcții și reparații clădiri care adăpostesc echipamentele pentru controlul, conducerea și semnalizarea circulației feroviare și instalațiile aferente cu excepția celor de gaze naturale | 1A | 367 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 8. | | Construcții și modernizări linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 368 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 9. | | Construcții și reparații peroane, rampe, cheiuri, pasaje, copertine | 1A | 369 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 10. | | Construcții poduri și podețe din grinzi metalice și beton armat | 1A | 370 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 11. | | Subtraversări linii de cale ferată, prin foraj orizontal cu diametre mai mici sau egale cu 400 mm | 2B | 371 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 12. | | Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 372 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 13. | | Construcții, modernizări și reparații treceri la nivel cu calea ferată | 1A | 373 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 14. | | Construcții, reparații, modernizări, consolidări, reabilitări și întreținere tunele de cale ferată | 1A | 374 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | 23.05.2017 | 22.03.2018 | |
| 15. | | ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A. MADRID SPANIA | Construcții montaj, modernizări și reparații capitale instalații LC | 1A | 89 | 09.02.2016 | 08.02.2017 | 02.05.2017 | 08.02.2018 |
| 16. | | ADREM ENGINEERING S.R.L. BUCUREȘTI / IDS GmbH ETTLINGEN - GERMANIA | Sistem SCADA & DMS pentru instalațiile de electrificare ale infrastructurii feroviare | 1B | 300 | 04.05.2017 | 03.05.2019 | - | - |
| 17. | AKTOR TECHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR S.A.) GRECIA | Încercări și determinări în laborator și în SITU | 2A | 382 | 06.05.2015 | 05.05.2017 | 25.05.2017 | 05.05.2020 | |
| 18. | ALFRED NET S.R.L. POPEȘTI LEORDENI / VERINT VIDEO SOLUTIONS UK LIMITED | Sistem integrat de supraveghere video | 1A | 297 | 07.05.2015 | 06.05.2017 | 03.05.2017 | 06.05.2019 | |
| 19. | ALSIM ALARKO SANAYI TEESISLERI VE TICARET A.Ş. TURCIA | Lucrări de construcții, modernizări, reabilitări și reînnoiri linii de cale ferată fără sudarea șinelor | 1A | 307 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - | |
| 20. | | Lucrări de construcții, modernizări, reabilitări, reînnoiri și consolidări poduri, podețe și viaducte de cale ferată | 1A | 308 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - | |
| 21. | | Construcții, consolidări, apărări și protecții terasamente de cale ferată în execuție manuală/mecanizată (gabioane, epiuri, căsoaie, cleionaje ziduri de sprijin, prag de fund, rigole) | 1B | 309 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - | |
| 22. | | Construcții pentru consolidări terasamente, coloane, piloți, micropiloți, pereți mlași, barete în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 310 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - | |
| 23. | | Lucrări construcții, modernizări, reparații peroane, rampe, cheiuri și copertine în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 311 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - | |
| 24. | | Lucrări construcții, modernizări, reparații pasarele, treceri la nivel și pasaje (tunele) pietonale, în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 312 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - | |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Agreement tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|---|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 25. | ALSIM ALARKO SANAYI TEESISLERI VE TICARET A.Ş. TURCIA | Construcții, modernizări, consolidări, reabilitări, reînnoiri tuneluri de cale ferată | 1A | 313 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - |
| 26. | | Construcții-montaj de structuri metalice ale podurilor, pasajelor, viaductelor; tablurilor metalice, podețe metalice | 1A | 314 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - |
| 27. | | Construcții, modernizări, reabilitări, consolidări clădiri cu specific feroviar și instalații aferente, cu excepția instalațiilor aflate sub incidența altor autorități | 2A | 315 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - |
| 28. | | Construcții, modernizări, reparații treceri la nivel cu calea ferată | 1A | 316 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - |
| 29. | | Lucrări de terasamente în execuție mecanizată în domeniul infrastructurii feroviare (debleu, rambleu și profil mixt) | 1A | 317 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - |
| 30. | ALSTOM TRANSPORT S.A. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții-montaj, modernizare și reparații ale liniei de contact a căii ferate electrificate, precum și a instalațiilor de protecție din cale și vecinătăți | 1A | 425 | 15.06.2017 | 14.06.2018 | - | - |
| 31. | AMIANIT PIPE SYSTEMS S.R.L. BUCUREȘTI / MEYER - POLYCRETE GmbH GERMANIA | Conducte din polimer beton - polycrate | 2A | 404 | 08.06.2017 | 07.06.2018 | - | - |
| 32. | APRODEX S.R.L. PAȘCANI | Întreținere curentă și reparații periodice linii de cale ferată, în execuție manuală fără sudarea șinelor | 1A | 388 | 30.05.2017 | 29.05.2019 | - | - |
| 33. | ARCELORMITTAL POLAND S.A. DABROWA GORNICZA POLONIA | Contrașină profil 33C1 | 1A | 326 | 09.05.2017 | 31.10.2017 | - | - |
| 34. | ARTCONS S.R.L. GALAȚI | Construcții linii de cale ferată fără sudarea șinelor | 1A | 459 | 29.06.2017 | 28.06.2019 | - | - |
| 35. | | Reparații, întreținere linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 460 | 29.06.2017 | 28.06.2019 | - | - |
| 36. | ASCONTI VFT S.R.L. TECUCI | Construcții, reparații și întreținere peroane, copertine, rampe, tunele și pasarele pietonale | 1A | 352 | 19.05.2017 | 18.05.2018 | - | - |
| 37. | | Construcții, reparații, întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 354 | 19.05.2017 | 18.05.2018 | - | - |
| 38. | | Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată | 1A | 353 | 19.05.2017 | 18.05.2018 | - | - |
| 39. | | Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiilor aferente, inclusiv cele ce adăpostesc echipamente pentru controlul, conducerea și semnalizarea circulației feroviare | 1A | 355 | 14.06.2017 | 13.06.2018 | - | - |
| 40. | BAICONS IMPEX S.R.L. BUCUREȘTI | Elaborare studii de impact și monitorizarea factorilor de mediu | 2A | 420 | 24.05.2016 | 23.05.2017 | 12.05.2017 | 23.05.2018 |
| 41. | BAZA DE APROVIZIONARE ȘI DESFACERE A INDUSTRIEI (B.A.D.I.) S.R.L. BUFTEA / RULMENȚI S.A. BÂRLAD | Intermedierea furnizării de rulmenți pentru vehicule feroviare | 1A/1B | 351 | 18.05.2017 | 17.05.2019 | - | - |
| 42. | BENINSTAL S.R.L. APAHIDA | Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal cu diametre maimici de 1000 mm | 1B | 434 | 20.06.2017 | 19.06.2019 | - | - |
| 43. | BOCMAN S.R.L. BUCUREȘTI | Construcții linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 391 | 13.05.2016 | 12.05.2017 | 23.05.2017 | 12.05.2018 |
| 44. | C.D.C. STAR S.R.L. BRAȘOV | Modernizări, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar, inclusiv instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 287 | 05.05.2015 | 04.05.2017 | 21.06.2017 | 04.05.2019 |
| 45. | CARANDA BATERII S.R.L. BUCUREȘTI / BSB POWER COMPANY Ltd CHINA | Acumulatoare staționare cu plumb - acid tip VRLA | 1A | 478 | 06.07.2015 | 05.07.2017 | 08.06.2017 | 05.07.2019 |
| 46. | CARBOLINE BENELUX - STONCOR BENELUX B.V. NEDERLAND | Sistem de protecție anticoroziv ST 2 (grund de zinc-Carbozinc 858, vopsea intermediară-Carbomastic 15BNX, vopsea intermediară-Carbo-guard 890, Email poliuretanic-Carbothane 133 HB) | 2B | 384 | 29.05.2017 | 28.05.2018 | - | - |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|---|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 47. | CARBOLINE BENELUX - STONCOR BENELUX B.V. NEDERLAND | Sistem de protecție anticoroziv ST 3 (Grund alchidic -Carbocoat 15 BX, Email alchidic-Carbocoat 139, Email poliuretanic-Carbothane 134 PU) | 2B | 385 | 29.05.2017 | 28.09.2018 | - | - |
| 48. | CON METAL CF S.R.L. BUCUREȘTI | Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal, inclusiv pentru diametre egale sau mai mari de 1000 mm | 1A | 346 | 16.05.2017 | 15.05.2019 | - | - |
| 49. | | Construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile SCB | 1A | 420 | 14.06.2017 | 04.03.2019 | - | - |
| 50. | | Construcții linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 322 | 15.04.2016 | 14.04.2017 | 05.05.2017 | 14.04.2019 |
| 51. | CON METAL CF S.R.L. BUCUREȘTI / ROSEHILL POLYMERS LTD ANGLIA | Panouri din cauciuc pentru trecere la nivel | 1A | 346 | 22.04.2016 | 21.04.2017 | 24.05.2017 | 21.04.2019 |
| 52. | CONARG CONSTRUCT S.R.L. PITEȘTI | Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente, care adăpostesc echipamente de control, conducere și semnalizare a circulației feroviare | 1A | 464 | 27.06.2017 | 26.06.2018 | - | - |
| 53. | | Construcții, reparații și întreținere poduri și podețe de cale ferată | 1A | 465 | 27.06.2017 | 26.06.2018 | - | - |
| 54. | | Construcții, reparații și întreținere peroane, copertine, cheiuri, rampe, pasarele și tunele pietonale | 1A | 466 | 27.06.2017 | 26.06.2018 | - | - |
| 55. | CONCELEX S.R.L. BUCUREȘTI | Construcții, reparații, întreținere, modernizare și consolidare clădiri cu specific feroviar și clădiri care adăpostesc echipamente pentru controlul, conducerea și semnalizarea circulației feroviare (CED, CEM), inclusiv instalațiile aferente cu excepția celor de gaze naturale | 1A | 403 | 07.06.2017 | 06.06.2018 | - | - |
| 56. | CONREP S.A. VIȘEU DE SUS | Construcții, reparații și întreținere poduri și podețe de cale ferată | 1A | 429 | 20.06.2017 | 19.06.2019 | - | - |
| 57. | | Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 431 | 20.06.2017 | 19.06.2019 | - | - |
| 58. | CONSAL TRADE CARIERA S.R.L. NICOLAE BĂLCESCU | Construcții și reparații linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 276 | 31.03.2016 | 30.03.2017 | 15.06.2017 | 30.03.2018 |
| 59. | | Construcții, consolidări, reparații terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 421 | 15.06.2017 | 14.06.2018 | - | - |
| 60. | CORAL IMPEX S.R.L. PLOIEȘTI | Dezinsecție, dezinfecție, deratizare | 2A | 336 | 12.05.2017 | 11.05.2019 | - | - |
| 61. | CRIS INSTELECT S.R.L. SIGHIȘOARA | Lucrări de întreținere și reparații curente pentru instalații de semnalizare, centralizare, bloc (SCB) | 1A | 457 | 26.06.2017 | 25.06.2019 | - | - |
| 62. | D.O. STYLE 99 S.R.L. CONSTANȚA | Construcții, reparații și întreținere trecerilanelor cu calea ferată | 1A | 462 | 27.06.2017 | 26.06.2019 | - | - |
| 63. | DAMIENA S.R.L. MOARA | Comercializare produse feroviare critice destinate liniilor ferate industriale | 1A | 347 | 16.05.2017 | 15.05.2019 | - | - |
| 64. | DARIA CONST S.R.L. NEGREȘT-OAȘ | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalații TTR-Tc | 1A | 294 | 02.05.2017 | 01.05.2019 | - | - |
| 65. | | Construcții, reparații și întreținere poduri de cale ferată | 1A | 348 | 17.05.2017 | 16.05.2019 | - | - |
| 66. | | Reparații periodice și întreținere curentă linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 349 | 17.05.2017 | 16.05.2019 | - | - |
| 67. | DELINUS PRODIMPEX S.R.L. BRAȘOV | Reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar, inclusiv instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 335 | 05.01.2015 | 04.01.2017 | 15.05.2017 | 04.01.2019 |
| 68. | DELTATEL S.R.L. TIMIȘOARA | Construcții-montaj pentru instalații SCB | 1A | 330 | 10.05.2017 | 09.05.2019 | - | - |
| 69. | | Construcții-montaj pentru instalații de telecomunicații TTR-Tc | 1A | 331 | 10.05.2017 | 09.05.2019 | - | - |
| 70. | DIATOURS S.R.L. BISTRIȚA | Tratamente fitosanitare și erbicidare | 2A | 396 | 17.05.2016 | 16.05.2017 | 29.05.2017 | 16.05.2019 |
| 71. | DIPET SERVCOM S.R.L.BUCUREȘTI / UNIFLAIR S.P.A. CONSELVE ITALIA | Echipamente de climatizare profesionale de înaltă precizie răcite cu apă | 2A | 463 | 26.06.2017 | 25.06.2018 | - | - |
| 72. | DUAL MAN S.R.L. BUCUREȘTI | Protecții anticorozive la structuri metalice prin zincare termică | 1A | 511 | 13.06.2016 | 12.06.2017 | 31.05.2017 | 12.06.2019 |
| 73. | DUMBRAVA MINUNATĂ S.R.L. BRAN | Construcții peroane, cheiuri, rampe, copertine în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 303 | 08.05.2017 | 07.05.2018 | - | - |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|---|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 74. | EATON ELECTRIC S.R.L. BUCUREȘTI / EATON POWER QUALITY OY FINLANDA | UPS - Surse neîntreruptibile de alimentare | 1A | 467 | 01.06.2016 | 31.05.2017 | 22.06.2017 | 31.05.2019 |
| 75. | ELCOMEX IEA S.A.CERNAVODĂ | Lucrări de construcții-montaj sisteme de control acces și taxare automată | 2B | 334 | 19.05.2015 | 18.05.2017 | 30.05.2017 | 18.05.2018 |
| 76. | ELECTRIFICARE CFR S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA LECTRIFICARE CONSTANȚA | Revizii tehnice planificate și reparații accidentale la drezinele pantograf tip DP 90 (93) UD, DS (MARUB) DPE 82, UAM 215 E (MARUB), DC (GRIVIȚA) | 1A | 452 | 22.06.2017 | 21.06.2019 | - | - |
| 77. | ELECTROCOM CLAUPI S.R.L. BĂICOI | Repararea motoarelor electrice de curent continuu/alternativ, de orice tip | 1B | 400 | 17.05.2016 | 16.05.2017 | 18.05.2017 | 16.05.2018 |
| 78. | | Repararea de transformatoare de orice putere (cu excepția transformatoarelor de 16 MVA din substațiile de tracțiune electrică) | 1B | 401 | 17.05.2016 | 16.05.2017 | 18.05.2017 | 16.05.2018 |
| 79. | ELECTROPUTERE VFU PAȘCANI S.A. PAȘCANI / DB FAHRZEUGINSTANDHALTUNG GmbH GERMANIA | Piese de schimb și componente pentru cuple automate SCHARFENBERG montate pe automotoarele Desiro SR 20 D | 1A | 290 | 02.05.2017 | 01.05.2018 | - | - |
| 80. | ELEKTRA INVEST S.R.L. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții-montaj, modernizări și reparații capitale la instalațiile de energoalimentare în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou | 1A | 414 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 81. | | Lucrări de construcții-montaj, modernizări și reparații capitale la instalațiile de electroalimentare în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou | 1A | 415 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 82. | ELEKTRO-THERMIT GmbH & Co.KG GERMANIA | Procedul de sudură aluminotermică SRZ a șinelor cu canal | 1A | 291 | 02.05.2017 | 01.05.2019 | - | - |
| 83. | ELM ELECTROMONTAJ CLUJ S.A. CLUJ-NAPOCA | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalații de electroalimentare | 1A | 469 | 28.06.2017 | 27.06.2018 | - | - |
| 84. | | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalații de energoalimentare | 1A | 470 | 28.06.2017 | 27.06.2018 | - | - |
| 85. | ENERGO S.A. BRAȘOV | Construcții, reparații și întreținere poduri și podețe de cale ferată | 1A | 395 | 31.05.2017 | 30.05.2019 | - | - |
| 86. | | Protecție anticorozivă la structuri de rezistență ale podurilor și podețelor de cale ferată | 1A | 396 | 31.05.2017 | 30.05.2019 | - | - |
| 87. | ENGINEERING BUSINESS SOLUTIONS S.R.L. BUCUREȘTI / EURO-METALL Kft. BUDAPEST, UNGARIA | Saboți de frână pentru material rulant motor și remorcat | 1A | 436 | 21.06.2017 | 20.06.2019 | - | - |
| 88. | EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale ale instalațiilor de detecție și stingere incendii | 1A | 301 | 04.05.2017 | 03.05.2018 | - | - |
| 89. | | Decolmatări albie la poduri, podețe, șanțuri, și tăieri de vegetație pentru realizarea gabaritului de liberă trecere și a vizibilității semnalelor | 2B | 402 | 06.06.2017 | 05.06.2019 | - | - |
| 90. | | Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale a instalațiilor de telecomunicații TTR-Tc | 1A | 356 | 25.04.2016 | 24.04.2017 | 14.06.2017 | 24.04.2018 |
| 91. | | Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale la instalațiile de semnalizare, centralizare, bloc (SCB) | 1A | 357 | 25.04.2016 | 24.04.2017 | 04.05.2017 | 24.04.2018 |
| 92. | | Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale a instalațiilor electrice ELF | 1A | 471 | 04.04.2016 | 03.04.2017 | 28.06.2017 | 03.04.2018 |
| 93. | FURTUNURI GROUP S.R.L. BUCUREȘTI / SEL GROUP, POLIMER KAUCUK SAN. Ve PAZ. A.Ș. TURCIA | Furtun pentru semiacuplările de frână ale vehiculelor feroviare | 1A | 386 | 29.05.2017 | 28.05.2019 | - | - |
| 94. | GDO MOV IMPEX S.R.L. BAIA MARE | Întreținere curentă și reparații periodice linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 297 | 03.05.2017 | 02.05.2019 | - | - |
| 95. | | Protecție anticorozivă la structuri metalice ale podurilor și podețelor de cale ferată | 1A | 436 | 23.06.2015 | 22.06.2017 | 20.06.2017 | 22.06.2019 |

ONFR – AFER

Acorduri tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|---|--|---------------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 96. | GEOBRUGG AG Aachstrasse ELVEȚIA | Sisteme TECCO® / SPIDER® de consolidare, stabilizare sau protecție a versanților și taluzurilor în construcțiile cu specific feroviar | 1B | 430 | 20.06.2017 | 19.06.2019 | - | - |
| 97. | GHENUȚA S.R.L. IAȘI | Reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 387 | 29.05.2017 | 28.05.2019 | - | - |
| 98. | GRUP FERVIAR ROMÂN S.A. BUCUREȘTI | Lucrări de întreținere și reparații curente la instalații SCB | 1A | 366 | 23.05.2017 | 22.05.2018 | - | - |
| 99. | | Reparații capitale linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 349 | 25.05.2015 | 24.05.2017 | 23.05.2017 | 24.05.2019 |
| 100. | GUTMAN SERV S.R.L. SATU MARE | Salubritate stații de cale ferată | 2A | 95 | 09.02.2015 | 08.02.2017 | 03.05.2017 | 08.02.2019 |
| 101. | | Salubritate spații în clădiri cu specific feroviar | 2A | 96 | 09.02.2015 | 08.02.2017 | 03.05.2017 | 08.02.2019 |
| 102. | HIDRO SALT-B-92 S.R.L. BUCUREȘTI | Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și de metrou, inclusiv instalațiile aferente cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 422 | 15.06.2017 | 14.06.2018 | - | - |
| 103. | HILL INTERNATIONAL (BUCHAREST) S.R.L. BUCUREȘTI | Proiectare și consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou | 1A | 351 | 25.04.2016 | 24.04.2017 | 29.05.2017 | 24.04.2018 |
| 104. | ICCO ENERG S.R.L. BRAȘOV | Subtraversări linii de cale ferată, prin foraj orizontal, pentru diametre mai mici de 400 mm | 2B | 477 | 06.06.2016 | 05.06.2017 | 06.06.2017 | 05.06.2018 |
| 105. | IMPRESA PIZZAROTTI & C S.p.A. ITALIA | Construcții, consolidări, reparații și întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 449 | 02.06.2016 | 01.06.2017 | 15.06.2017 | 01.06.2019 |
| 106. | | Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată | 1A | 450 | 02.06.2016 | 01.06.2017 | 07.06.2017 | 01.06.2019 |
| 107. | IMSAT S.A. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții-montaj, reparații și modernizare ale sistemelor de informare dinamică a publicului călător, inclusiv sonorizare pentru metrou | 1A | 363 | 22.05.2017 | 21.05.2018 | - | - |
| 108. | | Subtraversări linii decale ferată prin foraj orizontal, cu diametre mai mici de 400 mm | 2B | 432 | 20.06.2017 | 19.06.2019 | - | - |
| 109. | | Construcții, reparații și întreținere peroane, copertine, rampe, cheiuri și tunele pietonale în stațiile de cale ferată | 1A | 81 | 08.02.2016 | 07.02.2017 | 07.06.2017 | 07.02.2018 |
| 110. | | Construcții și reparații capitale linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 82 | 15.03.2016 | 14.03.2017 | 07.06.2017 | 14.03.2018 |
| 111. | INFRAROM S.R.L. ALBA IULIA | Comercializare produse feroviare critice destinate infrastructurii feroviare | 1A | 446 | 23.06.2017 | 22.06.2019 | - | - |
| 112. | INTENS PREST S.R.L. PITEȘTI | Construcții, modernizări, reabilitări și reparații linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 327 | 09.05.2017 | 08.05.2019 | - | - |
| 113. | | Construcții și refacere porți de gabarit pentru treceri la nivel cu calea ferată | 1B | 329 | 09.05.2017 | 08.05.2019 | - | - |
| 114. | INTRALPIN S.R.L. CERTEJU | Construcții, reparații copertine, peroane, rampe de încărcare-descarcare, cheiuri, drumuri de acces în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 318 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 115. | | Lucrări de decolmatare a albiilor la poduri și podețe, a șanțurilor și tăieri de vegetație pentru realizarea gabaritului de liberă trecere și a vizibilității semnalelor | 2B | 319 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 116. | | Construcții și refacere porți de gabarit pentru pasaje de cale ferată | 1B | 320 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 117. | | Construcția repararea, modernizarea, consolidarea clădirilor cu specific feroviar și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 321 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 118. | | Construcții, reparații reabilitări, consolidări poduri, podețe și viaducte de cale ferată | 1A | 322 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 119. | | Construcții, consolidări, reparații terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 323 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 120. | | Construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată | 1A | 324 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 121. | | IRIDEX-GROUP-PLASTIC S.R.L. VOLUNTARI / FIBERTEX NONWOVENS A/S SVENDBORGEJ DANEMARCA | Geotextile FIBERTEX | 2B | 458 | 26.06.2017 | 25.06.2019 | - |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Agreement tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|--|---|--|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 122. | IRIDEX-GROUP-PLASTIC S.R.L. VOLUNTARI / LOW & BONAR HUNGARY Kft. UNGARIA | Geotextile TIPPTX | 2B | 406 | 09.06.2017 | 08.06.2019 | - | - |
| 123. | ISAF - SOCIETATE DE SEMNALIZĂRI ȘI AUTOMATIZĂRI FEROVIARE S.A. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile TTR-Tc | 1A | 421 | 17.06.2015 | 16.06.2017 | 26.06.2017 | 16.06.2018 |
| 124. | | Montare panouri fonoabsorbante | 2A | 321 | 18.04.2016 | 17.04.2017 | 03.05.2017 | 17.04.2018 |
| 125. | | Construcții și reparații capitale linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 475 | 06.06.2016 | 05.06.2017 | 22.06.2017 | 05.06.2018 |
| 126. | | Reparații periodice și întreținere curentă linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 476 | 06.06.2016 | 05.06.2017 | 22.06.2017 | 05.06.2018 |
| 127. | ISIS COMPREST S.R.L. BĂRLAD | Salubritate spații încălziri cu specific feroviar | 2A | 334 | 12.05.2017 | 11.05.2019 | - | - |
| 128. | ITINERA SpA TORTONA, ITALIA | Construcții, reparații și întreținere peroane, copertine pentru peroane, pasaje pietonale, cheiuri și rampe de încărcare/descărcare | 1A | 412 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 129. | | Construcții, modernizări, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 413 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 130. | | Construcții, reparații, reabilitări și modernizări linii CF, fără sudarea șinelor | 1A | 407 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 131. | | Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 408 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 132. | | Construcții, consolidări, reabilitări, modernizări, reparații și întreținere tuneluri de cale ferată | 1A | 409 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 133. | | Construcții, consolidări, reabilitări, reparații, întreținere poduri și podețe de cale ferată | 1A | 410 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 134. | | Subtraversări linii de cale ferată, prin foraj orizontal, inclusiv pentru diametre egale sau mai mari de 1000 mm | 1A | 411 | 12.06.2017 | 11.06.2018 | - | - |
| 135. | | KRAWK S.R.L. CLUJ-NAPOCA | Procesarea amestecului de agregate naturale destinate realizării substratului căii - PSS | 1B | 344 | 12.11.2014 | 27.08.2015 | 15.05.2017 |
| 136. | LUGOMET S.A. LUGOJ | Construcții și refaceri poți de gabarit pentru calea ferată | 1B | 448 | 22.06.2017 | 21.06.2018 | - | - |
| 137. | LUXTEN LIGHTING COMPANY S.A. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale instalații de electroalimentare | 1A | 305 | 05.05.2017 | 04.05.2018 | - | - |
| 138. | MAPEI ROMÂNIA S.R.L. BUCUREȘTI / POLYGLASS S.P.A. MILANO, ITALIA | Membrane bituminoase POLYGLASS | 2B | 449 | 22.06.2017 | 21.06.2018 | - | - |
| 139. | MARI-VILA COM S.R.L. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții infrastructură și suprastructură cale de rulare pentru transport urban pe șine tip RHEDA CITY | 1A | 559 | 21.07.2015 | 30.07.2017 | 29.06.2017 | 30.07.2019 |
| 140. | MARUB S.A. BRAȘOV | Îndepărtarea materialelor cu conținut de azbest (MCA) și cu conținut de fibre ceramice refractare (MCFRCR) din vehiculele ferov. motoare și remorcate | 1A | 468 | 28.06.2017 | 27.06.2019 | - | - |
| 141. | MARUB S.A. BRAȘOV / TEDOM a.s. DIVIZIA MOTOARE REPUBLICA CEHIA | Motor diesel etapa IIIBtipTD310 R6H TA 26 | 1B | 337 | 15.05.2017 | 14.05.2019 | - | - |
| 142. | MAXMAN S.R.L. BUCUREȘTI / IG WATTEEUW CR s.r.o. BRNO, CEHIA | Angrenaje de tracțiune și piese de schimb pentru atacurile de osie de la automotoarele Desiro SR 20D | 1A | 350 | 17.05.2017 | 16.05.2018 | - | - |
| 143. | METABET C.F. S.A. PITEȘTI | Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiilor aferente, cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 358 | 22.05.2017 | 21.05.2019 | - | - |
| 144. | MONORADAS S.R.L. ICLOD | Impregnarea traverselor și a stâlpilor din lemn pentru calea ferată cu creozot tip C prin metoda vid-presiune | 2A | 447 | 29.01.2016 | 28.01.2017 | 21.06.2017 | 28.01.2019 |
| 145. | MONTAJ CARPAȚI S.A. PUCHENII MARI | Structuri metalice inclusiv cele de rezistență (tablere metalice), utilizate în infrastructura feroviară | 1A | 451 | 23.06.2017 | 22.06.2018 | - | - |
| 146. | NAUE ROMÂNIA S.R.L. BUCUREȘTI / | Geocompozite COMBIGRID® | 2B | 446 | 27.05.2016 | 26.05.2017 | 29.05.2017 | 26.05.2019 |
| 147. | NAUE GmbH & Co.KG GERMANIA | Geocompozite drenante SECUDRAIN | 2B | 340 | 15.05.2017 | 14.05.2019 | - | - |

ONFR – AFER

Acorduri tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|---|---|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 148. | NEW CF CONSTRUCT S.R.L. PAȘCANI | Reparații periodice și întreținere curentă linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 365 | 01.06.2016 | 31.05.2017 | 29.05.2017 | 31.05.2019 |
| 149. | OCTAGON CONTRACTING & ENGINEERING S.A. BUCUREȘTI | Construcții, reparații și întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 333 | 02.12.2014 | 01.12.2016 | 29.05.2017 | 01.12.2018 |
| 150. | | Construcții, reparații poduri și podețe de cale ferată | 1A | 332 | 02.12.2014 | 01.12.2016 | 29.05.2017 | 01.12.2018 |
| 151. | | Construcții, reparații, întreținere, consolidări, modernizări tuneluri de cale ferată, galerii și stații de metrou | 1A | 389 | 30.03.2015 | 29.03.2017 | 29.05.2017 | 29.03.2019 |
| 152. | P.A.B. ROMÂNIA S.R.L. ARAD | Construcții, reparații și întreținere poduri, podețe și viaducte de cale ferată | 1A | 362 | 23.05.2017 | 22.05.2018 | - | - |
| 153. | PAGASO INGEGNERIA S.R.L. ITALIA | Consultanță în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 373 | 24.05.2016 | 23.05.2017 | 20.06.2017 | 23.05.2018 |
| 154. | PANDROL UK LIMITED ANGLIA | Ansamblu de prindere elastică PANDROL SFC | 1A | 394 | 31.05.2017 | 30.05.2019 | - | - |
| 155. | PORR CONSTRUCT S.R.L. BUCUREȘTI | Construcție, modernizare, reabilitare linii de tramvai (transport urban pe șine) | 1A | 399 | 06.06.2017 | 05.06.2018 | - | - |
| 156. | POWER BACK-UP SERVICES S.R.L. BUCUREȘTI/ RP-TECHNIK GmbH RODGAU, GERMANIA | Baterii RPOWER OGIV | 2A | 306 | 04.05.2017 | 03.05.2018 | - | - |
| 157. | PRIMAGRA S.R.L. SUCEAVA / RULMENȚI S.A. BĂRLAD | Intermedierea furnizării de rulmenți pentru vehicule feroviare | 1A/1B | 393 | 09.06.2015 | 08.06.2017 | 30.05.2017 | 08.06.2019 |
| 158. | PROIECT CONSULT S.R.L. SIBIU | Construcția repararea, modernizarea, reabilitarea liniilor de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 423 | 15.06.2017 | 14.06.2018 | - | - |
| 159. | | Reparații periodice și întreținere curentă linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 324 | 19.05.2015 | 18.05.2017 | 21.06.2017 | 18.05.2019 |
| 160. | PROIECT CONSULTING S.R.L. BUCUREȘTI | Consultanță tehnică în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou | 1A | 397 | 31.05.2017 | 30.05.2019 | - | - |
| 161. | PROTELCO S.A. CÂMPINA | Proiectare subtraversări linii de cale ferată, prin foraj orizontal, inclusiv pentru diametre egale sau mai mari de 1000 mm | 1A | 450 | 23.06.2017 | 22.06.2018 | - | - |
| 162. | QUANTUM PROTECT S.R.L. CLUJ-NAPOCA / MEGA FORTRIS SND. BHD. MALAYSIA | Sigilii de securitate unic identificabile tip MINI CABLE LOCK | 2B | 419 | 14.06.2017 | 13.06.2019 | - | - |
| 163. | RADARIA S.R.L. GALAȚI | Lucrări de deconstrucții-montaj și reparații capitale la instalațiile de energoalimentare (EA) | 1A | 390 | 29.05.2017 | 28.05.2019 | - | - |
| 164. | | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile liniei de contact (LC) 25 kV, 50Hz | 1A | 392 | 29.05.2017 | 28.05.2019 | - | - |
| 165. | | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile electrice feroviare (ELF) | 1A | 393 | 29.05.2017 | 28.05.2019 | - | - |
| 166. | | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile SCB | 1A | 356 | 18.05.2017 | 17.05.2019 | - | - |
| 167. | | Lucrări de întreținere tehnică și reparații curente la instalațiile SCB | 1A | 357 | 18.05.2017 | 17.05.2019 | - | - |
| 168. | RAPH SERVICE S.R.L. RĂȘNOV | Servicii de regenerare și determinare a capacității bateriilor de acumulare staționare | 1A | 341 | 15.05.2017 | 14.05.2018 | - | - |
| 169. | RC-CF TRANS S.R.L. BRAȘOV | Lucrări de întreținere și reparații curente ale instalațiilor CED, BLA, BAT/SAT, AUTOSTOP (echipamente din cale), încuietori și BLOC, TM CEM și BLASAR | 1A | 361 | 22.05.2017 | 21.05.2019 | - | - |
| 170. | | Lucrări de întreținere și reparații curente ale instalațiilor CED, BLA, BAT/SAT, AUTOSTOP (echipamente din cale), încuietori și BLOC, TM, CEM și BLASAR | 1A | 361 | 22.05.2017 | 21.05.2019 | - | - |
| 171. | RELOC S.A. CRAIOVA / AXTONE s.r.o. CEHIA | Arcuri inelare pentru aparatele de ciocnire ale vehiculelor feroviare | 1A | 365 | 23.05.2017 | 22.05.2019 | - | - |
| 172. | RELOC S.A. CRAIOVA / BONATRANS GROUP a.s. CEHIA | Bandaje în stare brut-laminate din oțel nealiat B5T și B6T pentru vehicule feroviare | 1A | 534 | 23.07.2015 | 22.07.2016 | 16.05.2017 | 22.07.2018 |
| 173. | RELOC S.A. CRAIOVA / HELUKABEL GmbH GERMANIA | Cabluri electrice tip HELUTHERM 145 pentru vehicule feroviare | 1B | 474 | 29.06.2017 | 28.06.2018 | - | - |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Agreement tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|--|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 174. | RELOC S.A. CRAIOVA / KLAUS FABER AG Saarbrücken GERMANIA | Cabluri electrice tip NSHXAF0 pentru vehicule feroviare | 1B | 475 | 28.06.2017 | 29.06.2018 | - | - |
| 175. | REMARUL 16 FEBRUARIE S.A. CLUJ-NAPOCA | Revizia tip R7 la automotoarele Desiro SR 20 D - reparație grup (POWER PACK) echipat cu motor diesel MTU 6R183TD13H și cutie de viteze ZF ECOMAT 5HP600R | 1B | 237 | 22.04.2015 | 21.04.2017 | 02.05.2017 | 21.04.2019 |
| 176. | RETRASCON S.R.L. BRĂILA | Întreținere curentă și eparații periodice linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 342 | 25.05.2015 | 24.05.2017 | 17.05.2017 | 24.05.2019 |
| 177. | RIMS CO S.R.L. BUCUREȘTI | Proiectare și expertizare în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 467 | 27.06.2017 | 26.06.2019 | - | - |
| 178. | ROGERA S.R.L. CHIȘODA | Dezinsecție, deratizare, dezinfecție | 1A | 453 | 23.06.2017 | 22.06.2019 | - | - |
| 179. | | Defrișări și tăieri de vegetație pentru asigurarea gabaritului de liberă trecere și vizibilității semnalelor | 2B | 454 | 23.06.2017 | 22.06.2019 | - | - |
| 180. | RONSIDE STEEL S.R.L. CLUJ-NAPOCA | Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale a instalațiilor liniei de contact 25 kV - 50 Hz și protecția instalațiilor din cale și vecinătate | 1A | 304 | 05.05.2017 | 04.05.2018 | - | - |
| 181. | RUSTRANS S.R.L. BLĂGEȘTI | Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal cu diametre mai mici de 1000 mm | 1B | 376 | 24.05.2017 | 23.05.2019 | - | - |
| 182. | SAMARA S.R.L. CONSTANȚA | Întreținere curentă și reparații periodice linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 433 | 20.06.2017 | 19.06.2019 | - | - |
| 183. | SCANDOS S.R.L. BUZĂU | Sudarea aluminotermică a șinelor de cale ferată și a reperelor de rulare ale aparatelor de cale, prin procedeul ELEKTRO-THERMIT SOW-5 | 1A | 274 | 06.06.2017 | 05.06.2018 | - | - |
| 184. | SCHNEIDER ELECTRIC ROMÂNIA S.R.L. BUCUREȘTI / SCHNEIDER ELECTRIC NANTERRE, FRANȚA | Aparataj electric de joasă tensiune - contactoare | 1B | 298 | 04.05.2017 | 03.05.2018 | - | - |
| 185. | | Aparataj electric de joasă tensiune - întreruptoare automate | 1B | 299 | 04.05.2017 | 03.05.2018 | - | - |
| 186. | SCHWIHAG A.G. ELVEȚIA | Sistem de prindere elastică a șinei SCHWIHAG W14 - RT | 1A | 383 | 26.05.2017 | 25.05.2019 | - | - |
| 187. | SEMPERIT TECHNISCHE PRODUKTE GmbH AUSTRIA | Plăcuță din cauciuc pentru prinderea șinei tip K | 1A | 435 | 25.05.2016 | 24.05.2017 | 28.06.2017 | 24.05.2018 |
| 188. | SERVICE FAUR S.R.L. BUCUREȘTI | Revizii planificate tip RT, R1, R2, 2R2 și reparații accidentale la locomotive diesel tip LDM 120 CP, LDH 180 CP, LDH 250 CP | 1A | 321 | 14.05.2015 | 13.05.2017 | 09.06.2017 | 13.05.2019 |
| 189. | SERVICE FAUR S.R.L. BUCUREȘTI / ZF FRIEDRICHSHAFEN AG GERMANIA | Ansambluri, subansambluri, piese de schimb și consumabile pentru boghiuri automotoare Desiro SR 20D | 1A | 585 | 10.08.2015 | 09.08.2016 | 09.05.2017 | 09.08.2018 |
| 190. | SERVTRANS TRAVERSE S.R.L. BUCUREȘTI | Impregnarea traverselor și a stâlpilor din lemn pentru calea ferată, cu creozot tip C | 2A | 405 | 08.06.2017 | 07.06.2019 | - | - |
| 191. | SIEMENS S.R.L. BUCUREȘTI | Subtraversări linii de cale ferată, prin foraj orizontal, cu diametre mai mici de 1000 mm | 1B | 422 | 30.05.2016 | 29.05.2017 | 29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 192. | SIEMENS S.R.L. BUCUREȘTI / SIEMENS AG GERMANIA | Numărător de osii ACM 200 | 1A | 296 | 03.05.2017 | 02.05.2018 | - | - |
| 193. | SIEMENS S.R.L. BUCUREȘTI / SIEMENS HIGH VOLTAGE CIRCUIT BREAKER CO.LTD.HANGZHOU R.P. CHINA | Separatoare 110 kV | 1A | 416 | 13.06.2017 | 12.06.2018 | - | - |
| 194. | SIEMENS S.R.L. BUCUREȘTI / SIEMENS SURGE ARRESTERS LTD.WUXI CHINA | Descărcător de supratensiune tranzitorie 25 kV pentru aplicații feroviare | 1A | 417 | 13.06.2017 | 12.06.2018 | - | - |
| 195. | SISTEMA INGEGNERIA S.R.L. ITALIA | Consultanță în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 372 | 24.05.2016 | 23.05.2017 | 20.06.2017 | 23.05.2018 |
| 196. | SNTFC "CFR CĂLĂTORI" S.A. - REVIZIA DE VAGOANE BUCUREȘTI BASARAB | Dezinsecție, deratizare | 2A | 111 | 16.02.2015 | 15.02.2017 | 29.05.2017 | 15.02.2019 |
| 197. | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. - SUCURSALA IMOLDOVA REVIZIA DE VAGOANE SUCEAVA Posturile de revizie Socola, Piatra Neamț, Vatra Dornei | Revizia tehnică a trenurilor în stații CF (la compunere, în tranzit, la sosire) | 1A | 303 | 11.05.2015 | 10.05.2017 | 27.06.2017 | 10.05.2019 |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|---|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 198. | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. - SUCURSALA TIMIȘOARA REVIZIA DE VAGOANE SIMERIA TRIAJ, Posturile de revizie Caransebeș Triaj, Ronaț Triaj, Petroșani, Punctele de revizie Stamura Moravița, Vrsac și Mintia | Revizia tehnică a trenurilor în stații CF (la compunere, în tranzit, la sosire) | 1A | 435 | 21.06.2017 | 20.06.2019 | - | - |
| 199. | SNTFM "CFR MARFĂ" S.A. REVIZIA DE VAGOANE BRAȘOV TRIAJ, Posturile de revizie Coșlariu, Sibiu Triaj, Ciceu, Târgu Mureș Sud, Vințu de Jos | Revizia tehnică a trenurilor în stații CF (la compunere, în tranzit, la sosire) | 1A | 364 | 23.05.2017 | 22.05.2019 | - | - |
| 200. | SNTFM CFR MARFĂ S.A. - REVIZIA DE VAGOANE EPISCOPIA BIHOR, Punctele de lucru Satu Mare Sud și Aleșd | Revizia tehnică a trenurilor în stații CF (la compunere, în tranzit, la sosire) | 1A | 317 | 13.05.2015 | 12.05.2017 | 06.06.2017 | 12.05.2019 |
| 201. | SOCIETATEA COMERCIALĂ DE PRODUCȚIE INDUSTRIALĂ DE APARATAJ, CENTRALIZARE ȘI TELECOMANDĂ CĂI FERATE "SPIACT BRAȘOV" S.A. BRAȘOV | Sistemul de semnalizare la trecerea la nivel cu calea ferată LX tip B SPIACT BRAȘOV-EFACEC (cu semicumpene) | 1A | 455 | 23.06.2017 | 22.06.2018 | - | - |
| 202. | SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT GAZE NATURALE TRANSGAZ S.A. MEDIAȘ | Proiectare subtraversări de cale ferată, trasee de conducte și cabluri în zona de protecție a căii ferate | 1A | 328 | 09.05.2017 | 08.05.2018 | - | - |
| 203. | SOMET S.A. BUCUREȘTI | Proiectare în domeniul infrastructurii feroviare de metrou | 1A | 428 | 20.06.2017 | 19.06.2019 | - | - |
| 204. | | Consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 424 | 19.06.2017 | 18.06.2019 | - | - |
| 205. | SPIACT CLUJ S.A. CLUJ-NAPOCA | Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) | 1A | 335 | 19.05.2015 | 18.05.2017 | 10.05.2017 | 18.05.2019 |
| 206. | | Lucrări de întreținere și reparații curente la instalațiile de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) | 1A | 336 | 19.05.2015 | 18.05.2017 | 10.05.2017 | 18.05.2019 |
| 207. | STAȚII SPĂLARE VAGOANE CISTERNĂ CFR S.S.V.A.C. S.A. PLOIEȘTI cu punctele de lucru Ghighiu-Ploiești și Bradu-Pitești | Curățarea, spălarea, dezinfecția și dezinsecția vagoanelor marfă de uz general | 2A | 325 | 08.05.2017 | 07.05.2019 | - | - |
| 208. | STRABAG S.R.L. BUCUREȘTI | Construcții, modernizări, reparații, rehabilitări și întreținere linii de cale ferată și de metrou, fără sudarea șinelor | 1A | 438 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 209. | | Construcții, reparații treceri la nivel cu calea ferată | 1A | 439 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 210. | | Subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal pentru diametre mai mari de 1000 mm | 1A | 440 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 211. | | Construcții pentru consolidarea terasamentelor (ziduri de sprijin, contraforturi, coloane, piloți, micropiloți, ramforți și drenuri) | 1A | 441 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 212. | | Construcții pentru apărarea și protejarea terasamentelor de cale ferată și apărări de maluri (gabioane, brăzduiri, cleionaje) | 1B | 442 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 213. | | Construcții și reparații peroane, copertine, cheiuri, rampe, pasarele și tunele pietonale | 1A | 443 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 214. | | Construirea, modernizarea, întreținerea și repararea căilor de rulare pentru tramvaie | 1A | 292 | 02.05.2017 | 01.05.2019 | - | - |
| 215. | SYLC CON TRANS S.R.L. ARAD | Construcții, reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar și instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 345 | 16.05.2017 | 15.05.2018 | - | - |
| 216. | SYLC CON TRANS S.R.L. ARAD | Sudarea aluminotermică a șinelor de cale ferată prin procedeul PLA OXI-PROPAN, tehnologie RAILTECH | 1A | 358 | 09.05.2016 | 08.05.2017 | 16.05.2017 | 08.05.2018 |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|--|---|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 217. | T.C.R. TELECOM PROJECT S.R.L. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții montaj, reparații capitale și modernizări instalații TTR-Tc, inclusiv rețele de fibră optică | 1A | 295 | 02.05.2017 | 01.05.2018 | - | - |
| 218. | TEHNO CONSTRUCT S.R.L. CONSTANȚA | Construcții și reparații capitale linii de cale ferată fără sudarea șinelor | 1A | 359 | 22.05.2017 | 21.05.2019 | - | - |
| 219. | TELECOMUNICAȚII CFR S.A. BUCUREȘTI | Executare de servicii de comunicații pentru lucrări aferente instalațiilor TTR-Tc (inclusiv pe fibră optică) | 1A | 342 | 15.05.2017 | 14.05.2019 | - | - |
| 220. | | Executarea de servicii de comunicații pentru siguranța circulației trenurilor și operațiile de manevră, exploatare feroviară *inclusiv pe fibră optică) | 1A | 343 | 15.05.2017 | 14.05.2019 | - | - |
| 221. | TEMA ENERGY S.R.L. BUCUREȘTI / HOPPECKE BATTERIEN GmbH & Co.KG | Baterii de acumulatori staționari HOPPECKE pentru instalații feroviare | 1A | 461 | 27.06.2017 | 26.06.2018 | - | - |
| 222. | TIAB S.A. BUCUREȘTI | Lucrări de montaj și punere în funcțiune instalații electrice de energoalimentare pentru metrou - fir de contact aerian | 1A | 551 | 23.06.2016 | 22.06.2017 | 14.06.2017 | 22.06.2019 |
| 223. | TIBOB TRANS S.R.L. BRAȘOV | Deservire și întreținere dormitoare pentru personal, clădiri administrative și de exploatare | 2A | 400 | 07.06.2017 | 06.06.2019 | - | - |
| 224. | TOTAL BUSINESS TECHNOLOGIES S.R.L. CHIAJNA | Saboți de frână din marca de fontă P 10, pentru MR motor și remorcat | 1A | 559 | 27.06.2016 | 26.06.2017 | 12.06.2017 | 26.06.2019 |
| 225. | TRANSFEROVIAR GRUP S.A. CLUJ-NAPOCA | Lucrări de reparații și întreținere a instalațiilor ELF de pe secțiile de circulație neinteroperabile aparținând TFG | 1A | 339 | 20.04.2016 | 19.04.2017 | 05.05.2017 | 19.04.2018 |
| 226. | | Lucrări de construcții-montaj și modernizări ale instalațiilor ELF | 1A | 293 | 23.02.2016 | 22.02.2017 | 02.05.2017 | 22.02.2018 |
| 227. | TUNELE CONSTRUCT CĂI FERATE S.A. BRAȘOV | Construcții, modernizări, consolidări, reabilitări tuneluri de cale ferată | 1A | 360 | 23.05.2017 | 22.05.2018 | - | - |
| 228. | UNICOM CARGO SERVICE S.R.L. VOLUNTARI / JEDINSTVO - LIVNICA "POŽEGA" DRUŠTVO SA REPUBLICA SERBIA | Saboți de frână din fontă tip P 10, mărimea S1-250 mm și S2-320 mm | 1A | 384 | 11.05.2016 | 10.05.2017 | 13.06.2017 | 10.05.2019 |
| 229. | UTI GRUP S.A. BUCUREȘTI | Proiectare în domeniul instalațiilor specifice transportului cu metroul | 1A | 289 | 02.05.2017 | 01.05.2018 | - | - |
| 230. | | Lucrări demontaj instalații sanitare aferente clădirilor de metrou | 2A | 473 | 29.06.2017 | 28.06.2018 | - | - |
| 231. | VCE VIENNA CONSULTING ENGINEERS S.R.L. BUCUREȘTI | Proiectare, consultanță și expertizare tehnică în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou | 1A | 65 | 01.02.2017 | 03.05.2017 | 22.05.2017 | 03.05.2019 |
| 232. | VELMANIT IMPEX S.R.L. BUCUREȘTI | Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 375 | 24.05.2017 | 23.05.2018 | - | - |
| 233. | | Erbicidare în zona căii ferate și a unităților de cale ferată | 2B | 444 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 234. | | Construcții, reparații și întreținere poduri și podețe de cale ferată | 1A | 445 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 235. | | Construcții și reparații linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 391 | 14.03.2016 | 13.03.2017 | 29.05.2017 | 13.03.2018 |
| 236. | VEMA S.R.L. VĂNĂTORI-NEAMȚ | Comercializare produselor feroviare critice destinate liniilor ferate industriale | 1A | 377 | 24.05.2017 | 23.05.2019 | - | - |
| 237. | VENUS 2000 IMPEX S.R.L. BUCUREȘTI / GRUPO GENERAL CABLE SISTEMAS S.A. BARCELONA, SPANIA | Cablul de energie/forță tip EXZHELLENT | 1B | 774 | 16.09.2016 | 27.05.2017 | 09.05.2017 | 27.05.2019 |
| 238. | VERTA TEL S.R.L. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții-montaj, modernizare și reparații capitale la instalații de electroalimentare | 1A | 338 | 15.05.2017 | 14.05.2018 | - | - |
| 239. | | Lucrări de construcții-montaj, modernizare și reparații capitale la instalații de energoalimentare | 1A | 339 | 15.05.2017 | 14.05.2018 | - | - |
| 240. | | Lucrări de instalații pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale și drenare în domeniul infrastructurii feroviare | 1A | 418 | 14.06.2017 | 13.06.2018 | - | - |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare eliberate/prelungite de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | |
|-------------|--|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii |
| 241. | VERTA TEL S.R.L. BUCUREȘTI | Proiectare pentru: . subtraversări linii de cale ferată prin foraj orizontal; . instalații pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale și drenare în domeniul infrastructurii feroviare și de metrou | 1A | 437 | 21.06.2017 | 20.06.2018 | - | - |
| 242. | VEST CONSTRUCT S.R.L. BRAȘOV | Întreținere curentă și reparații periodice linii cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 299 | 08.05.2015 | 07.05.2017 | 15.06.2017 | 07.05.2019 |
| 243. | | Construcții, reparații, consolidări terasamente de CF și apărări maluri | 1A | 338 | 20.05.2015 | 19.05.2017 | 15.06.2017 | 19.05.2019 |
| 244. | VFM INTERCOM S.R.L. IAȘI / MINEL GENERAL ELECTRIC d.o.o. BELGRAD, SERBIA | Pantograf asimetric pentru material rulant | 1B | 398 | 06.06.2017 | 05.06.2018 | - | - |
| 245. | VOSSLOH FASTENING SYSTEMS GmbH GERMANIA | Sistem de prindere elastică a șinelor VOSSLOH W14 | 1A | 456 | 08.06.2015 | 07.06.2017 | 26.06.2017 | 07.06.2019 |

Situație raportată de Serviciul Verificare "CE"/NNTR Vehicule, Serviciul Verificare "CE"/NNTR și Sub sisteme Structurale CCS la Bord și Energie, Serviciul Verificare "CE"/NNTR Sub sistem Structural Infrastructură, din cadrul ONFR – AFER și Serviciul Transport Urban pe Șine, din cadrul AFER.

Agremente tehnice feroviare suspendate/retrase de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Acord tehnic feroviar seria AT | | | | | | | | |
|-------------|---|---|---|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii | Observații | |
| 3. | ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A. MADRID SPANIA | Construcții și reparații clădiri care adăpostesc echipamentele pentru controlul, conducerea și semnalizarea circulației feroviare și instalațiile aferente cu excepția celor de gaze naturale | 1A | 236 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 367/2017 | |
| 4. | | Construcții și modernizări linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 237 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 368/2017 | |
| 5. | | Construcții și reparații peroane, rampe, cheiuri, pasaje, copertine | 1A | 238 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 369/2017 | |
| 6. | | Construcții poduri și podețe din grinzi metalice și beton armat | 1A | 239 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 370/2017 | |
| 7. | | Subtraversări linii de cale ferată, prin foraj orizontal cu diametre mai mici sau egale cu 400 mm | 2B | 240 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 371/2017 | |
| 8. | | Construcții, consolidări terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 241 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 372/2017 | |
| 9. | | Construcții, modernizări și reparații treceri la nivel cu calea ferată | 1A | 242 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 373/2017 | |
| 10. | | Construcții, reparații, modernizări, consolidări, reabilitări și întreținere tunele de cale ferată | 1A | 243 | 23.03.2016 | 22.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 374/2017 | |
| 11. | | AKTOR TECHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR S.A.) GRECIA | Încercări și determinări în laborator și în SITU | 2A | 291 | 06.05.2015 | 05.05.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 382/2017 |
| 12. | | CON METAL CF S.R.L. BUCUREȘTI | Construcții-montaj, modernizare și reparații capitale la instalațiile SCB | 1A | 144 | 05.03.2015 | 04.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 420/2017 |
| 13. | DELINUS PRODIMPEX S.R.L. BRAȘOV | Reparații și întreținere clădiri cu specific feroviar, inclusiv instalațiile aferente, cu excepția celor de gaze naturale | 2A | 3 | 05.01.2015 | 04.01.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 335/2017 | |
| 14. | EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L. BUCUREȘTI | Lucrări de construcții montaj, modernizări și reparații capitale a instalațiilor electrice ELF | 1A | 289 | 04.04.2016 | 03.04.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 471/2016 | |
| 15. | KRAWK S.R.L. CLUJ-NAPOCA | Procesarea amestecului de agregate naturale destinate realizării substratului căii - PSS | 1B | 700 | 12.11.2014 | 27.08.2015 | 16.08.2016 | 27.08.2017 | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 344/2017 | |

ONFR – AFER

Agremente tehnice feroviare suspendate/retrase de AFER conform OMT 290/2000, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. AT | Denumire societate (Furnizor/Producător) | Agreement tehnic feroviar seria AT | | | | | | | |
|-------------|--|--|------------|-------|---------------|--------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| | | Domeniul | Clasa risc | Număr | Data emiterii | Valabilitate | Data eliberării prelungirii | Data expirării prelungirii | Observații |
| 16. | OCTAGON CONTRACTING & ENGINEERING S.A. BUCUREȘTI | Construcții, reparații poduri și podețe de cale ferată | 1A | 1132 | 02.12.2014 | 01.12.2016 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 332/2017 |
| 17. | | Construcții, reparații și întreținere terasamente de cale ferată și apărări de maluri | 1A | 1133 | 02.12.2014 | 01.12.2016 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 333/2017 |
| 18. | | Construcții, reparații, întreținere, consolidări, modernizări tunele de cale ferată, galerii și stații de metrou | 1A | 150 | 30.03.2015 | 29.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 389/2017 |
| 19. | PALAD S.R.L. PĂLTINOASA | Impregnarea traverselor și a stâlpilor din lemn pentru calea ferată cu creozot tip C prin metoda vid-presiune | 2A | 73 | 29.01.2016 | 28.01.2017 | 13.02.2017 | 28.01.2019 | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 447/2017 |
| 20. | TRANSFEROVIAR GRUP S.A. CLUJ-NAPOCA | Lucrări de construcții-montaj și modernizări ale instalațiilor ELF | 1A | 146 | 23.02.2016 | 22.02.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 293/2017 |
| 21. | VELMANIT IMPEX S.R.L. BUCUREȘTI | Construcții și reparații linii de cale ferată, fără sudarea șinelor | 1A | 132 | 14.03.2016 | 13.03.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 391/2017 |
| 22. | VOSSLOH FASTENING SYSTEMS GmbH GERMANIA | Sistem de prindere elastică a șinelor VOSSLOH W14 | 1A | 384 | 08.06.2015 | 07.06.2017 | - | - | RETRAS ȘI ÎNLOCUIT CU AT 456/2017 |

Situație raportată de Serviciul Verificare "CE"/NNTR Vehicule, Serviciul Verificare "CE"/NNTR și Subsisteme Structurale CCS la Bord și Energie, Serviciul Verificare "CE"/NNTR Subsistem Structural Infrastructură, din cadrul ONFR – AFER și Serviciul Transport Urban pe Șine, din cadrul AFER

Autorizații pentru laboratoare de încercări eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate | Localitate sediu | Denumire laborator de încercări* | AL/ VIZĂ AL | Nr. autorizație Seria AL | Valabilitate viză** |
|----------|--|------------------|---|-------------|--------------------------|---------------------|
| 1. | CAROMET SA | CARANSEBEȘ | Laboratorul de încercări distructive | VIZĂ AL | 375/2010-R3 | 25.11.2018 |
| 2. | CFR IRLU SA - SECȚIA IRLU BUZĂU | BUZĂU | Laboratorul electric-electronic | VIZĂ AL | 516/2015 | 02.03.2019 |
| 3. | CFR IRLU SA - SECȚIA IRLU PALAS | PALAS | Laboratorul electronic | VIZĂ AL | 510/2015 | 18.02.2019 |
| 4. | CONSTANTIN GRUP SRL – Secția de reparații Călărași | BUCUREȘTI | Laboratorul de determinări fizico-mecanice | VIZĂ AL | 398/2011-R2 | 21.05.2019 |
| 5. | ELECTROPUTERE SA | CRAIOVA | Laboratorul de încercări mașini electrice rotative | VIZĂ AL | 526/2015 | 25.05.2019 |
| 6. | ELECTROPUTERE SA | CRAIOVA | Laboratorul de încercări transformatoare de putere | VIZĂ AL | 527/2015 | 25.05.2019 |
| 7. | ELECTROPUTERE SA | CRAIOVA | Laboratorul încercări, teste | VIZĂ AL | 525/2015 | 25.05.2019 |
| 8. | ELECTROTEHNICA ECHIPAMENTE ELECTRICE SA | BUCUREȘTI | Laboratorul de testare a echipamentelor electrice feroviare | VIZĂ AL | 530/2015 | 23.04.2019 |
| 9. | FARTEC TRADING SRL BRAȘOV | BRAȘOV | Laboratorul de articole tehnice din cauciuc | VIZĂ AL | 397/2011-R3 | 10.05.2019 |
| 10. | FAUR SA | BUCUREȘTI | Laboratorul de analize și încercări de materiale | VIZĂ AL | 386/2011-R3 | 09.03.2019 |
| 11. | GEOSTUD SRL | BUCUREȘTI | Laboratorul de încercări gradul II | AL | 574/2017 | 14.05.2019 |
| 12. | GRANDEMAR S.A. | CLUJ-NAPOCA | Laboratorul de carieră Poieni | VIZĂ AL | 396/2011-R1 | 10.05.2019 |
| 13. | MACON SRL | DEVA | Laboratorul de analize și încercări în construcții grad II | VIZĂ AL | 473/2013-R | 26.05.2019 |
| 14. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – DEPOUL BUCUREȘTI CĂLĂTORI | BUCUREȘTI | Laboratorul de determinări fizico-chimice | VIZĂ AL | 523/2015-R1 | 14.05.2019 |
| 15. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA – SELC MEDGIDIA | MEDGIDIA | Laboratorul de determinări fizico-chimice | VIZĂ AL | 458/2013-R3 | 07.02.2019 |
| 16. | SNTFM CFR MARFĂ SA - DEPOUL LOCOMOTIVE CRAIOVA REMIZA ROȘIORI | CRAIOVA | Laboratorul de determinări fizico-chimice | VIZĂ AL | 517/2015-R1 | 02.03.2019 |
| 17. | SNTFM CFR MARFĂ SA – SUCURSALA MOLDOVA DEPOUL BUZĂU, REMIZA LOC. BARBOȘI TJ. | BUZĂU | Laboratorul de determinări fizico-chimice | AL | 575/2017 | 18.05.2019 |
| 18. | SNTFM CFR MARFĂ SA – SUCURSALA TRANSILVANIA, DEPOUL EXPLOATRE DEJ TRIAJ, REMIZA DE LOCOMOTIVE ORADEA | DEJ | Laboratorul de determinări fizico-chimice | VIZĂ AL | 469/2013-R2 | 25.04.2019 |

ONFR – AFER

Autorizații pentru laboratoare de încercări eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate | Localitate sediu | Denumire laborator de încercări* | AL/ VIZĂ AL | Nr. autorizație Seria AL | Valabilitate viză** |
|----------|---|-------------------|--|-------------|--------------------------|---------------------|
| 19. | SOLVO CHEMIKALS SRL | TG. MUREȘ | Laboratorul de încercări | VIZĂ AL | 457/2013-R1 | 27.01.2019 |
| 20. | SOROCAM SRL | POPEȘTI LEORDENI | Laboratorul de carieră Revărsarea | VIZĂ AL | 466/2013 | 15.04.2019 |
| 21. | STAȚII DE SPĂLARE VAGOANE CISTERNĂ SSVAC SA | PLOIEȘTI | Laboratorul de încercări fizico-chimice - Secția Ghighiu | VIZĂ AL | 388/2011-R3 | 09.03.2019 |
| 22. | TEHMIN-BRAȘOV SRL | BOD | Laboratorul pentru încercări și verificări produse electronice | AL | 576/2017 | 11.06.2019 |
| 23. | TLI ROM SRL | ODORHEIU SECUIESC | Laboratorul de analize și încercări în construcții grad I | VIZĂ AL | 470/2013-R1 | 28.04.2019 |

* Lista detaliată a încercărilor autorizate pentru fiecare laborator de încercări menționat în listă se află în anexa autorizației emise de AFER și poate fi consultată la deținător sau la AFER;

** Autorizația se acordă pentru o perioadă de 10 ani de la data eliberării și este valabilă numai în condițiile vizării periodice a acestuia, de către AFER, la intervale de doi ani începând de la data eliberării ei.

Situație raportată de Serviciul Verificare "CE"/NNTR Vehicule, Serviciul Verificare "CE"/NNTR și Sub sisteme Structurale CCS la Bord și Energie, Serviciul Verificare "CE"/NNTR Sub sistem Structural Infrastructură, din cadrul ONFR – AFER și Serviciul Transport Urban pe Șine, din cadrul AFER

Atestate pentru standuri și dispozitive speciale eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate | Localitate sediu | Denumire stand/ dispozitiv special | Cod stand/ dispozitiv special | AS/viză AS AD/viză AD | Nr. atestat AS/AD | Valabilitate viză* |
|----------|---|------------------|---|-----------------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|
| 1. | ACAZIA IMPEX SRL | TG.MUREȘ | Linia cu planeitate controlată | NR.INV.1003 | 3154/2009 | VIZĂ AS | 23.04.2019 |
| 2. | ALSTOM TRANSPORT SA, Uzina Militari | BUCUREȘTI | Standul de probat arcuri | SERIA K 8717 NR.INV. AT-ROB-01053 | 3545/2011-R | VIZĂ AS | 08.05.2019 |
| 3. | | | Mașina de echilibrat rotoare pentru mașini electrice rotative | NR.INV.20318 | 4273/2013 | VIZĂ AS | 06.05.2019 |
| 4. | APRODEX SRL | PAȘCANI | Tipar de măsurat ecartamentul și nivelul transversal al liniei de cale ferată | SERIA D2008-036 | 4865/2015 | VIZĂ AD | 07.05.2019 |
| 5. | | | Tipar de măsurat ecartamentul și nivelul transversal al liniei de cale ferată | SERIA D2008-034 | 4866/2015 | VIZĂ AD | 07.05.2019 |
| 6. | | | Tipar de măsurat ecartamentul și nivelul transversal al liniei de cale ferată | SERIA D2007-374 | 4867/2015 | VIZĂ AD | 07.05.2019 |
| 7. | ARCELORMITTAL TUBULAR PRODUCTS ROMAN SA | ROMAN | Tipar tip ROBEL pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată | SERIA 9720804 /9730523 | 5675/2017 | AD | 11.05.2019 |
| 8. | | | Tipar tip ROBEL pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată | SERIA 9720805 /9730524 | 5676/2017 | AD | 11.05.2019 |
| 9. | ATELIERELE CFR GRIVIȚA SA | BUCUREȘTI | Standul de probat instalațiile electrice ale vagoanelor de călători | NR.INV.41827 | 4833/2015 | VIZĂ AS | 16.03.2019 |
| 10. | | | Standul de probat regulatoare automate de timonerie tip DRV și tip DA2 | NR.INV.50644 | 4834/2015 | VIZĂ AS | 23.03.2019 |
| 11. | | | Standul de asamblat prin presare elemente componente ale osiei montate | NR.INV.40503 | 4872/2015 | VIZĂ AS | 12.05.2019 |
| 12. | | | Stand pentru verificarea finală a instalației de frână a vagonului | NR.INV.40807 | 4830/2015 | VIZA AS | 16.03.2019 |
| 13. | | | Stand pentru verificarea finală a instalației de frână a vagonului | NR.INV.41285 | 4831/2015 | VIZA AS | 16.03.2019 |
| 14. | | | Standul pt. probat cilindrul de acționare al patinei electromagnetice | COD G 417 | 4855/2015 | VIZA AS | 26.04.2019 |
| 15. | | | Standul pentru verificarea finală a instalației de frână a vagonului | NR.INV.40944 | 4832/2015 | VIZĂ AS | 16.03.2019 |
| 16. | | | Stand de probat ventile de descărcare tip M și MA | NR.INV.41365 | 4775/2015 | VIZĂ AS | 08.02.2019 |
| 17. | | | Standul pentru încercat aparate de ciocnire | NR.INV.30354 | 4781/2015 | VIZĂ AS | 09.02.2019 |
| 18. | | | Standul pentru probat instalație de sonorizare pentru vagoane | COD G 149 | 4828/2015 | VIZĂ AS | 11.03.2019 |
| 19. | BOCMAN SRL | BUCUREȘTI | Tipar Lugoj pentru măsurat ecartamentul și nivelul liniei de cale ferată și metrou | SERIA 2487/1985 | 5672/2017 | AD | 09.05.2019 |

ONFR – AFER

Atestate pentru standuri și dispozitive speciale eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate | Localitate sediu | Denumire stand/ dispozitiv special | Cod stand/ dispozitiv special | AS/viză AS AD/viză AD | Nr. atestat AS/AD | Valabilitate viză* |
|----------|--|------------------|--|-------------------------------|---|-------------------|--------------------|
| 20. | CAROMET SA | CARANSEBEȘ | Dispozitivul de măsurat dimensiunile buzei roții | SERIA 169-1992 | 5674/2017 | AD | 10.05.2019 |
| 21. | | | Presa pentru presat/depresat componente osie montată | NR.INV.430-300922 | 5673/2017 | AS | 10.05.2019 |
| 22. | | | Standul pentru presarea și depresarea componentelor osiei montate | COD P6736 | 3541/2011 | VIZĂ AS | 29.04.2019 |
| 23. | | | Standul pentru încercarea la tracțiune a aparatelor de legare | COD DVI 2760 | 5707/2017 | AS | 26.06.2019 |
| 24. | | | Linia cu planeitate controlată pentru reglarea și verificarea cotelor și jocurilor la vehiculele feroviare | COD DVI 2770 | 5710/2017 | AS | 26.06.2019 |
| 25. | | | Standul pentru probat semiacuplări de aer, robinet frontal de aer, robinet de izolare, robinet de alarmă | COD DVI 2763 | 5709/2017 | AS | 26.06.2019 |
| 26. | | | Stand pentru încercarea la tracțiune a axelor triunghiulare și a barelor bifurcate | COD DVI 2761 | 5708/2017 | AS | 26.06.2019 |
| 27. | CFR IRLU SA – SECȚIA IRLU CRAIOVA – Atelier Piatra Olt | CRAIOVA | Standul de probat reglatoare de combustibil | NR.INV.5106A | 4853/2015 | VIZĂ AS | 13.04.2019 |
| 28. | | | Standul de probat pompe de transfer de combustibil | NR.INV.5106B | 4852/2015 | VIZĂ AS | 08.04.2019 |
| 29. | | | Standul de probat aparatura de frână pentru LDE 2100 CP | NR.INV. 9253 | 4250/2013 | VIZĂ AS | 03.04.2019 |
| 30. | CFR IRLU SA – SECȚIA IRLU DEJ | DEJ | Dispozitivul de măsurat dimensiunile buzei roții tip SVBB | SERIA 940-12-06 | 3458/2011 | VIZĂ AD | 14.02.2019 |
| 31. | CFR IRLU SA – SECȚIA IRLU DEJ Atelierul Oradea | DEJ | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele interioare ale roților osiei montate DVI 1360 | SERIA 063 | 3489/2011 | VIZĂ AD | 07.03.2019 |
| 32. | CFR IRLU SA – SECȚIA IRLU PAȘCANI | PAȘCANI | Standul de probat pompe de injecție pentru motoare diesel | NR.INV.II 210009 | 4269/2013 | VIZĂ AS | 23.04.2019 |
| 33. | CNCF CFR SA BUCUREȘTI - SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE BRAȘOV - SECȚIA CT 1 BRAȘOV | BRAȘOV | Masă de verificat relee CED tip SPIACT BRAȘOV | SERIA 3/726 | 4902/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 34. | | | Masă de verificat relee CED tip SPIACT BRAȘOV | SERIA 3-00128 | 4903/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 35. | | | Masă de verificat relee CED tip SPIACT BRAȘOV | SERIA 001-1/95 | 4904/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 36. | | | Masă de verificat relee CED tip Atelierele CT CFR ARAD | SERIA 4/685 | 4909/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 37. | | | Masă de verificat relee CED tip Atelierele CT CFR ARAD | SERIA 3-0726 | 4910/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 38. | | | Stand de verificat echipament CDC tip CN 75-6 | SERIA 3/01119 | 4916/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 39. | | | CNCF CFR SA BUCUREȘTI - SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE BRAȘOV - SECȚIA CT 3 ALBA IULIA | BRAȘOV | Masă de verificat relee CED tip SPIACT BRAȘOV | SERIA 3-831 | 4905/2015 |
| 40. | Masă de verificat relee CED tip Atelierele CT CFR ARAD | SERIA 3-0714 | | | 4911/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 41. | Masă de verificat relee CED tip Atelierele CT CFR ARAD | SERIA 2-00048 | | | 4912/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 42. | Masă de verificat relee CED tip Atelierele CT CFR ARAD | SERIA 6-00118 | | | 4913/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 43. | Stand de verificat echipament CDC tip CN 75-6 | SERIA 6-00166 | | | 5702/2017 | AS | 20.06.2019 |
| 44. | CNCF CFR SA BUCUREȘTI - SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE BRAȘOV - SECȚIA CT 4 TÂRGU MUREȘ | BRAȘOV | | | Masă de verificat relee CED tip SPIACT BRAȘOV | SERIA 310.121 | 4906/2015 |
| 45. | | | Masă de verificat relee CED tip SPIACT BRAȘOV | SERIA 6-00106 | 4907/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 46. | | | Masă de verificat relee CED tip SPIACT BRAȘOV | SERIA 3-00114 | 4908/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 47. | | | Masă de verificat relee CED tip Atelierele CT CFR ARAD | SERIA 300.717 | 4914/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 48. | | | Masă de verificat relee CED tip Atelierele CT CFR ARAD | SERIA 300.718 | 4915/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 49. | CNCF CFR SA BUCUREȘTI SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE CLUJ - SECȚIA CT1 CLUJ | CLUJ-NAPOCA | Masă de verificat relee CED tip CT ARAD | SERIA 401 | 4159/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 50. | | | Standul de verificat circuite de cale CN-75-6 | SERIA 1140 | 4160/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 51. | | | Standul de verificat circuite de cale CS-24-6 | SERIA 318 | 4161/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 52. | | | Standul de verificat circuite de cale C-4-64 | SERIA 116 | 4162/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 53. | CNCF CFR SA BUCUREȘTI SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE CLUJ - SECȚIA CT2 DEJ | CLUJ-NAPOCA | Standul de verificat relee CED tip CT ARAD | SERIA 41.90.408.70 | 4163/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |

ONFR – AFER

Atestate pentru standuri și dispozitive speciale eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate | Localitate sediu | Denumire stand/ dispozitiv special | Cod stand/ dispozitiv special | AS/viză AS AD/viză AD | Nr. atestat AS/AD | Valabilitate viză* |
|----------|---|------------------|--|-------------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|
| 54. | CNCF CFR SA BUCUREȘTI SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE CLUJ - SECȚIA CT2 DEJ | CLUJ-NAPOCA | Standul de verificat circuite de cale CN-75-6 | SERIA 19/1984 | 4164/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 55. | | | Standul de verificat circuite de cale CS-24-6 | SERIA 4/1988 | 4165/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 56. | | | Masă de verificat relee CAM | SERIA 65,71/1974 | 4166/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 57. | | | Masă de verificat relee IMVS 110 | SERIA 3/1979 | 4167/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 58. | CNCF CFR SA BUCUREȘTI SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE CLUJ SECȚIA CT3 ORADEA | CLUJ-NAPOCA | Standul de verificat relee CED tip CT ARAD | SERIA 2/500497 | 4168/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 59. | | | Standul de verificat relee CED tip CT BRAȘOV | SERIA 2/303704 | 4169/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 60. | | | Standul de verificat circuite de cale CS-04-64 | SERIA 1989/1988 | 4170/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 61. | | | Standul de verificat relee CAM | SERIA 01/1982 | 4171/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 62. | | | Standul de verificat relee miniatură | SERIA 1990/1989 | 4172/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 63. | | | Standul de verificat relee PRAG pentru impulsuri de curent alternativ tip PIC, IMVS-110, IVG | SERIA 1988/1989 | 4173/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 64. | | | Standul de verificat relee CED tip CT ARAD | SERIA 096494430 | 4174/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 65. | | | Standul de verificat relee CED tip CT ARAD | SERIA 076926920 | 4175/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 66. | Standul de verificat circuite de cale CN-75-6 | SERIA 2500197 | 4176/2013-R | VIZĂ AS | 20.01.2019 | | |
| 67. | CONSFER SRL | SLOBOZIA | Tipar LUGOJ pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată | SERIA 2700/1609/1983 nr.1083 | 5665/2017 | AD | 01.05.2019 |
| 68. | CONSTANTIN GRUP SRL | BUCUREȘTI | Standul de probat compresoare de aer la locomotive electrice, diesel electrice și diesel hidraulice | COD ST-CA 18 | 4843/2015 | VIZĂ AS | 31.03.2019 |
| 69. | | | Tipar pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată | SERIA 4182/2005 | 5682/2017 | AD | 07.06.2019 |
| 70. | CONSTANTIN GRUP SRL - Secția de reparații Călători | BUCUREȘTI | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele interioare ale roților osiei montate | SERIA 042-01-01 | 5695/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 71. | | | Șublerul pt.verificat buză bandaj, | SERIA 902-02-06 | 5696/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 72. | | | Șublerul pt. verificat buză bandaj, tip SVBB | SERIA 911-02-06 | 5697/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 73. | | | Șublerul pt. verificat buză bandaj, tip SVBB | SERIA 916-02-06 | 5698/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 74. | | | Dispozitivul de măsurat diametrul roții în planul cercului de rulare | SERIA 60-09-03 | 5699/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 75. | ELECTROTEHNICA ECHIPAMENTE ELECTRICE SA | BUCUREȘTI | Standul de verificare a bobinelor și transformatoarelor monofazate și trifazate | SERIA 2036 | 4829/2015 | VIZĂ AS | 15.03.2019 |
| 76. | FEROM SRL, Punctul de lucru CUGIR | BUCUREȘTI | Standul pentru probarea reguletoarelor automate de timonerie tip DRVA și tip RL2 | COD FRP-007 | 4880/2015 | VIZĂ AS | 21.05.2019 |
| 77. | FEROVIAR ROMAC S.R.L. | BUZĂU | Tiparul pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată, tip GEISMAR | SERIA 24915 | 5679/2017 | AD | 29.05.2019 |
| 78. | FERPOVE SRL | BRAȘOV | Tipar ROBEL 83.37 pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată | SERIA MEFZUL089924/227/2016 | 5664/2017 | AD | 01.05.2019 |
| 79. | FIELD COM S.R.L. | ȚIFEȘTI | Tipar pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată, tip ROBEL | SERIA 15.01 | 5701/2017 | AD | 18.06.2019 |
| 80. | FRIREP SA | PAȘCANI | Standul de probat relee de presiune tip DŪ 21/2,2 și tip DŪ 21c/1,27 | COD FRP-ST 02 | 5683/2017 | AS | 11.06.2019 |
| 81. | GHENUȚA SRL | IAȘI | Tipar pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată, tip LUGOJ | SERIA 1122/2013 | 5677/2017 | AD | 18.05.2019 |
| 82. | GRUP FERVIAR ROMÂN SA | BUCUREȘTI | Masă de verificat relee SCB | SERIA 001/2015 | 4901/2015 | VIZĂ AS | 26.05.2019 |
| 83. | ICPE SAERP SA | BUCUREȘTI | Standul pentru încercarea invertoarelor trifazate pentru alimentarea motoarelor asincrone de tramvai | COD STAND 5/2010 | 3523/2011 | VIZĂ AS | 04.04.2019 |
| 84. | | | Standul cu 4 tensiuni pentru probarea surselor statice tip SSVc care echipează vagoane de călători | COD ST-SSVC | 3522/2011 | VIZĂ AS | 04.04.2019 |
| 85. | KANERA COM SRL | CRAIOVA | Tipar Tip LUGOJ pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată și metrou | SERIA 4458/2013 | 5700/2017 | AD | 14.05.2019 |

ONFR – AFER

Atestate pentru standuri și dispozitive speciale eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate | Localitate sediu | Denumire stand/ dispozitiv special | Cod stand/ dispozitiv special | AS/viză AS AD/viză AD | Nr. atestat AS/AD | Valabilitate viză* |
|----------|---|------------------|--|----------------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|
| 86. | MARUB SA | BRAȘOV | Standul pentru probat arcuri elicoidale de suspensie | NR.INV.315/2012 | 4236/2013 | VIZĂ AS | 21.03.2019 |
| 87. | | | Standul pentru verificarea cadrelor de boghiuri tip ORE și H | NR.INV.309-2012 | 4237/2013 | VIZĂ AS | 21.03.2019 |
| 88. | METABET CF S.A. | PITEȘTI | Tiparul pentru măsurat ecartamentul și nivelul liniei de cale ferată | NR.1207 | 3168/2009 | VIZĂ AD | 08.06.2019 |
| 89. | MULTIMODAL SERVICE SRL | PLOIEȘTI | Standul pentru probat arcuri elicoidale dela boghiurile Y25 CslI și Y25 Rsa și de la suspensia primară a locomotivelor diesel hidraulice 1250 CP | COD S-ARC-MMS-73 | 5678/2017 | AS | 22.05.2019 |
| 90. | | | Dispozitivul pentru verificat dimensiunile buzei roților de vagoane | SERIA 150-02-08 | 4283/2013-R1 | VIZĂ AD | 26.05.2019 |
| 91. | | | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele interioare ale roților osiei montate | SERIA 039-02-07 | 4284/2013-R1 | VIZĂ AD | 26.05.2019 |
| 92. | | | Dispozitivul de măsurat diametrul roții în planul cercului nominal de rulare | SERIA 14-06-06 | 4285/2013-R1 | VIZĂ AD | 26.05.2019 |
| 93. | NEW CF CONSTRUCT SRL | PAȘCANI | Tiparul tip ROBEL pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată | SERIA 1088 | 5681/2017 | AD | 30.05.2019 |
| 94. | PORR BAU GmbH | AUSTRIA | Tipar ROBEL pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată | SERIA DB NEF Zul 0899824/1040014 | 5661/2017 | AD | 03.05.2019 |
| 95. | PROMAT SRL – Punct de lucru Șimnicul de Sus | CRAIOVA | Standul pentru verificarea rigidității dielectrice la subsansamblurile electrice și electronice componente ale instalațiilor locomotivelor și vagoanelor de călători | COD ST20 PROMAT | 4219/2013 | VIZĂ AS | 04.03.2019 |
| 96. | RELOC SA | CRAIOVA | Standul pentru echilibrat dinamic | COD DA 073 SP | 5671/2017 | AS | 04.05.2019 |
| 97. | | | Standul de verificat dezechilibrul static al osiei montate | COD DB 240 | 4186/2013 | VIZĂ AS | 29.01.2019 |
| 98. | REMARUL 16 FEBRUARIE SA | CLUJ-NAPOCA | Standul pentru verificarea sarcinilor pe roți, cu linie de cotă "0" și cu dispozitiv pentru verificarea înscrierii în gabaritul inferior al materialului rulant | COD IES-114-075 | 4821/2015 | VIZĂ AS | 05.03.2019 |
| 99. | | | Standul de probat și rodat pompe de apă | IES 110-33 | 4847/2015 | VIZĂ AS | 06.04.2019 |
| 100. | | | Standul de probat pompe de injecție pentru motoarele diesel | IES 115-015 | 4848/2015 | VIZĂ AS | 06.04.2019 |
| 101. | | | Standul de probat și reglat injectoare de la motoarele diesel | IES 115-014 | 4849/2015 | VIZĂ AS | 06.04.2019 |
| 102. | | | Standul de verificat schimbător de căldură | IES 110-61-SC | 4850/2015 | VIZĂ AS | 06.04.2019 |
| 103. | | | Standul multifuncțional de probat subsansambluri echipament de frână | COD IES 110-126 | 4210/2013 | VIZĂ AS | 20.02.2019 |
| 104. | | | Standul de probat relee de presiune tip DU 21/2,2 | COD IES 110-127 | 4211/2013 | VIZĂ AS | 20.02.2019 |
| 105. | | | Standul pentru echilibrarea dinamică a axelor cardanice | IES 114-050 | 4179/2013 | VIZĂ AS | 20.01.2019 |
| 106. | | | Standul pentru rodat și probat compresoare | COD IES 110-037 | 4790/2015 | VIZĂ AS | 12.02.2019 |
| 107. | | | Standul de probat subsansambluri echipament de frână | COD IES-110-040 | 4794/2015 | VIZĂ AS | 15.02.2019 |
| 108. | REVA SA | SIMERIA | Standul de măsurat cadru boghiu tip Y25 | COD 6.440.591.55 | 3483/2011 | VIZĂ AS | 02.03.2019 |
| 109. | | | Standul de măsurat cadru de boghiu tip H și ORE | COD 6.440.591.54 | 3488/2011 | VIZĂ AS | 03.03.2019 |
| 110. | ROMÂNIA EUROEST SA | CONSTANȚA | Standul reostatic pentru probat locomotive diesel-electrice | COD ST.PR-LDE-REE | 3130/2009 | VIZĂ AS | 05.03.2019 |
| 111. | | | Standul pentru probat și centicubat pompe de injecție | COD 156/1997 | 4800/2015-R | VIZĂ AS | 16.02.2019 |
| 112. | | | Standul pentru probat arcuri, elemente metalastice și aparate de ciocnire | COD ST-PAVFE-16 | 4836/2015 | VIZĂ AS | 26.03.2019 |
| 113. | ROMÂNIA EUROEST SA, Punctul de lucru ArcelorMittal Galați | CONSTANȚA | Dispozitivul de măsurat dimensiunile buzei roții | SERIA 069-05-03 | 5706/2017 | AD | 22.06.2019 |
| 114. | | | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele interioare ale roților osiei montate | SERIA 062-05-03 | 5705/2017 | AD | 22.06.2019 |
| 115. | | | Dispozitivul de măsurat diametrul roții în planul cercului nominal de rulare | SERIA 108-10-05 | 5704/2017 | AD | 22.06.2019 |
| 116. | | | Șublerul pentru verificat buza bandajului | SERIA 407-10-05 | 5703/2017 | AD | 22.06.2019 |
| 117. | ROTOTRANS SRL | GALAȚI | Masă de verificat relee tip ARAD | SERIA 3125 | 5694/2017 | AS | 12.06.2019 |

ONFR – AFER

Atestate pentru standuri și dispozitive speciale eliberate/vizate de AFER conform OMT nr. 410/1999, în perioada 01.05.2017 – 30.06.2017

| Nr. crt. | Denumire societate | Localitate sediu | Denumire stand/ dispozitiv special | Cod stand/ dispozitiv special | AS/viză AS AD/viză AD | Nr. atestat AS/AD | Valabilitate viză* |
|----------|---|------------------|---|-------------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|
| 118. | SAMARA SRL | CONSTANȚA | Tiparul pt. măsurat ecartamentul și nivelul liniei de cale ferată, tip ROBEL | SERIA 4372 | 3172/2009 | VIZĂ AD | 21.06.2019 |
| 119. | SIRV SRL - Stația CF Tg.Mureș-Sud | SĂCELE | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele interioare ale roților osiei montate | SERIA 202-99 | 3513/2011 | VIZĂ AD | 24.03.2019 |
| 120. | | | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele exterioare ale buzelor roților osiei montate | SERIA 187-92 | 3514/2011 | VIZĂ AD | 24.03.2019 |
| 121. | | | Dispozitivul de măsurat diametrul roții în planul cercului nominal de rulare | SERIA 001-03-2000 | 3515/2011 | VIZĂ AD | 24.03.2019 |
| 122. | | | Dispozitivul de măsurat dimensiunile buzei roții | SERIA 297-1992 | 3516/2011 | VIZĂ AD | 24.03.2019 |
| 123. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA - DEPOUL LOC. PLOIEȘTI | PLOIEȘTI | Șublerul pentru verificat buză bandaj, tip SVBB | SERIA 001-03-03 | 5691/2017 | AD | 12.06.2019 |
| 124. | | | Șublerul pentru verificat buză bandaj, tip SVBB | SERIA 007-03-03 | 5692/2017 | AD | 12.06.2019 |
| 125. | | | Șublerul pt. verificat buză bandaj, TIP SVBB | SERIA 008-03-03 | 5693/2017 | AD | 12.06.2019 |
| 126. | SNTFC CFR CĂLĂTORI SA - DEPOUL BUCUREȘTI CĂLĂTORI | BUCUREȘTI | Standul de probat injectoare pentru motoare diesel de locomotive | NR.INV. II-65 | 4818/2015 | VIZĂ AS | 02.03.2019 |
| 127. | | | Standul de probat stații pentru încărcat baterii de acumulatori | COD SVAIBA-LE-01 | 5684/2017 | AS | 07.06.2019 |
| 128. | SNTFM CFR MARFĂ SA - REVIZIA DE VAGOANE CRAIOVA | CRAIOVA | Standul mobil pentru probe finale la instalația de frână | COD SMF 020 | 3606/2011 | VIZĂ AS | 19.06.2019 |
| 129. | TRANS EXPEDITION FERROVIAR SRL | BUCUREȘTI | Standul mobil pentru probe finale la instalația de frână a vagoanelor | COD SMPF-001 | 4238/2013 | VIZĂ AS | 25.03.2019 |
| 130. | TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL | CLUJ-NAPOCA | Standul mobil pentru verificare bloc relee și motor de acționare cablu de accelerare | COD SVBA-01 | 5685/2017 | AS | 07.06.2019 |
| 131. | | | Standul pentru control nedistructiv: "echipament CALIPRI RAILWAY SYSTEM" pentru măsurarea dimensiunilor osiei montate | SERIA C40 0010950 | 5686/2017 | AS | 07.06.2019 |
| 132. | | | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele exterioare ale roților osiei montate | SERIA 03-02-08 | 5687/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 133. | | | Dispozitivul de măsurat distanța dintre fețele interioare ale roților osiei montate | SERIA 03-02-07 | 5688/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 134. | | | Șublerul pentru verificat buza bandajului | SERIA 004-03-03 | 5689/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 135. | | | Dispozitivul de măsurat dimensiunile buzei roții | SERIA 058-10-08 | 5690/2017 | AD | 13.06.2019 |
| 136. | TRANSFEROVIAR GRUP SA | CLUJ-NAPOCA | Tiparul pentru măsurat ecartamentul și nivelul transversal al liniei de cale ferată și metrou | SERIA 216 | 3463/2011 | VIZĂ AD | 22.02.2019 |
| 137. | | | Aparat pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea căii ferate și metrou | SERIA 1596/1982 | 4824/2015 | VIZĂ AD | 14.04.2019 |
| 138. | | | Aparat pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea căii ferate și metrou | SERIA 4077/2002 | 4825/2015 | VIZĂ AD | 14.04.2019 |
| 139. | | | Aparat pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea căii ferate și metrou | SERIA 02/2013 | 4826/2015 | VIZĂ AD | 14.04.2019 |
| 140. | UNICOM TRANZIT SA Punctul de lucru Dornești | VOLUNTARI | Șublerul pentru verificat buza bandajului | SERIA 104-01-07 | 5666/2017 | AD | 04.05.2019 |
| 141. | UNICOM TRANZIT SA Punctul de lucru Fetești | VOLUNTARI | Șublerul pentru verificat buza bandajului | SERIA 906-02-06 | 5667/2017 | AD | 04.05.2019 |
| 142. | | | Șublerul pentru verificat buza bandajului | SERIA 112-01-07 | 5668/2017 | AD | 04.05.2019 |
| 143. | | | Standul pentru probe regulator mecanic la locomotive diesel electrice și diesel hidraulice | NR.INV.03022-3 | 5670/2017 | AS | 04.05.2019 |
| 144. | | | Șublerul pentru verificat buza bandajului | SERIA 108-01-07 | 5669/2017 | AD | 04.05.2019 |
| 145. | VIA SERV CONSTRUCT S.R.L. | BUCUREȘTI | Tiparul pentru măsurat ecartamentul și supraînălțarea liniei de cale ferată, tip LUGOJ | SERIA 3681/1994 | 5680/2017 | AD | 29.05.2019 |

* Atestatul se acordă pentru o perioadă de 10 ani de la data eliberării și este valabil numai în condițiile vizării periodice a acestuia, de către AFER, la intervale de doi ani începând de la data eliberării lui.

Situație raportată de Serviciul Verificare "CE"/NNTR Vehicule, Serviciul Verificare "CE"/NNTR și Sub sisteme Structurale CCS la Bord și Energie, Serviciul Verificare "CE"/NNTR Sub sistem Structural Infrastructură, din cadrul ONFR – AFER și Serviciul Transport Urban pe Șine, din cadrul AFER

**Certificate de conformitate pentru sistemul de management de mediu,
emise de OCSM - CM - AFER conform SR EN ISO 14001,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Titularul certificatului emis | Serie și nr. certificat | Data emiterii/reînnoirii | Valabilitate | Domeniul de activitate | Observații |
|----------|---|-------------------------|--------------------------|--------------|--|------------|
| 1. | MAGO RO COMP S.R.L. JILAVA | SMM 002 | 16.06.2017 | 14.06.2020 | - FABRICAREA ALTOR PRODUSE DIN MATERIAL PLASTIC (Fabricare produse din poliesteri armați cu fibră de sticlă) - C 2229. | recertif. |
| 2. | S.C. ELECTRIFICARE CFR S.A. București | SMM 096 | 16.06.2017 | 14.01.2018 | - Întreținere, reparații și construcții-montaj pentru linia de contact, instalații de electroalimentare, instalații de energoalimentare și comandă la distanță, inclusiv pentru echipamente, subansambluri și componente aferente acestora – din C 3314, F 4222, F4321, F 4329; - Măsurători și verificări electrice, încercări de echipamente și instalații electrice–din M 7120; • Întreținere și reparații curente drezine pantograf – din C 3317; - Executarea de instalații electrice interioare pentru construcții civile și industriale, bransamente aeriene și subterane, la tensiune nominală de 0,4 KV, executarea de linii electrice aeriene sau subterane, cu tensiuni nominale de 0,4–110 KV și posturi de transformare cu tensiune nominală superioară de cel mult 20 KV – din F 4222, F4321; - Executare de stații electrice și de lucrări la partea electrică a centralelor electrice – din F 4222; - Distribuția și comercializarea energiei electrice – din D 3513, D 3514; f.a; - Întocmire și avizare documentații tehnice pentru instalații de electrificare, inclusiv pentru componente ale acestora – din M 7112. | - |
| 3. | TEF LOGISTICĂ FERROVIARĂ S.R.L. Sediul social: București, | SMM 127 | 30.05.2017 | 29.05.2020 | - Transport de marfă pe calea ferată – (din H 4920); - Manevră feroviară – (din H 5221); - Lucrări de întreținere și reparații linii CF – (din F4212); - Revizii, întreținere și reparații locomotive și vagoane de marfă – (din C3317). | - |

Situație raportată de Serviciul Certificare Sisteme de Management de Mediu, Sănătate și Securitate Ocupațională, Securitatea Informației OCSM-CM-AFER, din cadrul ONFR – AFER.

**Certificate de conformitate pentru sistemul de management al sănătății și securității ocupaționale,
emise de OCSM – CM - AFER conform SR OHSAS 18001,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Titularul certificatului emis | Serie și nr. certificat | Data emiterii/reînnoirii | Valabilitate | Domeniul de activitate | Observații |
|----------|--|-------------------------|--------------------------|--------------|--|------------|
| 1. | BETA COPS S.R.L. BUCURESTI | SSO 028 | 28.04.2017 | 27.04.2020 | Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea – M 7112. | recertif. |
| 2. | ICPE SAERP S.A. BUCURESTI | SSO 074 | 28.04.2017 | 27.03.2020 | - Cercetare, proiectare, dezvoltare, producție și service pentru produse și echipamente electrice și electronice de tracțiune feroviară și urbană – (din M 7219, C 2711); - Cercetare, proiectare, dezvoltare, producție și service pentru automatizări industriale și energetice – (din C 2711, C 2611). | certif. |
| 3. | ICPE SAERP S.A. BUCURESTI | SSO 074 | 28.04.2017 | 27.03.2020 | - Cercetare, proiectare, dezvoltare, producție și service pentru produse și echipamente electrice și electronice de tracțiune feroviară și urbană – (din M 7219, C 2711); - Cercetare, proiectare, dezvoltare, producție și service pentru automatizări industriale și energetice – (din C 2711, C 2611). | certif. |
| 4. | S.C. TIM RAIL CARGO S.R.L. | SSO 093 | 28.04.2017 | 27.04.2020 | - Transport de mărfuri pe calea ferată – cod 4920; - Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre – H 5221 | certif. |
| 5. | TEF LOGISTICĂ FERROVIARĂ S.R.L. București, | SSO 100 | 30.05.2017 | 29.05.2020 | - Transport de marfă pe calea ferată – (din H 4920); - Manevră feroviară – (din H 5221); - Lucrări de întreținere și reparații linii CF – (din F4212); - Revizii, întreținere și reparații locomotive și vagoane de marfă – (din C3317). | cert |

Situație raportată de Serviciul Certificare Sisteme de Management de Mediu, Sănătate și Securitate Ocupațională, Securitatea Informației OCSM-CM-AFER, din cadrul ONFR – AFER.

**Certificate de conformitate pentru sistemul calității,
emise de OCSM - CM - AFER conform SR EN ISO 9001,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Titularul certificatului emis | Serie, nr. certificat | Data emiterii/reînnoirii | Valabilitate | Domeniul de activitate | Observații |
|----------|---|-----------------------|--------------------------|--------------|---|------------|
| 1. | SOFTRANS S.R.L. CRAIOVA | SMC 094 | 30.05.2017 | 14.09.2018 | - Transport de mărfuri pe calea ferată – cod H 4920; - Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre – H 5221; - Transporturi interurbane de calatori pe calea ferata – H 4910. | recertif. |
| 2. | MAGO RO COMP S.R.L. JILAVA | SMC 108 | 16.06.2017 | 15.06.2020 | - FABRICAREA ALTOR PRODUSE DIN MATERIAL PLASTIC (Fabricare produse din poliesteri armați cu fibră de sticlă) - C 2229. | recertif. |
| 3. | Societatea Comercială de Reparații Locomotive „CFR-SCRL Brașov” S.A. BRASOV | SMC 288 | 30.05.2017 | 14.09.2018 | - Revizii planificate, reparații accidentale, lucrări de pregătire pentru iarnă și lucrări la instalațiile modernizate la locomotivele tip LE, LDE, LDH și automotoare – (din C 3317); - Reparații de tip RR și RG la locomotivele tip LE, LDE – (din C 3317); - Reparație piese de schimb și subsansamble pentru material rulant - (din C 3317). | certif. |
| 4. | S.C. ELECTRIFICARE CFR S.A. București | SMC 330 | 16.06.2017 | 14.09.2018 | - Întreținere, reparații și construcții-montaj pentru linia de contact, instalații de electroalimentare, instalații de energoalimentare și comandă la distanță, inclusiv pentru echipamente, subsansambluri și componente aferente acestora – din C 3314, F 4222, F4321, F 4329; - Măsurători și verificări electrice, încercări de echipamente și instalații electrice–din M 7120; - Întreținere și reparații curente drezine pantograf – din C 3317; - Executarea de instalații electrice interioare pentru construcții civile și industriale, bransamente aeriene și subterane, la tensiune nominală de 0,4 KV, executarea de linii electrice aeriene sau subterane, cu tensiuni nominale de 0,4–110 KV și posturi de transformare cu tensiune nominală superioară de cel mult 20 KV – din F 4222, F4321; - Executare de stații electrice și de lucrări la partea electrică a centralelor electrice – din F 4222; - Distribuția și comercializarea energiei electrice – din D 3513, D 3514; f.a; - Întocmire și avizare documentații tehnice pentru instalații de electrificare, inclusiv pentru componente ale acestora – din M 7112. | certif. |
| 5. | TEF LOGISTICĂ FERROVIARĂ S.R.L. București, | SMC 362 | 30.05.2017 | 29.05.2020 | - Transport de marfă pe calea ferată – (din H 4920); - Manevră feroviară – (din H 5221); - Lucrări de întreținere și reparații linii CF – (din F4212); - Revizii, întreținere și reparații locomotive și vagoane de marfă – (din C3317). | certif. |

Situație raportată de Serviciul Certificare Sisteme de Management al Calității OCSM-CM-AFER, din cadrul ONFR – AFER.

**Autorizații de personal în domeniul controlului nedistructiv,
emise conform Fișei UIC 960-O/2001,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Numele și prenumele | Serie și număr autorizație/Data emiterii | Termen de valabilitate |
|--|-------------------------|--|------------------------|
| În domeniul controlului ultrasonic - ramura tracțiune | | | |
| 1. | Atanasov Raul | CN Nr. 87/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 2. | Bratu Lilian | CN Nr. 79/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 3. | Bucur Marius Eugen | CN Nr. 57/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 4. | Capezanu Daniel Liviu | CN Nr. 84/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 5. | Cherteș Marius Marcel | CN Nr. 48/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 6. | Cheval Viorel | CN Nr. 77/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 7. | Constantinescu Theodor | CN Nr. 55/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 8. | Crăciun Paul | CN Nr. 60/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 9. | Deak Gabriel | CN Nr. 44/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 10. | Dinu George Iulian | CN Nr. 71/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 11. | Dogaru Ștefan | CN Nr. 70/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 12. | Dragomir Romeo | CN Nr. 41/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 13. | Gheorghe Dumitru | CN Nr. 88/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 14. | Ghiță Liviu Ștefan | CN Nr. 67/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| 15. | Hortopan Lucian | CN Nr. 80/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 16. | Iancu Daniel | CN Nr. 73/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 17. | Ilie Aurelian | CN Nr. 83/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 18. | Kicsi János | CN Nr. 54/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 19. | Lazăr Valerică | CN Nr. 59/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 20. | Manea Stănică | CN Nr. 75/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 21. | Murariu Gheorghe Iulian | CN Nr. 46/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 22. | Mureșan Axente Dănuț | CN Nr. 50/29.05.2017 | 29.05.2018 |

| Nr. crt. | Numele și prenumele | Serie și număr autorizație/Data emiterii | Termen de valabilitate |
|--|--------------------------|--|------------------------|
| 23. | Mușat Daniel | CN Nr. 74/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 24. | Niculăe Tiberiu Iulian | CN Nr. 85/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 25. | Pascale Ion | CN Nr. 42/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 26. | Pătrăuș Ioan | CN Nr. 51/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 27. | Petre Constantin | CN Nr. 58/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 28. | Pintea Alexandru Gabriel | CN Nr. 49/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 29. | Popescu Marian | CN Nr. 72/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 30. | Preda Daniel | CN Nr. 45/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 31. | Rădășan Gheorghe | CN Nr. 56/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 32. | Sarchiz Gheorghe | CN Nr. 68/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| 33. | Savin Constantin Marcel | CN Nr. 43/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 34. | Stancu Cosmin Mihăiță | CN Nr. 69/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| 35. | Staniște Cornel | CN Nr. 47/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 36. | Știrb Anghel | CN Nr. 52/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 37. | Știrb Dănuț | CN Nr. 53/29.05.2017 | 29.05.2018 |
| 38. | Stoenciuc Laurențiu | CN Nr. 76/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 39. | Voicu Mădălin | CN Nr. 95/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 40. | Zamfir Laurențiu | CN Nr. 86/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| În domeniul controlului ultrasonic - ramura vagoane | | | |
| 1. | Bontea Doina | CN Nr. 38/18.05.2017 | 18.05.2018 |
| 2. | Ghiță Marius | CN Nr. 39/18.05.2017 | 18.05.2018 |
| 3. | Ilinari Adam | CN Nr. 93/27.06.2017 | 27.06.2018 |

ONFR – AFER

Autorizații de personal în domeniul controlului nedistructiv, emise conform Fișei UIC 960-O/2001, în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017

| Nr. crt. | Numele și prenumele | Serie și număr autorizație/Data emiterii | Termen de valabilitate |
|----------|------------------------|--|------------------------|
| 4. | Iordache Gheorghe | CN Nr. 40/18.05.2017 | 18.05.2018 |
| 5. | Mihăiescu Adinel | CN Nr. 92/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 6. | Miron Dorin | CN Nr. 91/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 7. | Palkó Attila | CN Nr. 82/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 8. | Pană Adrian | CN Nr. 94/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 9. | Sandu Cristian | CN Nr. 90/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 10. | Șerban Dănuț | CN Nr. 78/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 11. | Șiclovan Nicolae Petru | CN Nr. 81/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| 12. | Stângă Aurelian | CN Nr. 96/27.06.2017 | 27.06.2018 |

| Nr. crt. | Numele și prenumele | Serie și număr autorizație/Data emiterii | Termen de valabilitate |
|---|-----------------------|--|------------------------|
| 13. | Udroiu Mihaela | CN Nr. 89/27.06.2017 | 27.06.2018 |
| În domeniul controlului cu lichide penetrante (CN) | | | |
| 1. | Ghiță Liviu Ștefan | CN Nr. 61/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| 2. | Sarchiz Gheorghe | CN Nr. 62/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| 3. | Stancu Cosmin Mihăiță | CN Nr. 63/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| În domeniul controlului cu pulberi magnetice (CN) | | | |
| 1. | Ghiță Liviu Ștefan | CN Nr. 64/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| 2. | Sarchiz Gheorghe | CN Nr. 65/26.06.2017 | 26.06.2018 |
| 3. | Stancu Cosmin Mihăiță | CN Nr. 66/26.06.2017 | 26.06.2018 |

Situație raportată de Compartimentul Certificare Personal, din cadrul ONFR - AFER

**Atestate personal în domeniul proceselor speciale de sudare,
emise conform Fișei UIC 897/1991,
în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Numele și prenumele | Serie și număr atestat/Data emiterii | Termen de valabilitate |
|---|---------------------|--------------------------------------|------------------------|
| Sudare manuală cu electrozi înveliți | | | |
| 1. | Ciobică Elena | SM Nr. 08/21.06.2017 | 21.06.2020 |
| 2. | Ciobică Elena | SM Nr. 09/21.06.2017 | 21.06.2020 |
| 3. | Floriceș Iulian | SM Nr. 06/30.05.2017 | 30.05.2020 |
| 4. | Floriceș Iulian | SM Nr. 07/30.05.2017 | 30.05.2020 |
| 5. | Vîrban Valentina | SM Nr. 10/21.06.2017 | 21.06.2020 |
| 6. | Vîrban Valentina | SM Nr. 11/21.06.2017 | 21.06.2020 |

Situație raportată de Compartimentul Certificare Personal, din cadrul ONFR - AFER

**Operatorii de transport feroviar care dețin licențe de transport feroviar
pentru servicii de tip "A" și/sau tip "B",
conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare,
modificate/suspendate/căroră le-a încetat suspendarea în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Operator economic Adresă Telefon; Fax | Licență nouă/ modificată | Nr. național al licenței | Valabilă* de la data | Licență temporară valabilă până la data | Revizuiabilă la | Revizuirii data | Tip serviciu de transport feroviar** | Observații |
|--|--|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------|--|--------------------|--|---|--|
| Licențe de transport feroviar pentru servicii de tip "A" și/sau tip "B" MODIFICATE | | | | | | | | | |
| 1. | REGIOTRANS S.R.L. BRAȘOV, Str. Automotoarelor, nr. 10, biroul 1, cod 500234, județul Brașov Tel.: 0268-330.022 Fax: 0268-329.190 | modificată 20.06.2017 | 17 | 13.02.2008 | nu | 2 ani | 05.02.2010 06.02.2012 11.02.2014 12.02.2016 | Călători | Schimbare adresă sediul social |
| Licențe de transport feroviar pentru servicii de tip "A" și/sau tip "B" SUSPENDATE | | | | | | | | | |
| 1. | ROFERSPED S.A. BUCUREȘTI, Str. Turda, nr. 98, Tronson 3, bl. 29A, etaj P, cod 011311, sectorul 1 Tel.: 021-224.14.67/68 Fax: 021-224.39.05 | nouă | 58 | 09.11.2016 | nu | 2 ani | - | Marfă (inclusiv mărfuri periculoase) | SUSPENDATĂ 09.05.2017 (neîncepere activitate) |
| 2. | REGIO CĂLĂTORI S.R.L. BRAȘOV, Str. Automotoarelor, nr. 10, biroul 3, cod 500234, județul Brașov Tel.: 0268-330.022 Fax: 0268-329.190 | nouă | 59 | 28.11.2016 | nu | 2 ani | - | Călători | SUSPENDATĂ 28.05.2017 (neîncepere activitate) |
| Licențe de transport feroviar pentru servicii de tip "A" și/sau tip "B" ÎNCETAREA SUSPENDĂRII | | | | | | | | | |
| 1. | ROFERSPED S.A. BUCUREȘTI, Str. Turda, nr. 98, Tronson 3, bl. 29A, etaj P, cod 011311, sectorul 1 Tel.: 021-224.14.67/68 Fax: 021-224.39.05 | nouă | 58 | 09.11.2016 | nu | 2 ani | - | Marfă (inclusiv mărfuri periculoase) | ÎNCETAREA SUSPENDĂRII 08.05.2017 |
| 2. | REGIO CĂLĂTORI S.R.L. BRAȘOV, Str. Automotoarelor, nr. 10, biroul 3, cod 500234, județul Brașov Tel.: 0268-330.022 Fax: 0268-329.190 | nouă | 59 | 28.11.2016 | nu | 2 ani | - | Călători | ÎNCETARE SUSPENDĂRII 21.06.2017 |

* Licențele de transport feroviar sunt valabile pe o perioadă nedeterminată, cu respectarea cerințelor care au stat la baza acordării sau modificării acestora, în condițiile vizării periodice la 2 ani.

** Tip serviciu de transport feroviar: tip A - transport feroviar de călători desfășurat în interes public și/sau în interes propriu;
tip B - transport feroviar de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu.

Situație raportată de Serviciul Licențe Operatori de Transport Feroviar, din cadrul OLFR - AFER

**Operatorii de transport feroviar care dețin licențe de transport feroviar
pentru servicii de tip "C",
conform OMT 535/2007, cu modificările și completările ulterioare,
căroră le-a încetat suspendarea în perioada 01.05.2017 - 30.06.2017**

| Nr. crt. | Operator economic Adresă Telefon; Fax | Licență nouă/ modificată | Nr. național al licenței | Valabilă* de la data | Revizuiabilă la | Revizuirii data | Tip serviciu de transport feroviar** | Observații |
|---|---|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------|--------------------|--|--|
| Licențe de transport feroviar pentru servicii de tip "C" ÎNCETAREA SUSPENDĂRII | | | | | | | | |
| 1. | ISAF – SOCIETATE DE SEMNALIZĂRI ȘI AUTOMATIZĂRI FERUVIARE S.A. București, Calea Giulești, nr.14, cod 060275, sector 6 Tel: 021-220.80.75 Fax: 021-221.00.87 | nouă | M-083 | 09.09.2016 | 2 ani | - | manevră | ÎNCETAREA SUSPENDĂRII 30.05.2017 |

* Licențele de transport feroviar sunt valabile pe o perioadă nedeterminată, cu respectarea cerințelor care au stat la baza acordării sau modificării acestora, în condițiile vizării periodice la 2 ani.

** Tip serviciu de transport feroviar: tip C - numai manevră feroviară în interes public și/sau în interes propriu.

Situație raportată de Compartimentul Licențe pentru Manevră Feroviară, din cadrul OLFR – AFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 19.04.2017,
 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași și Galați,
 în circulația trenului de marfă nr. 50458



CUPRINS

| | |
|--|----|
| A. PREAMBUL | |
| A.1. Introducere..... | 3 |
| A.2. Procesul investigației..... | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | |
| C.1. Descrierea incidentului..... | 5 |
| C.2. Circumstanțele incidentului..... | 7 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 7 |
| C.2.2. Componența și echipamentele trenului..... | 7 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului..... | 7 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare..... | 7 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 7 |
| C.3. Urmările incidentului..... | 7 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 7 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 8 |
| C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar..... | 8 |
| C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului..... | 8 |
| C.4. Circumstanțe externe..... | 8 |
| C.5. Desfășurarea investigației..... | 8 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat..... | 8 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței..... | 8 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigație..... | 9 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant..... | 10 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații..... | 10 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii..... | 10 |
| C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă..... | 10 |
| C.5.4.4. Date constatate cu privire la vagoane..... | 10 |
| C.5.5. Interfață om – mașină – organizație..... | 10 |
| C.6. Analiză și concluzii..... | 11 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii..... | 11 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare..... | 11 |
| C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei..... | 11 |
| C.6.4. Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor..... | 11 |
| C.6.5. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului..... | 11 |
| C.7. Cauzele incidentului..... | 11 |
| C.7.1. Cauza directă..... | 11 |
| C.7.2. Cauze subiacente..... | 11 |
| C.7.3. Cauze primare..... | 11 |
| C.8. Observații suplimentare..... | 11 |
| D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE | 12 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 12 |

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agencia de Investigare Feroviară Română (AGIFER), desfășoară acțiuni de investigație a accidentelor/incidentelor feroviare, în conformitate cu prevederile din *Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară* coroborată cu *HG nr. 716/2015 privind organizarea și funcționarea AGIFER* și cu *H G nr.117/2010* pentru aprobarea *Regulamentului de investigație a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*.

Obiectivul acțiunii de investigație desfășurate de către AGIFER este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și a incidentelor feroviare.

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

A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea nr. 132 / 19.04.2017 a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Galați, privind incidentul feroviar produs în circulația trenului de marfă nr. 50458 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC UNICOM TRANZIT SA) prin **neasigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului și luând în considerare faptul că evenimentul se clasifică ca incident feroviar în conformitate cu prevederile art. 8, Grupa A pct 1.12 din Regulamentul de Investigație**, directorul general AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigație.

Prin Nota nr. 1121 / 19.04.2017 conducerea Agenției de Investigare Feroviară Română a numit în conformitate cu prevederile art. 48 – (2) din *Regulamentul de investigație* ca investigator principal pe domnul **CEZAR Topor-Țvirco**.

Prin Decizia nr. 1127 / 8 / 20.04.2017 investigatorul principal a numit, în conformitate cu prevederile art. 47 – (2) din *Regulamentul de investigație* membrii comisiei de investigație după cum urmează:

- **EUGEN Toader** - investigator AGIFER - membru
- **MARIAN Broască** - Revizor regional M SRFC Galați - membru
- **EUGEN Urse** - Director zonă UNICOM TRANZIT - membru

3

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 19.04.2017, din stația CFR Dornești, a fost expedit trenul de marfă nr. 50458, încărcat cu containere pentru stația CFR Constanța Ferry Boat, având următoarea compunere: 25 de vagoane, 150 osii, 1963 tone, 675 metri, masa reală frânată: 1805 tone, masa frânată de menținere pe loc: 220 tone (140 tone cu frâne de jîntuire și 80 tone cu saboți de mână). Pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului erau necesari 8 saboți de mână, conform calculului efectuate de către șeful de tren și menționate în formularul „Arătarea vagoanelor”.

Pe relația Dornești – Suceava trenul a fost remorcat cu locomotiva DA 1255, pe care se aflau 9 saboți de mână. În stația CFR Suceava s-a schimbat mijlocul de remorcare DA 1255 cu EA 843. Trenul de marfă nr. 50458 a fost expedit din stația CFR Suceava la ora 06:35. A sosit în stația CFR Adjud la ora 11:15, fiind garat la linia 6. În urma unui control efectuat de către salariații aparținând Inspectoratului de Stat Feroviar Galați, s-a constatat lipsa de pe locomotiva EA 843 a celor 8 saboți de mână necesari asigurării procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului.

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale C.F. Iași și a Sucursalei Regionale C.F. Galați prin circulația trenului 50458 de la stația CFR Suceava până la stația CFR Adjud.

2

4



După depistarea incidentului, trenul de marfă nr. 50458 a fost reținut în stația CFR Adjud până la sosirea comisiei de investigație.

Incidentul nu a afectat traficul trenurilor de călători. Trenul de marfă 50458 a plecat din stația CFR Adjud după o staționare de 431 minute.

De la stația Adjud și până la stația Constanța Ferry Boat trenul a circulat în condiții instrucționale.

B.2. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie lipsa de pe locomotiva EA 843 a saboților de mână necesari pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului nr. 50458.

Factori care au favorizat producerea incidentului

Factorul care a influențat producerea incidentului feroviar a fost lipsa de atenție a mecanicului de locomotivă și a mecanicului ajutor, în însușirea și respectarea condițiilor de siguranță a circulației transmise de către IDM prin „Ordinul de circulație seria CFR nr.659384”, în care era menționat faptul că pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului sunt necesari 8 saboți de mână.

B.3. Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor Art. 30. – (6) din Regulamentul de Remorcare și Frânare Nr. 006/2005 care interzice îndrumarea trenurilor din stațiile din parcurs unde compunerea s-a modificat,

5

Trenul 50458 a fost compus la linia 5 în stația Dornești de către partida de manevră aparținând SC UNICOM TRANZIT SA – punct lucru Dornești.

După introducerea locomotivei DA 1255 pe tren, s-a efectuat revizia tehnică la compunere și proba completă a frânei în intervalul 01:35 - 02:45. Șeful de tren a efectuat calculele și înregistrările necesare în formularul „Arătarea vagoanelor” și a calculat masa necesară de frânare automat cu procentul de masă frânată de 50 % corespunzător trenurilor prevăzute pentru circulația vagoanelor transpuse și a vagoanelor de ecarterment normal, conform punctului 5 din Livretul cu mersul trenurilor de marfă aparținând Sucursalei Regionale CF Iași (ediția 2016/2017) și masa necesară de frână la mână cu procentul de masă frânată de 11% corespunzător pantei caracteristice de 17 ‰. Constatând că frânele de ținutire nu sunt suficiente pentru menținerea pe loc a trenului (140 tone față de un necesar de 216 tone), a calculat că diferența până la tonajul necesar de frânare pentru menținerea pe loc se compensează cu 8 saboți de mână. A menționat acest aspect în formularul „Arătarea vagoanelor” și apoi a finalizat calculul masei frânate minime pentru menținerea pe loc a trenului. A predat formularul „Arătarea vagoanelor” impiegtului de mișcare exterior din stația CFR Dornești.

Impiegtul de mișcare exterior a verificat datele înscrise de către șeful de tren în formularul „Arătarea vagoanelor”, a verificat dacă se asigură tonajul necesar de frânare automat și de menținere pe loc cu frâne de ținutire și cu saboții de mână și a constatat că tonajul frânare real automat înscrise de către șeful de tren este mai mare decât tonajul necesar de frânare automat, iar tonajul real de menținere pe loc cu frâne de ținutire și cu saboți de mână este mai mare decât cel necesar de menținere pe loc cu frâne de mână. A certificată apoi verificările efectuate prin semnare și aplicarea ștampilei cu codul stației pe formularul „Arătarea vagoanelor” și a întocmit nota de repartizare a frânelor de mână. A întocmit Ordinul de circulație seria CR nr. 075603, în care a menționat necesitatea utilizării a 8 saboți de mână pentru asigurarea procentului de masă frânată la menținerea pe loc a trenului.

Mecanicul locomotivei DA 1255, ce remorca trenul 50458, după primirea ordinului de circulație de la IDM, a verificat numărul de saboți de mână existenți pe locomotivă, a constatat că sunt 9, după care a pus trenul în mișcare pe baza indicației permise a semnalului de ieșire din stația CFR Dornești, la ora 03:00.

Trenul 50458 a sosit în stația Suceava la ora 04:05, fiind garat la linia 15 în vederea schimbării mijlocului de remorcare (conform dispoziției RC nr. 1 transmisă la ora 02:35).

Personalul de locomotivă (mecanic și mecanic ajutor) ce urma să preia locomotiva EA 843, pentru remorcare trenul 50458, a fost verificat la prezentarea la serviciu de către IDM exterior din stația Suceava la ora 05:00, respectiv la ora 05:01, fiind în stare normală.

După atașarea locomotivei EA 843 la tren, mecanicul și mecanicul ajutor au efectuat proba de continuitate. Au primit de la IDM documentele trenului și Ordinul de circulație seria CFR nr. 659384 în care se menționa necesarul de 8 saboți de mână pentru asigurarea masei frânate în vederea menținerii pe loc a trenului împreună cu frânele de ținutire.

Mecanicul de locomotivă, fără a verifica existența pe locomotivă a celor 8 saboți de mână, a pus trenul în mișcare la ora 06:35, pe baza indicației permise a semnalului luminos de ieșire a stației CFR Suceava.

Trenul a circulat până la stația CFR Adjud unde a fost garat la linia 6, ora 11:15.

La controlul efectuat de către salariații din cadrul Inspectoratului de Stat Feroviar Teritorial Galați, s-a constatat lipsa de pe locomotivă a celor 8 saboți necesari asigurării masei frânate în vederea menținerii pe loc a trenului împreună cu frânele de ținutire.

Trenul 50458 a fost reținut în stația CFR Adjud până la sosirea comisiei de investigație.

În stația CFR Adjud s-a procedat la predarea/primirea locomotivei EA 843. A fost verificată starea particii de tren (mecanic și mecanicul ajutor erau în stare normală). Șeful stației a luat declarații personalului implicat, a întocmit procesul-verbal de constatare preliminară și a făcut copii după documente în legătură cu producerea incidentului. Toate documentele au fost predate investigatorului principal.

IDM exterior din stația CFR Adjud a recalculat masa frânată necesară pentru menținerea pe loc a trenului pe distanța Adjud - Constanța Ferry Boat, corespunzător procentului de frânare de 8%, necesarul rezultat din calcul fiind de 5 saboți de mână.

A fost dotată locomotiva EA 843 cu cei 5 saboți de mână necesari menținerii pe loc a trenului.

7

dacă nu au asigurate cel puțin procentele de masă frânată prevăzute în livretele de mers pe întreaga distanță de circulație a trenului.

B.4. Cauze primare

Cauza primară a producerii incidentului feroviar a fost lipsa unei proceduri privind modul de dotare a locomotivelor cu saboți de mână necesari pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului, parte a Sistemului de Management al Siguranței.

B.5. Grad de severitate

Conform prevederilor **Regulamentului de investigație** față de se clasifică ca incident feroviar produs în circulația trenurilor încadrat la **art.8, Grupa A pct. 1.12.**

B.6. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

În data de 18.04.2017 SC UNICOM TRANZIT SA a solicitat biroului de conducere centralizată a traficului feroviar (BCCTF) din cadrul CNCF „CFR” SA programarea unui tren suplimentar pentru transportul unei nave încercate, pe distanța Dornești - Constanța Ferry Boat, cu următoarele observații: „2200 tone/700m, remorcat cu DA, în stația Suceava schimb mijloace de tracțiune DA cu EA, în stația Adjud RTT, în stația Buzău Sud schimb personal de tracțiune, circula cu agent M pe distanța Dornești - Suceava”.

Biroul de conducere centralizată a traficului feroviar a programat acest transport pentru data de 19.04.2017, prin dispoziția nr. 1340/18.04.2017, alocaând acestui tren numărul 50458 din gama de numere pentru trenuri de marfă suplimentare interregionale la dispoziția BCCTF. În programul de circulație al trenurilor de marfă pentru perioada 18.04.2017 ora 17:00 – 19.04.2017 ora 17:00 a fost stabilită circulația trenului 50458 cu un tonaj de 2200 tone și o lungime de 700 de metri, cu plecare din stația Dornești la ora 03:00 la stația Constanța Ferry Boat.

La data de 19.04.2017, ora 02:35, operatorul RC (fir 2 Dornești - Suceava) de la RC Suceava, a transmis dispoziția RC nr. 1 prin care a avizat circulația trenului de marfă nr. 50458 de la Dornești la Suceava în condițiile stabilite în livret pentru trenul 50202, cu plecare din Dornești la ora 02:50, cu lungimea de 675 metri aprobată de BCCTF cu nr. 1340/18.04.2017, însoțit de agent M, schimbare de mijloace de remorcare în stația Suceava, unde așteaptă dispoziție de la firul 1 RC pentru expediere la stația Constanța Ferry Boat.

La ora 05:21 operatorul RC (fir 1 Suceava - Pașcani) de la RC Suceava a transmis dispoziția RC nr. 8 privind circulația trenurilor în intervalul 06:00-12:00 prin care a avizat circulația trenului de marfă nr. 50458 de la Suceava la Pașcani, cu lungimea de 675 metri aprobată prin dispoziția BCCTF 1340/18.04.2017 și a dispus circulația acestui tren în condițiile stabilite în livret pentru trenul 50202, cu plecare din stația Suceava la ora 06:35, până la stația Pașcani.

La ora 07:30 operatorul RC (fir 4 Pașcani - Bacău) de la RC Iași a transmis dispoziția RC nr. 7 prin care a avizat circulația trenului de marfă nr. 50458 de la Pașcani la Adjud în condițiile stabilite în livret pentru trenul 50202.

La ora 09:50 operatorul RC (fir 5 Bacău - Adjud) de la RC Iași a transmis dispoziția RC nr. 27 prin care a avizat circulația trenului de marfă nr. 50458 de la Pașcani la Adjud în condițiile stabilite în livret pentru trenul 50202.

Condițiile de circulație ale trenului 50202 pe distanța Dornești - Adjud sunt consemnate în Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională CF Iași (ediția 2016/2017), teacurat cu telegrama nr.42 din 14.12.2016 a Serviciului Mersuri de Tren din cadrul Direcției Trafic București.

6

A fost pusă în funcție și s-au făcut probe de funcționare cu instalația pentru controlul vitezei trenului (INDUSI).

Trenul 50458 a fost expedit din stația CFR Adjud la ora 19:41, după o staționare de 431 minute, în condiții de siguranță feroviară.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Trenul 50458 care a circulat în data de 19.04.2017, a fost compus de către operatorul de transport feroviar de marfă SC UNICOM TRANZIT SA.

Trenul a circulat pe infrastructura feroviară publică administrată de către CNCF „CFR” SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași și a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Galați.

C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Compunerea trenului de marfă nr. 50458 a fost următoarea: 25 de vagoane, 150 osii, 1963 tone, 675 metri, frânare automat necesar/real: 982/1805, frânare de mână necesar/real:

- pe distanța Dornești-Suceava - 216/220;
- pe distanța Suceava – Adjud - 216/140;
- pe distanța Adjud – Constanța Ferry Boat- 177/190.

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

Nu au fost identificate echipamente feroviare implicate în producerea incidentului feroviar.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Nu au fost identificate implicații ale mijloacelor de comunicare în producerea incidentului feroviar.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Nu a fost cazul îndrumării la locul producerii incidentului feroviar a mijloacelor de intervenție.

C.3. Urmările incidentului

În urma producerii incidentului feroviar nu s-au înregistrat pagube materiale sau perturbații în circulația trenurilor.

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

Valoarea pagubelor materiale:

- la linie – nu a fost cazul;
- la instalații: – nu a fost cazul;
- la locomotivă – nu a fost cazul;
- la vagoane: – nu a fost cazul;
- la mediu – nu a fost cazul;
- întârzieri trenuri: – nu a fost cazul;

Valoarea totală a pagubelor materiale: 0 lei

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

Incidentul nu a afectat traficul trenurilor de călători. Trenul de marfă 50458 a plecat din stația CFR Adjud după o staționare de 431 minute.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

8

Incidentul nu a avut urmări asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

Circumstanțele externe nu au avut implicații în producerea incidentului feroviar.

La data de 19.04.2017, între orele 06:35 - 11:15, vizibilitatea a fost bună, cerul senin, iar temperatura în aer a fost cuprinsă între +9°C - +15°C.
Vizibilitatea indicațiilor semnalelor a fost conformă cu reglementările specifice în vigoare.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Din declarația mecanicului care a condus locomotiva EA 843 în remorcarea trenului 50458 se pot reține următoarele:

- La data de 19.04.2017, ora 05:30, în stația CFR Suceava a luat în primire locomotiva EA 843;
- După ridicarea documentelor trenului 50458 de la IDM, a constatat, citind formularul „Arătarea vagoanelor”, că sunt necesari 8 saboți de mână pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului;
- La citirea ordinului de circulație înmănat de către IDM din stația CFR Suceava a luat la cunoștință condiția existenței pe locomotivă a celor 8 saboți de mână;
- Nu a verificat existența saboților de mână pe locomotivă;
- A constatat lipsa celor 8 saboți de mână în stația CFR Adjud.

Din declarația mecanicului ajutor se pot reține următoarele:

- După introducerea locomotivei EA 843 pe trenul 50458 a efectuat proba de continuitate;
- La citirea ordinului de circulație de către mecanic a luat la cunoștință condiția existenței pe locomotivă a celor 8 saboți de mână;
- Nu a verificat existența saboților de mână pe locomotivă;
- A constatat lipsa celor 8 saboți de mână în stația CFR Adjud.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

SC UNICOM TRANZIT SA are implementat un sistem de management integrat calitate, mediu, securitate și sănătate în muncă, siguranță feroviară, întreținere vagoane de marfă (ERI) și întreținere locomotive (ERIV-L).

SC UNICOM TRANZIT SA are implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară și a Regulamentului (UE) nr. 1158/2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară. Acesta a fost obținut după:

- obținerea Certificatului ERI conform Regulamentului (UE) nr. 445/2011 privind un sistem de certificarea a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007;
- obținerea Certificatului ERIV-L conform Ordinului MT nr. 635/2015 privind un sistem de certificarea a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă, precum și a Regulamentului (UE) nr. 402/2013 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor.

SC UNICOM TRANZIT SA, în calitate de operator de transport feroviar, în conformitate cu prevederile OMT nr. 535/2007 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România, se află în posesia:

- Licența pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar de marfă nr. 5010/47/24.04.2015, revizuită la data de 27.12.2016;
- Certificatul de siguranță - partea A, număr de identificare UE RO1120150023, valabil din 01.01.2016;

Starea tehnică a liniei nu a avut implicații în producerea incidentului feroviar.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă

Starea tehnică a locomotivei nu a avut implicații în producerea incidentului feroviar.

Cu ocazia investigării incidentului feroviar, la locomotiva EA 843 au fost constatate o serie de nereguli, care erau menționate de către mecanicul de locomotivă în Fișa de bord înlocuită la data de 19.04.2017 cu ocazia predării/primirii locomotivei în stația CFR Suceava, și anume:

1. „Verificat induși și DSV defecți post I, stația Suceava 5.30”;
2. „Bec far central post I ars”;
3. „Pierderi mari de ulei la compresoare”;
4. „Zgomot anormal ostile I și 6”;
5. „Lipsuri din inventar: Ciocan revizie + 2 oglinzi. Are manometru pr. frânei defect”;
6. „NDUȘI defecți post I DSV Defectă, izolată”.

Instalațiile de siguranță și vigilență erau scoase din funcție.

Cu toate neregulele existente la locomotiva EA 843, menționate în Fișa de bord și fără a avea pe locomotivă cei opt saboți de mână menționați în formularul „ORDIN DE CIRCULAȚIE”, mecanicul de locomotivă a pus trenul în circulație.

C.5.4.4. Date constatate cu privire la vagoane

Starea tehnică a vagoanelor nu a avut implicații în producerea incidentului feroviar.

C.5.5. Interfața om - mașină - organizație

Personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva EA 843, aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 50458 din data de 19.04.2017, deținea la data producerii incidentului permise și autorizații pentru exercitarea funcțiilor de mecanic, respectiv mecanic ajutor, precum și avize medicale și psihologice în termen de valabilitate.

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Starea tehnică a suprastructurii căii nu a avut implicații în producerea incidentului feroviar.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Starea tehnică a instalațiilor feroviare nu a avut implicații în producerea incidentului feroviar.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Starea tehnică a locomotivei nu a avut implicații în producerea incidentului feroviar.

C.6.4. Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor

Starea tehnică a vagoanelor nu a avut implicații în producerea incidentului feroviar.

C.6.5. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza constatărilor efectuate și a mărturiilor salariaților implicați, se poate concluziona că incidentul feroviar s-a produs în următoarele circumstanțe:

- partida trenului nu a verificat existența pe locomotivă a saboților de mână necesari asigurării procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului;

- Certificatul de siguranță - partea B număr de identificare UE RO1220170006, valabil din 01.02.2017;
- Certificatul de entitate responsabilă cu întreținerea, care confirmă acceptarea sistemului de întreținere, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și OMT nr. 635/ 2015, număr național de identificare NNI RO/ERIV/L0016/0020, valabil din 30.09.2016.

În cadrul „Sistemului de Management al Siguranței”, în „Registru de Riscuri”, SC UNICOM TRANZIT SA a identificat pericolul: „**Îndrumarea trenurilor cu procentul de masă frânată neașurat în conformitate cu Livretul de mers**”. La rubrica „Control existent” menționează „Regulamentul de remorcare și frânare” nr. 206/2005.

SC UNICOM TRANZIT SA, la data producerii incidentului, nu avea procedură privind modul de dotare a locomotivelor cu saboți de mână necesari pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului, parte a Sistemului de Management al Siguranței.

CNCF „CFR SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, la momentul producerii incidentului feroviar, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile 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:

- Autorizație de Siguranță - Partea A cu numărul 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;
- Autorizație de Siguranță - Partea B, cu numărul 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 exploatarei, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatarei sistemului de control al traficului și de semnalizare.

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

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

- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007;
- Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Iași (ediția 2016/2017);
- Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Galați (ediția 2016/2017);
- Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Constanța (ediția 2016/2017);
- Fișele de post ale personalului implicat;
- Declarațiile și chestionarea personalului implicat.
- Documentele însoțitoare ale trenului, registrul de bord al locomotivei EA 843 și evidențele de mișcare.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Nu au fost identificate instalații cu implicare în producerea incidentului feroviar.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie

- la data producerii incidentului feroviar SC UNICOM TRANZIT SA nu avea elaborată procedură privind modul de gestionare al saboților de mână, necesari pe locomotive pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului.

C.7. Cauzele incidentului

C.7.1. Cauza directă:

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie lipsa de pe locomotiva EA 843 a saboților de mână necesari pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului nr. 50458.

Factorii care au favorizat producerea incidentului au fost:

Factorii care au influențat producerea incidentului feroviar au fost lipsa de atenție a mecanicului de locomotivă și a mecanicului ajutor, în însușirea și respectarea condițiilor de siguranță a circulației transmise de către IDM prin „Ordinul de circulație seria CFR nr.659384”, în care era menționat faptul că pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului sunt necesari 8 saboți de mână.

C.7.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor Art. 30. - (6) din Regulamentul de Remorcare și Frânare Nr. 006 / 2005 care interzice îndrumarea trenurilor din stațiile din parcurs unde compunerea s-a modificat, dacă nu au asigurate cel puțin procentele de masă frânată prevăzute în livretele de mers pe întreaga distanță de circulație a trenului.

C.7.3. Cauze primare:

Cauza primară a producerii incidentului feroviar a fost lipsa unei proceduri privind modul de dotare a locomotivelor cu saboți de mână necesari pentru asigurarea procentului de masă frânată în vederea menținerii pe loc a trenului, parte a Sistemului de Management al Siguranței.

C.8. Observații suplimentare

În timpul procesului de investigare au fost constatate încălcări ale prevederilor din instrucțiuni și regulamente care nu au relevanță pentru concluziile asupra cauzelor, astfel:

- Nu au fost respectate prevederile din **Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007** de către partida trenului 50458. Având în vedere starea tehnică a locomotivei, conform înscrierilor din fișa de bord, mecanicul de locomotivă trebuia să facă avizarea IDM din stația CFR Suceava și conducerea SC UNICOM TRANZIT SA, deoarece locomotiva nu era aptă pentru remorcarea trenului.

- Nu au fost respectate prevederile din **Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006/2005** de către partida trenului 50458. Înainte de îndrumarea trenului din stația CFR Suceava nu a fost efectuată proba de continuitate conform prevederilor instrucționale. Mecanicul ajutor nu avea ciocan de revizie iar manometrul existent pe locomotivă era defect (conform mențiunilor din fișa de bord).

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

După depistarea incidentului feroviar către salariații aparținând Inspectoratului de Stat Feroviar Galați, trenul 50458 a fost reținut în stația CFR Adjud până la sosirea comisiei de investigare.

A fost verificată starea personalului implicat.

Au fost culese toate informațiile și s-au făcut copii ale tuturor documentelor necesare investigării incidentului.

IDM exterior din stația CFR Adjud a recalculat masa frânată necesară pentru menținerea pe loc a trenului pentru circulația acestuia pe distanța Adjud - Constanța Ferry Boat, corespunzător procentului de frânare de 8%, stabilind necesarul de 5 saboți de mână.

A fost dotată locomotiva EA 843 cu 5 saboți de mână.

La locomotiva EA 843 a fost pusă în funcție și s-au făcut probe de funcționare cu instalația pentru controlul vitezei trenului (INDUȘI).

Trenul 50458 a fost expediat din stația Adjud la ora 19:41, în condiții de siguranță feroviară.

SC UNICOM TRANZIT SA a emis la data de 25.04.2017 Decizia nr. 41 privind modul de gestionare al saboților de mână existenți pe locomotive, pentru asigurarea procentelor de masa frânată în vederea menținerii pe loc a trenurilor.

E. RECOMANDĂRI DESIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, operatorului de transport SC UNICOM TRANZIT SA și administratorului infrastructurii feroviare publice Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA București.

Comisia de investigare:

- CEZAR Topor-Țvirco – investigator principal
- EUGEN Toader – membru
- MARIAN Broască – membru
- EUGEN Urse – membru

13



RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs
în stația CF Balota la data de 06.10.2016 în circulația trenului de marfă nr.97559



Ediția finală

Data 23.05.2016

CUPRINS

| | |
|---|----|
| A. PREAMBUL | 3 |
| A.1. Introducere | 3 |
| A.2. Procesul investigației | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 5 |
| C.1. Descrierea incidentului | 5 |
| C.2. Circumstanțele incidentului | 7 |
| C.2.1. Părțile implicate | 7 |
| C.2.2. Componența și echipamentul trenului | 7 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului | 7 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare | 8 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar | 8 |
| C.3. Urmările incidentului | 8 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți | 8 |
| C.3.2. Pagube materiale | 8 |
| C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar | 8 |
| C.4. Circumstanțe externe | 8 |
| C.5. Desfășurarea investigației | 8 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat | 8 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței | 10 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare | 11 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant | 12 |
| C.5.4.1. Date cu privire la instalațiile feroviare | 12 |
| C.5.4.2. Date cu privire la linia | 12 |
| C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă | 13 |
| C.5.5. Interfața om – mașină – organizație | 15 |
| C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar | 15 |
| C.6. Analiză și concluzii | 16 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii | 16 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare | 16 |
| C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei | 16 |
| C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului | 17 |
| C.7. Cauzele incidentului | 18 |
| C.7.1. Cauze directe | 18 |
| C.7.2. Cauze subiacente | 18 |
| C.7.3. Cauze primare | 19 |
| C.8. Observații suplimentare | 19 |
| D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE | 19 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 19 |

2

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

În conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară-denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*-precum și a *Regulamentului de căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin HG nr. 117/2010-denumit în continuare *Regulament de Investigare*, Agenția de Investigare Feroviară Română - denumit în continuare AGIFER-desfășoară acțiuni de investigare a căror obiectiv îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și incidentelor feroviare.

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

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19, al.(2) din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.48 din *Regulamentul de Investigare*, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, AGIFER îi revine obligația de a deschide acțiuni de investigare și de a constitui comisii de investigare pentru strângerea și analiza 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/incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Având în vedere fișa de avizare nr.474 din data de 06.10.2016 a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, prin care a avizat faptul că pe secția de circulație Strehăia – Craiova, în stația CFR Balota, la trecerea trenului de marfă nr.97559, s-a produs avarierea și smulgerea inductorului de cale de 1000/2000 Hz al semnalului luminos de ieșire X 2 de către inductorul locomotivei electrice EA 566 - a doua în sensul de mers, care a circulat ca tren de marfă nr.97559 (tren format din două locomotive electrice izolate), aparținând S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A. și luând în considerare că faptele produse și constatate se încadrează conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.10, din *Regulamentul de Investigare*, prin Nota nr. I.111/2016 a Directorului General Adjunct a fost desemnat ca investigator principal dl. Dan CIUCEA, investigator în cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din *Regulamentul de Investigare*, prin Decizia nr. 1122/115/2016 investigatorul principal a numit comisia de investigare, în următoarea componență:

- | | |
|--------------------|--|
| - Paul NICOLA | - revizor regional SC I, Sucursala Regională CF Craiova; |
| - Gheorghe DUMITRU | - revizor regional SC T, Sucursala Regională CF Craiova; |
| - Ovidiu MURGAN | - revizor regional SC T, Sucursala BANAT – OLTEȚIA; |
| - Mihai IOTĂ | - șef remiză locomotive D.T. Severin, Sucursala BANAT – OLTEȚIA; |
| - Mihai MUȘAT | - maestru locomotive electrice, Secția IRLU Craiova. |

3

Cauze primare

Absența unor reglementări referitoare la verificarea cu ocazia reparațiilor mari tip RR și RG a locașurilor filetate de fixare a șuruburilor care asigură prinderea legăturilor de gardă de suportii suspensiei primare.

Grad de severitate

Potrivit clasificării prevăzută în *Regulamentul de Investigare*, lovirea lucrărilor de artă, construcțiilor, instalațiilor de către piese sau subsansambluri ale vehiculelor feroviare, în urma cărora nu au fost înregistrate deraieri de vehicule feroviare, se clasifică în conformitate cu prevederile *Regulamentului de Investigare* ca incident feroviar conform art. 8, Grupa A, pct.1.10.

Recomandări de siguranță

În cazul incidentului produs în circulația trenului de marfă nr.97559 format din două locomotive electrice izolate (ED 007 locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă) s-a constatat că intrarea inductorului instalației INDUSI la locomotivei EA 566 în gabaritul de material rulant s-a datorat prinderii necorespunzătoare a legăturii de gardă de capetele suportilor suspensiei primare (pintenți) de la osia nr.6, stânga.

Acest lucru s-a datorat neverificării și apoi remedierii locașurilor filetate atunci când acestea nu corespund de la suportii suspensiei primare cu ocazia reparațiilor mari tip RR și RG, operație care nu este menționată în caietul de sarcini pentru reparații tip RR și RG la locomotivă electrică de 5100 kW cod C.S. nr.133 – 2013 al SNTFM "CFR Marfă" SA și nici în prevederile specificației tehnice „Reparații planificate tip RR, RG LE 5100 kW” cod ST – LE – RR, RG al Societății de Intreținere și Reparații Locomotive și Utilaje – C.F.R. IRLU S.A..

În contextul celor prezentate, comisia de investigare consideră necesară emiterea următoarelor recomandări de siguranță unde Autoritatea de Siguranță Feroviară Română va solicita SNTFM "CFR Marfă" SA împreună cu Societății de Intreținere și Utilaje – C.F.R. IRLU S.A., completarea documentației privind reviziile și reparațiile efectuate la locomotivele electrice de 5100 KW cu prevederi clare referitoare la modul de verificare și apoi remedierii locașurilor filetate atunci când acestea nu corespund de la suportii suspensiei primare cu ocazia reparațiilor mari tip RR și RG.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 06.10.2016, trenul de marfă nr.97559 format din 2 locomotive izolate ED 007 locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă aparținând S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A., a fost expedit din stația CFR Balota, la ora 09.07 către stația CFR D.T. Severin.

La trecerea pe lângă semnalul luminos de ieșire X II personalul de locomotivă care conducea și deservea locomotivă multiplă EA 566 a auzit un zgomot puternic în dreptul osiei nr.6 partea dreaptă sens de mers și a luat legătura prin stația radiotelefon cu mecanicul de locomotivă care conducea locomotivă titulară ED 007 în vederea opririi trenului.

După oprirea trenului de marfă nr.97559 la ora 09.09 personalul de locomotivă a efectuat verificarea locomotivei, ocazie în care a constatat că legătura de gardă de la osia nr.6 împreună cu inductorul locomotivei erau lipsă și a avizat IDM din stația CFR Balota că inductorul locomotivei EA 566 a lovit inductorul de cale de 1000/2000 Hz al semnalului de ieșire X II al stației.

La ora 09.11 personalul de locomotivă a pus trenul în mișcare parcurgând o distanță de aproximativ 147 metri către stația CFR Balota, a oprit la ora 09.12, a recuperat legătura de gardă și

5

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 06.10.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Strehăia – D. T. Severin, linie simplă electricificată cu bloc de linie automat, în stația CFR Balota, la trecerea trenului de marfă nr.97559, s-a produs avarierea și smulgerea inductorului de cale de 1000/2000 Hz al semnalului luminos de ieșire X 2 de către inductorul locomotivei electrice EA 566 - a doua în sensul de mers, care a circulat ca tren de marfă nr.97559 (tren format din două locomotive electrice izolate), aparținând S.N.T.F.M. "CFR Marfă" S.A..

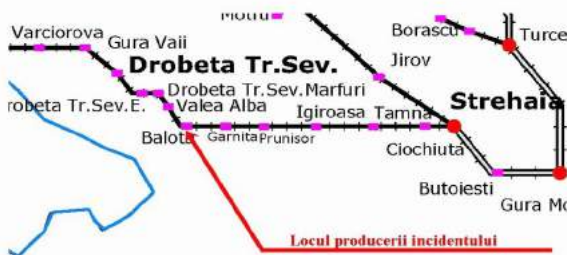


Fig.1 Harta cu locul producerii incidentului

Nu au fost trenuri anulate sau întârziate, circulația trenurilor nu a fost întreruptă. În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat victime omenești sau accidentați.

Cauza directă

Cauza producerii incidentului feroviar o constituie ieșirea inductorului instalației INDUSI de la postul II de conducere al locomotivei EA 566, din gabaritul de material rulant și pătrunderea acesteia în gabaritul de liberă trecere al căii, urmată de lovirea inductorului de cale aferent semnalului luminos de ieșire X II al stației CFR Balota.

Factori care au contribuit

- strângerea necorespunzătoare a șurubului de la locașul filetat numerotat cu 2 (Fig. 4);
- fișura veche în proporție de 80% în secțiunea transversală a zonei cu filet a șurubului de la locașul filetat numerotat cu 1 (Fig. 6);
- căderea șurubului din locașul filetat numerotat cu 4, care era fixat 2 – 3 filete - șurub scurt (Fig. 5).

Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente care au contribuit la producerea acestui incident.

4

inductorul locomotivei EA 566 iar la ora 09.15 a plecat în direcția D.T. Severin unde a sosit la ora 10.03 unde locomotivă a fost introdusă în remiza de locomotive D.T. Severin în vederea verificării în comisie.

În urma avizării efectuate către IDM al stației CFR Balota de către mecanicul de locomotivă care a condus locomotivă EA 566, electromecanicul SCB aparținând Districtului SCB Tamna s-a deplasat pe teren unde a constatat avarierea și smulgerea inductorului de cale de 1000/2000 Hz al semnalului luminos de ieșire X II de către inductorul locomotivei electrice EA 566.

În urma producerii incidentului, în data 06.10.2016, circulația feroviară între stația CFR Balota și stația CFR D.T. Severin nu a fost închisă și nu au fost anulate sau întârziate de trenuri.

Locul producerii incidentului în stația CFR Balota este prezentat în figurile nr.1 și 2.

Nu s-au înregistrat victime omenești sau răniți.



Fig. 2 Schița cu locul producerii incidentului

Potrivit clasificării prevăzută în *Regulamentul de Investigare*, lovirea lucrărilor de artă, construcțiilor, instalațiilor de către piese sau subsansambluri ale vehiculelor feroviare, în urma cărora nu au fost înregistrate deraieri de vehicule feroviare, se clasifică în conformitate cu prevederile *Regulamentului de Investigare* ca incident feroviar conform art. 8, Grupa A, pct.1.10.

6

C.2. Circumstanțele incidentului**C.2.1. Părțile implicate**

Secția de circulație unde a avut loc incidentul feroviar este în administrarea C.N.C.F. „CFR” S.A. și este întreținută de salariații săi.

Infrastructura și suprastructura căii ferate sunt în administrarea C.N.C.F. „CFR” S.A. și sunt întreținute de salariații Secției L 4 Turmu Severin din cadrul Sucursalei Regionale de Cai Ferate Craiova.

Instalațiile SCB de dirijare a traficului feroviar pe distanța Strehaia – Balota sunt în administrarea Sucursalei Regionale de Cai Ferate Craiova și sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT 1 Craiova – Districtul SCB Tâmba.

Instalația de comunicații feroviare este în administrarea C.N.C.F. „CFR” S.A. și este întreținută de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Locomotivele electrice ED 007 și EA 566 din compunerea trenului de marfă nr.97559 aparțin S.N.T.F.M. “CFR Marfă” S.A..

Comisia de investigare a luat declarații și a chestionat mecanici și mecanici ajutori de locomotivă care au condus și deservit locomotivele ED 007 și EA 566 și, electromecanicul aparținând Districtului SCB Tâmba.

C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul nr.97559 a fost format din 2 locomotive izolate ED 007 locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă, condus și deservit de personal aparținând S.N.T.F.M. “CFR Marfă” S.A..

C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului**C.2.3.1. Linii****Descrierea traseului căii**

Pe secția de circulație Strehaia – D. T. Severin, în stația CFR Balota, pe linia nr. II directă în zona producerii incidentului, traseul în plan al căii ferate este în aliniament și palier.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii în stația CFR Balota pe linia nr. II directă, este alcătuită din șine tip 65 montate pe traverse speciale de beton tip T 17, prindere indirectă tip K completă și activă, prisma de piatră spartă completă și compactă și nu sunt zone noroioase.

C.2.3.2. Instalații feroviare

Stația CFR Balota este înzestrată cu instalația CED, iar pe distanța Strehaia – D.T. Severin circulația trenurilor se efectuează pe bază de bloc de linie automat.

C.2.3.3. Locomotiva

Caracteristicile tehnice ale locomotivei electrice EA 566 sunt următoarele:

- putere - 5100 Kw;
- lungime peste tamponane - 19,8 m;
- greutatea totală - 120 t;
- sarcina pe osie - 20 t;

7

- tensiunea de alimentare – 25 kV, 50 Hz;
- formula osiilor – Co-Co;
- viteză maximă – 120 km/h;
- înălțimea peste pantografului coborât – 4.500 mm;
- ampatamentul locomotivei – 10,3 m;
- data construcției – 05.04.1982 la I.E.P.C. Craiova;
- ultima reparație – 22.06.2016, RG, SC CFR IRLU SA – Secția IRLU Buzău;
- kilometri parcurși de la ultima reparație tip RG – 16.760;
- ultima revizie – 12.08.2016, RT, SC CFR IRLU SA – Secția IRLU Dej;
- kilometri parcurși de la ultima revizie tip RT – 8.453.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Modul de comunicare între personalul de locomotivă, personalul care a condus și deservit locomotivele și impiegații de mișcare este asigurat prin instalația de radiotelefon.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

În urma avizării acestui incident s-au prezentat la fața locului reprezentanții ai C.N.C.F. “CFR” S.A. – Sucursalei Regionale de Cai Ferate Craiova - administratorul infrastructurii feroviare publice, operatorului de transport marfă S.N.T.F.M. “CFR Marfă” S.A. și Agenției de Investigare Feroviare Române.

C.3. Urmările incidentului**C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți**

În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat victime și accidentați.

C.3.2. Pagube materiale

Valoarea pagubelor materiale în urma producerii acestui incident feroviar este de 593,91 lei

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

- Trenuri întârziate:
- 41743 + 20 minute
- 72-1 + 6 minute

C.4. Circumstanțe externe

La data 06 octombrie 2016, în intervalul orar 09:00 – 10:00 vizibilitatea a fost corespunzătoare, temperatura a fost de aproximativ 18° C.

C.5. Desfășurarea investigației**C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat**

Din cele declarate de **mechanicul de locomotivă** care a condus locomotiva EA 566 în remorcarea trenului de marfă nr.97559 din data 06.10.2016, se pot reține următoarele:

- la data de 06.10.2016 a condus trenul de marfă nr.97559 cu plecare din stația CFR Balota la ora 09:06;

8

- a luat locomotiva EA 566 în primire împreună cu mecanicul ajutor în remiza de locomotive Turmu Severin la ora 01.00;
- la ora 07.52 au fost expediați din stația CFR Drobeta Turmu Severin ca locomotivă izolată la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri;
- la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri au intrat ca locomotivă titulară pe trenul de marfă nr.92322 având ca locomotivă multiplă tracțiune ED 007;
- la stația CFR Balota locomotivele EA 566 și ED 007 au fost detașate de la trenul de marfă nr.92322 și apoi la ora 09.06 au fost expediate ca tren de marfă nr.97559 la stația CFR Drobeta Turmu Severin ca locomotive izolate (ED 007 – locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă);
- la trecerea trenului pe lângă semnalul luminos de ieșire Y II al stației CFR Balota a auzit un zgomot puternic în zona osiei nr.6, post II de conducere, parte mecanic locomotivă în sensul de mers;
- a avizat prin stația radiotelefon pe mecanicul de locomotivă de la locomotiva titulară ED 007 să ia măsuri de oprire a trenului;
- după oprirea trenului a efectuat o revizie la exteriorul locomotivei unde a constatat legătura de gardă de la osia nr.6 partea dreaptă sens mers împreună cu inductorul căzute pe terasamentul căii ferate;
- a avizat pe IDM din stația CFR Balota, a urcat legătura de gardă cu inductorul locomotivei în sala mașinilor și a continuat mersul până la stația CFR Drobeta Turmu Severin unde a ajuns la ora 10.00.

Din cele declarate de **mechanicul ajutor** care a deservit locomotiva EA 566 în remorcarea trenului de marfă nr.97559 din data 06.10.2016, se pot reține următoarele:

- la data de 06.10.2016 a deservit trenul de marfă nr.97559 cu plecare din stația CFR Balota la ora 09:06;
- a luat locomotiva EA 566 în primire împreună cu mecanicul de locomotivă în remiza de locomotive Turmu Severin la ora 01.00;
- la ora 07.52 au fost expediat din stația CFR Drobeta Turmu Severin ca locomotivă izolată la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri;
- la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri au intrat ca locomotivă titulară pe trenul de marfă nr.92322 având ca locomotivă multiplă tracțiune ED 007;
- la stația CFR Balota locomotivele EA 566 și ED 007 au fost detașate de la trenul de marfă nr.92322 și apoi la ora 09.06 au fost expediate ca tren de marfă nr.97559 la stația CFR Drobeta Turmu Severin ca locomotive izolate (ED 007 – locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă);
- la trecerea trenului pe lângă semnalul luminos de ieșire X II al stației CFR Balota a auzit un zgomot puternic în zona osiei nr.6, post II de conducere, parte mecanic locomotivă în sensul de mers;
- mecanicul de locomotivă a avizat prin stația radiotelefon pe mecanicul de locomotivă de la locomotiva titulară ED 007 să ia măsuri de oprire a trenului;
- după oprirea trenului a efectuat o revizie la exteriorul locomotivei unde a constatat împreună cu mecanicul legătura de gardă de la osia nr.6 partea dreaptă sens mers împreună cu inductorul căzute pe terasamentul căii ferate;
- mecanicul de locomotivă a avizat pe IDM din stația CFR Balota, au urcat legătura de gardă cu inductorul locomotivei în sala mașinilor și a continuat mersul până la stația CFR Drobeta Turmu Severin unde a ajuns la ora 10.00.

Din cele declarate de **mechanicul de locomotivă** care a condus locomotiva ED 007 în remorcarea trenului de marfă nr.97559 din data 06.10.2016, se pot reține următoarele:

- la data de 06.10.2016 a condus trenul de marfă nr.97559 cu plecare din stația CFR Balota la ora 09:06;
- a luat locomotiva ED 007 în primire împreună cu mecanicul ajutor în remiza de locomotive Turmu Severin la ora 05.05;
- la ora 05.55 au fost expediați din stația CFR Drobeta Turmu Severin cu trenul de marfă nr.92322 la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri unde a solicitat locomotivă de ajutor;

9

- la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri a intrat ca locomotivă titulară EA 566 solicitată ca locomotivă de ajutor pe trenul de marfă nr.92322 având ca locomotivă multiplă tracțiune ED 007;
- la stația CFR Balota locomotivele EA 566 și ED 007 au fost detașate de la trenul de marfă nr.92322 și apoi la ora 09.06 au fost expediate ca tren de marfă nr.97559 la stația CFR Drobeta Turmu Severin ca locomotive izolate (ED 007 – locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă);
- după trecerea trenului pe lângă semnalul luminos de ieșire X II al stației CFR Balota a fost avizat prin stația radiotelefon de mecanicul de la locomotiva multiplă tracțiune EA 566 să ia măsuri de oprire;
- după oprirea trenului mecanicul de la locomotiva multiplă tracțiune EA 566 a avizat prin stația radiotelefon că a constatat legătura de gardă de la osia nr.6 partea dreaptă sens mers împreună cu inductorul căzute pe terasamentul căii ferate;
- a avizat pe IDM din stația CFR Balota și a continuat mersul după recuperarea legăturii de gardă cu inductorul de către personalul de locomotivă de la locomotiva EA 566 până la stația CFR Drobeta Turmu Severin unde a ajuns la ora 10.00.

Din cele declarate de **mechanicul ajutor** care a deservit locomotiva ED 007 în remorcarea trenului de marfă nr.97559 din data 06.10.2016, se pot reține următoarele:

- la data de 06.10.2016 a deservit trenul de marfă nr.97559 cu plecare din stația CFR Balota la ora 09:06;
- a luat locomotiva ED 007 în primire împreună cu mecanicul de locomotivă în remiza de locomotive Turmu Severin la ora 05.05;
- la ora 05.55 au fost expediat din stația CFR Drobeta Turmu Severin cu trenul de marfă nr.92322 la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri unde mecanicul de locomotivă a solicitat locomotivă de ajutor;
- la stația CFR Drobeta Turmu Severin Mărfuri a intrat ca locomotivă titulară EA 566 solicitată ca locomotivă de ajutor pe trenul de marfă nr.92322 având ca locomotivă multiplă tracțiune ED 007;
- la stația CFR Balota locomotivele EA 566 și ED 007 au fost detașate de la trenul de marfă nr.92322 și apoi la ora 09.06 au fost expediate ca tren de marfă nr.97559 la stația CFR Drobeta Turmu Severin ca locomotive izolate (ED 007 – locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă);
- după trecerea trenului pe lângă semnalul luminos de ieșire X II al stației CFR Balota a fost avizat prin stația radiotelefon de mecanicul de la locomotiva multiplă tracțiune EA 566 să ia măsuri de oprire;
- după oprirea trenului mecanicul de la locomotiva multiplă tracțiune EA 566 i-a avizat prin stația radiotelefon că a constatat legătura de gardă de la osia nr.6 partea dreaptă sens mers împreună cu inductorul căzute pe terasamentul căii ferate;
- mecanicul de locomotivă a avizat pe IDM din stația CFR Balota și a continuat mersul după recuperarea legăturii de gardă cu inductorul de către personalul de locomotivă de la locomotiva EA 566 până la stația CFR Drobeta Turmu Severin unde a ajuns la ora 10.00.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței**A. Sistemul de management al siguranței la nivelul gestionarului de infrastructură feroviară**

La data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator de infrastructură feroviară, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile legislative în vigoare, și deținea:

- Autorizația de siguranță - Partea A nr ASA09002, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea sistemului de management al siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară în conformitate cu legislația națională;

10

- Autorizația de siguranță - Partea B nr ASB09007, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea dispozițiilor adoptate de gestionarul de infrastructură pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreținerii și exploatarea inclusive, unde este cazul, al întreținerii și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare în conformitate cu legislația națională.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport

La data producerii accidentului feroviar, SNTFM „CFR Marfă” SA, în calitate de operator de transport feroviar de marfă, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu normele legislative în vigoare, și deținea:

- Certificatul de Siguranță - Partea A cu numărul de identificare UE RO1120150019, valabil până la data de 10.11.2017, emis de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română prin care se confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar de marfă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă;
- Certificatul de Siguranță - Partea B cu numărul de identificare UE RO1220150100, valabil până la data de 10.11.2017, emis de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română prin care se confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de întreținerea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă;

C. Sistemul de management al siguranței la nivelul furnizorului feroviar autorizat

Societatea Întreținere și Reparații Locomotive și Utlaje - C.F.R. IRLU S.A. în calitate de FURNIZOR FEROVIAȘ AUTORIZAT are CERTIFICAT DE CONFORMITATE SR EN ISO 9001:2008.

Referitor la certificarea funcțiilor: "Efectuarea întreținerii vehiculelor feroviare motoare"
"Dezvoltarea întreținerii vehiculelor feroviare motoare"
în data de 21.12.2016, S. CFR IRLU S.A., prin cererea înregistrată la Autoritatea de Siguranță Feroviară din România cu nr. 29283/21.12.2016, a demarat procesul de Reinnoire a Certificatului, nr. referință NNI: RO/FIV/L/0016/0024 unde în tabelul anexat la poziția 3. Secția IRLU Buzău sunt precizate "Reparații planificate tip RR, RG la locomotivele electrice de 5100 kW"

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

- La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele norme și reglementări:
- Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989
 - Regulamentul de investigare accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeau de transport cu metroul din România aprobat prin HG nr.117/2010;
 - Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevrarea vehiculelor feroviare nr 005/2005;
 - Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007 ;
 - La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele surse și referințe:
 - copii ale documentelor depuse ca anexe la dosarul de investigare;
 - fotografii realizate imediat după producerea incidentului de către membrii comisiei de investigare;
 - examinarea și interpretarea stării tehnice a elementelor implicate în incident: infrastructură și suprastructura căii ferate, instalații feroviare, materialul rulant și tren;
 - declarațiile salariaților implicați în producerea incidentului feroviar.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Stația CFR Balota este înzestrată cu instalație CED, iar circulația feroviară pe distanța Balota – D.T. Severin se face pe baza de bloc de linie automat.

- Cu ocazia verificărilor efectuate de către comisia de investigare pe teren s-au constatat:
- Semnalul luminos de ieșire X II al stației CFR Balota la momentul trecerii trenului nr.97559 era cu indicația „verde”, iar inductorul acestuia de 1000/2000 Hz cu ambele bobine pasive;
 - inductorul de cale de 1000/2000 Hz, al semnalului luminos de ieșire X II, smuls din suportul de fixare, carcasa spartă și bobinele degradate ca urme a unei lovituri mecanice exterioare, manșonul de protecție al cablului smuls și cablul rupt între pichet și inductor - Fig. 3;
 - suportii de fixare ai inductorului de cale (cleștii) specifici pentru prinderea de șină tip 65, apropiați ca urmare a unei lovituri mecanice primite din exterior - Fig.3;
 - piulițele de prindere a inductorului pe suportii de fixare strânse fără a prezenta urme de slăbire - Fig. 3.



Fig. 3 Inductorul de cale al semnalului luminos de ieșire X II smuls și deteriorat

Ultimul tren care a trecut peste inductorul de cale de 1000/2000 Hz al semnalului luminos de ieșire X II, înaintea producerii incidentului, a fost trenul de marfă nr.97535 din data de 05.10.2016, remorcat de locomotivele EA 566 (locomotivă titulară) și EA 851 (locomotivă multiplă), cu plecare din stația CF Balota la ora 01:22, care a depășit semnalul luminos X II fără a fi sesizate nereguli.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

Incidentul s-a produs pe o secție de circulație pe care viteza maximă de circulație pentru acest tren, conform Livretului cu mersul trenurilor pe Sucursala Regională CF Craiova, pentru acest tren este de 50 km.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotiva EA 566

Locomotiva EA 566 aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA – Depoul Dej a fost verificată la data de 06.10.2016 în remiza de locomotive Turnu Severin, pe canalul de revizie proces tehnologic de echipare a locomotivelor unde au fost constatate următoarele:

- frâna pneumatică funcționa corespunzător;
- frâna de mână funcționa corespunzător;
- compresorul de aer funcționa normal;
- starea manometrelor de aer era bună și erau verificate metrologic.
- etanșeitatea instalației de frână era bună;
- instalația de siguranță și vigilanță era sigilată și în funcție;
- instalația de control punctual a vitezei INDUSI era sigilată și în funcție;
- instalația de înregistrare a vitezei tip IVMS era în funcție;
- stația de radiotelefon era în funcție;
- amortizor vertical dintre cutia locomotivei și legătura de gardă de la osia nr.6 rupt între corp și urechea de fixare de suportul ramei boghiului;
- inductor locomotivă post II conducere deteriorat (carcasă spartă și îndoită frontal);
- cordon inductor locomotivă post II conducere smuls din mufa inductorului și deteriorat;
- legătura de gardă osia nr.6 partea dreaptă sens mers dislocată din suportii suspensiei primare (pinteni) cu inductorul și corpul amortizorului vertical.

La data de 12.10.2016, cu ocazia verificării în comisie, în remiza de locomotive Turnu Severin s-au constatat următoarele:

- suport suspensie boghiul nr.2 la osia nr.6 stânga spate are locașul filetat numerotat de comisie cu 1, cu șurubul rupt rămas în interior la 11 mm de la bază (rămas 6 pași de filet liberi - Fig. 4);
- locașul filetat numerotat cu 2 de la același suport suspensie, ruginit și sters (la probe efectuate cu șurub nou M 16, conform documentației, are joc mare în îmbinarea filetată - puțin forțat, permite ieșirea șurubului fără a fi rotit - desfiletat - Fig. 4).



Fig.4 Capătul suportului suspensiei, osia nr.6, stânga, spate.



Fig.5 Capătul suportului suspensiei, osia nr.6, stânga, față.



Fig.6 Parte filetată a șurubului rămas în locașul suportului suspensiei



Fig.7 Legătura de gardă de la osia nr.6 smulsă cu inductor și amortizor vertical

- suport suspensie boghiul nr.2 la osia nr.6 stânga față locașul filetat numerotat cu 3, prezenta urme de smulgere la nivelul suportului (2 pași de filet au luciu metalic - urme de smulgere - Fig. 5);
- locașul filetat numerotat cu 4 de la același suport suspensie, la proba efectuată cu șurub nou M 16 conform documentației, s-a înșurubat 3 pași de filet, locașul având ruginit în interior (Fig. 5);
- la talpa de prindere a legăturii de gardă a aceluiași suport suspensie, sunt două pete de luciu metalic (frezare);
- legătura de gardă de la osia nr.6 stânga, smulsă cu tot cu inductor și corpul amortizorului vertical dintre cutia locomotivei și legătura (Fig. 7);

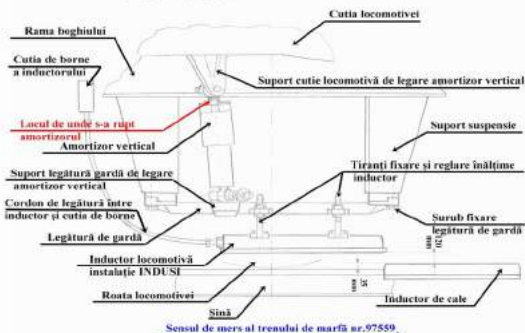


Fig.8 Ansamblul inductor, legătura de gardă și amortizor vertical

- la legătura de gardă șurubul de fixare poziția nr.3 înclinat de la distanța de 20 mm de la partea hexagonală a șurubului (Fig. 7);
- legătura de gardă vopsită cu culoarea roșie pe toată suprafața, iar la suprafața de fixare pe suportul suspensiei în zona șurubului nr.1 și 2 prezintă urme de polizare și lovituri (lipsă vopsea – Fig.7);
- inductor osia 6 partea stângă post II de conducere, carcasa spartă cu urma de lovire pe axa longitudinală și deformare spre capătul de prindere a legăturii de gardă cu șuruburile de fixare nr. 1 și 2 (Fig.7);
- amortizor vertical cu axul rupt la partea superioară de la nivelul splintului de îmbinare, ureche cuite locomotivă (Fig. 8);
- cordon inductor smuls de la nivelul mufei de intrare în inductor.

C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

Personalul cu responsabilități în siguranța feroviară implicat în producerea incidentului efectua serviciul în regim turnus, fără depășirea duratei de lucru reglementată, era autorizat/atestat profesional și deținorea aviz medical și psihologic în termenul de valabilitate.

În timpul investigației nu au fost depistate circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului feroviar, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic, sau deficiențe privind protecția echipamentului cu impact asupra interfeței om – mașină.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

1. La data de 30.11.2014, după trecerea trenului nr. 1986 prin stația CF Lehliu, s-a constatat că dispozitivul DAM și traseele din zona macazului nr. 3 au fost lovite de către regulatorul de timonerie tip SAB de la osia nr.3 a locomotivii EA 613 care a remorcat trenul nr. 1986.

2. La data de 03.12.2014, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația Filiași, pe secția de circulație Craiova - Filiași, linie dublă electrificată, la revizia zilnică efectuată de către electromecanic SCB 1, în cap X, a observat lipsa a 2 capace DAM de la macazele nr.7 și 15, capacul de protecție de la DAM macazul nr.11 lovit iar la circa 25 metri de macazul nr.15 s-a găsit un corp de regulator de timonerie tip SAB din dotarea locomotivelor electrice de 5100 KW.

3. La data de 16.03.2015 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația Craiova, după ieșirea de la linia 7, a trenului 80604 aparținând operatorului de transport SC GFR SA, din stația CF Craiova, s-a produs ruperea cablului de alimentare și deteriorarea pichetului de alimentare de la secțiunea izolată 55/69, care a rămas ocupată. Secțiunea izolată 55/69 a rămas ocupată până la ora 21.03 când a fost schimbată bobina de joantă.

4. La data de 06.04.2015, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Târgu Jiu - Filiași - Craiova, la trecerea trenului de călători nr.2022 prin stațiile CF Turburea și Cemele s-a produs lovirea capacelor de protecție ale dispozitivului ajutător de manevrare cu arc (DAM) aferente macazelor nr.3 respectiv nr.14 de către regulatorul de timonerie tip SAB de la osia nr.4 a locomotivii EA 059 care a remorcat acest tren.

5. La data de 28.11.2015, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Strehaia - Craiova, la trecerea trenului de marfă nr.93754 prin stația CFR Filiași SA a produs lovirea capacelor de protecție ale dispozitivului ajutător de manevrare cu arc (DAM) aferente macazurilor nr.4 și 18 și a daleroilor de beton la pasajele de trecere pe linia III directă de la km 280+080, km 285+850 și km 285+950 de către regulatorul automat de timonerie tip RL2-350 de la osia nr.6 a locomotivii electrice EA 314 aflat în remorcarea acestui tren.

6. La data de 02.10.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Piatra Olt - Pitești, linie simplă neelectrificată cu bloc de linie automat, între halta de mișcare Recca și halta de mișcare Hârșești, la trecerea trenului de călători nr.9401-2, s-a produs smulgerea cutiilor de bornă și a legăturilor între pichet și inductor la inductorii de cale de 500 Hz și 1000/2000 Hz al semnalelor luminoase: PrX, X și X 1 ale haltei de mișcare Recca; BL 3 între Recca și

15

de beneficiarii finali și prezentelor norme. Aceste prescripții împreună cu cele pentru ansamblurile și subsansamblurile de siguranță vor face obiectul unor specificații tehnice”;

- în prevederile specificației tehnice „Reparații planificate tip RR, RG LE 5100 kW” cod ST – LE – RR, RG al Societății de Întreținere și Reparații Locomotive și Utilaje – C.F.R. IRLU S.A., la anexa 3 „Nomenclator de lucrări pentru reparații tip RR, RG a locomotivii electrice de 5100 kW”, la punctul 2. „BOGHIURI”, subpunctul 2.11 „Rama boghiului”, la poz. 2 este menționat că se efectuează doar verificarea legăturilor de gardă dar nu este menționat cum se face verificarea locașilor filetate pentru șuruburile de fixare a acestora și modul de remediere în cazul când aceste locașuri filetate nu mai corespund;
- în conformitate cu prevederile caietului de sarcini pentru reparații tip RR și RG la locomotiva electrică de 5100 kW cod C.S. nr. 133 – 2013 al SNTFM „CFR Marfă” SA unde la Anexa nr. 2 Nomenclator de lucrări pentru RG la CAP. 2 BOGHIURI punctul RAMA BOGHIIU se efectuează următoarele lucrări:
 - constatare;
 - efectuare reparații prin sudarea fisurilor:
 - a) în traversa de sprijin a MT;
 - b) în suportii de osie;
 - c) în triunghiul de legătură;
 - verificare rame conform protocolului de măsurători;
 - constatarea, repararea, verificarea pieselor componente ale nisiparelor – se curăță cutiile de nisip, se remediază porțiunile corodate, se grundează la interior, se verifică etanșeitatea capacelor și se execută modificarea nisiparelor cu îmbunătățiri;
 - consolidare suportii bielele motoare de tracțiune;
 - vopsirea pieselor componente.

Nu este specificat cum se face verificarea locașurilor filetate pentru șuruburile de fixare a legăturii de gardă din capul suportului suspensiei primare (pinten) a osiilor în zona de fixare a acestor legături de gardă și modul de remediere în cazul când aceste locașuri filetate nu mai corespund.

- având în vedere constatările efectuate la locomotivă, după producerea incidentului, se poate afirma că starea tehnică a acesteia a determinat producerea incidentului, aceasta producându-se ca urmare a prinderii necorespunzătoare a legăturii de gardă și a ieșirii inductorului locomotiv din gabaritul CFR de locomotivă și pătrunderea acesteia în gabaritul de liberă trecere al căii datorită desprinderii acesteia împreună cu legătura de gardă de suportii suspensiei ai ramei boghiului nr.2 de la osia nr.6 partea dreaptă sens de mers (Fig. 9)

C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza constatările efectuate la locul producerii incidentului, a stării tehnice a locomotivii implicate, precum și a mărturiilor salariaților implicați, se poate concluziona că incidentul feroviar generat prin lovirea inductorului de cale de la semnalul luminos X 2 al stației CFR Balota, de către inductorul locomotivii EA 566, s-a produs în următoarele circumstanțe:

- desprinderea legăturii de gardă de pe capătul suportului suspensiei primare (pinten) de la osia nr.6, stânga, spate, datorită strângerii necorespunzătoare a șurubului de la locașul filetat numerotat cu 2. Acest lucru a condus la apariția unor solicitări suplimentare pe șurubul de la locașul filetat numerotat cu 1 rezultând ruperea acestuia, lucru care s-a datorat și fisurii vechi în proporție de 80% în secțiunea transversală în zona cu filet a șurubului;
- ruperea șurubului de la locașul filetat numerotat cu 1, partea cu capătul hexagonal al acestuia și șurubul de la locașul filetat numerotat cu 2 au căzut, capătul legăturii de gardă a rămas liber permițându-i acestuia deplasări în sus și în jos (loviturile de pe capătul legăturii de gardă în zona îmbinării cu suportul suspensiei – Fig. 7) datorită greutateii inductorului și solicitărilor verticale ale amortizorului vertical dintre cutia locomotivii și rama boghiului;

17

Bălteni Olt; PrX al haltei de mișcare Bălteni Olt; BL 1 între Bălteni Olt și Potoaiva; PrX și X ale stației CF Potoaiva; PrX, X și X 3 ale stației CF Corbu și X al haltei de mișcare Hârșești de către suportul inferior al amortizorului rupt și căzut la locomotiva DA 1191, care a circulat ca tren nr.9401-2, aparținând S.N.T.F.C. “CFR Călători” S.A..

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere caracteristicile liniei prezentate la capitolul C.2.3.1. Linii prezentate în capitolul Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului precum și măsurătorile efectuate la linie, după producerea incidentului, prezentate în capitolul C.5.4.1- Date constatate cu privire la linie, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii liniilor nu a influențat producerea incidentului din data de 06.10.2016.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere caracteristicile instalațiilor prezentate la capitolul C.2.3.2. Instalații de la capitolul Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului precum și măsurătorile efectuate la instalații, după producerea incidentului, prezentate în capitolul C.5.4.2- Date constatate cu privire la instalații, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor nu a influențat producerea incidentului din data de 06.10.2016.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivii

Având în vedere constatările efectuate la locomotiva EA 566, prezentate la capitolul C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă se pot concluziona următoarele:

- locomotiva EA 566 a efectuat ultima reparație planificată tip RG la data de 22.06.2016, în cadrul S. CFR IRLU SA – Secția IRLU Buzău,
- ultima revizie planificată a fost de tip RT efectuată la data de 12.08.2016, în cadrul S. CFR IRLU SA – Secția IRLU Dej;
- la partea de șurub de la locașul filetat numerotat cu 1, de la suportul suspensiei de la osia nr.6, stânga, spate, rămasă în locașul filetat în zona ruperii a fisurii vechi de aproximativ 80% în secțiunea transversală, lucru care a condus la ruperea șurubului în timpul exploatarea locomotivii;
- la efectuarea probelor efectuate cu șurub conform documentației la locașul filetat numerotat cu 2, de la suportul suspensiei de la osia nr.6, stânga, spate, s-a constatat că are joc mare în îmbinarea filetată – puțin forțat, permite ieșirea șurubului fără a fi rotit – desfiletat, lucru care a condus la neasigurarea unei strângeri corespunzătoare a șurubului;
- la locașul filetat numerotat cu 3, de la suportul suspensiei de la osia nr.6, stânga, față, prezenta 2 pași de filet cu luciu metalic datorită faptului că în momentul lovirii inductorului șurubul de fixare a legăturii de gardă era desfiletat fiind înșurubat doar 2 pași de filet;
- la efectuarea probelor efectuate cu șurub conform documentației la locașul filetat numerotat cu 4, de la suportul suspensiei de la osia nr.6, stânga, față, s-a constatat că acesta s-a înșurubat 3 pași de filet lucru care a condus la concluzia că s-a utilizat un șurub mai scurt care nu a asigurat o strângere corespunzătoare;
- legăturile de gardă de la osia nr.1 și 6 partea mecanicului de locomotivă sunt solicitate în plus față de celelalte legături de gardă de greutatea inductorului cu suportii de fixare și de forțele oscilante verticale care apar în timpul exploatarea locomotivii datorită amortizorului vertical dintre cutia locomotivii și boghiu;
- în Norma tehnică feroviară – NTF nr.67-003 din 2008 „Vehicule de cale ferată. Locomotive electrice de 5100 kW și 3400 kW. Prescripții tehnice pentru revizii și reparații planificate”, la subcapitolul 4.2. „Prescripții tehnice pentru reparații planificate cu ridicarea de pe osie”, la punctul 4.2.2., este menționat că „prescripțiile tehnice pentru reparații planificate se stabilesc de către furnizorii feroviar care efectuează reparații planificate pe baza caietelor de sarcini elaborate

16

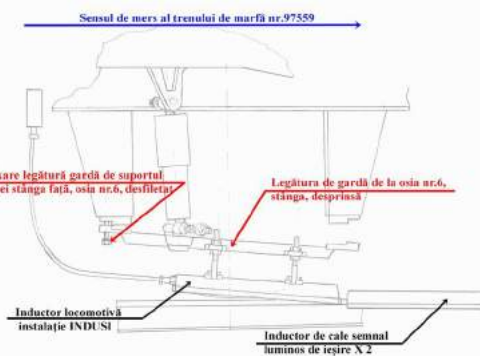


Fig.9 Schița cu legătura de gardă de la osia nr.6 desprinsă

- aceste deplasări ale capătului legăturii de gardă din zona locașurilor filetate numerotate cu 1 și 2 au condus la căderea șurubului din locașul filetat numerotat cu 4 al suportului suspensiei osia nr.6, stânga, față care era fixat 2 – 3 filete (șurub scurt);
- legătura de gardă a rămas fixată numai în șurubul de la locașul filetat numerotat cu 3 al suportului suspensiei de la osia nr.6, stânga, față, care în urma forțării acesteia datorită greutateii inductorului și solicitărilor verticale ale amortizorului a condus la ieșirea acestui șurub din locașul filetat iar în momentul când mai era fixat în 2 – 3 filete, datorită depășirii gabaritului de material rulant de către inductorul locomotivii s-a produs impactul acestuia cu inductorul de cale referent semnalului luminos de ieșire X II al stației CFR Balota.

C.7. Cauzele incidentului

C.7.1. Cauza directă

Cauza producerii incidentului feroviar o constituie ieșirea inductorului instalației INDUSI de la postul II de conducere al locomotivii EA 566, din gabaritul de material rulant și pătrunderea acesteia în gabaritul de liberă trecere al căii, urmat de lovirea inductorului de cale aferent semnalului luminos de ieșire X II al stației CFR Balota.

Factori care au contribuit

- strângerea necorespunzătoare a șurubului de la locașul filetat numerotat cu 2 (Fig. 4);
- fisura vechi în proporție de 80% în secțiunea transversală a zonei cu filet a șurubului de la locașul filetat numerotat cu 1 (Fig. 6);
- căderea șurubului din locașul filetat numerotat cu 4, care era fixat 2 – 3 filete - șurub scurt (Fig. 5).

18

C.7.2. Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente.

C.7.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale acestui incident.

C.8. Observații suplimentare

Nu au fost observații suplimentare.

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Nu s-a impus luarea unor măsuri.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

În cazul incidentului produs în circulația trenului de marfă nr.97559 format din două locomotive electrice izolate (ED 007 locomotivă titulară și EA 566 locomotivă multiplă) s-a constatat că intrarea inductorului instalației INDUSI al locomotivei în gabaritul de material rulant s-a datorat prinderii necorespunzătoare a legăturii de gardă de capetele suporturilor suspensiei primare (pintenii) de la osia nr.6, stânga.

Acest lucru s-a datorat neverificării și apoi remedierii locașurilor filetate atunci când acestea nu corespund, de la suportii suspensiei primare cu ocazia reparațiilor mari tip RR și RG, operație care nu este menționată în caietul de sarcini pentru reparații tip RR și RG la locomotiva electrică de 5100 kW cod C.S. nr.133 – 2013 al SNTFM „CFR Marfă” SA și nici în prevederile specificației tehnice „Reparații planificate tip RR, RG LE 5100 kW” cod ST – LE – RR, RG al Societății de Întreținere și Reparații Locomotive și Utilaje – C.F.R. IRLU S.A..

În contextul celor prezentate, comisia de investigare consideră necesară emiterea următoarelor recomandări de siguranță unde Autoritatea de Siguranță Feroviară Română va solicita SNTFM „CFR Marfă” SA împreună cu Societății de Întreținere și Reparații Locomotive și Utilaje – C.F.R. IRLU S.A., completarea documentației privind reviziile și reparațiile efectuate la locomotivele electrice de 5100 KW cu prevederi clare referitoare la modul de verificare și apoi remedierii locașurilor filetate atunci când acestea nu corespund de la suportii suspensiei primare cu ocazia reparațiilor mari tip RR și RG.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA și S.N.T.F.M. „CFR Marfă” S.A.

Membrii comisiei de investigare:

- Dan CIUCEA - investigator principal
- Paul NICOLA - membru
- Gheorghe DUMITRU - membru
- Ovidiu MURGAN - membru
- Mihai IOȚA - membru
- Mihai MUȘAT - membru

19

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 desfășurat o investigație în cazul accidentului feroviar produs la data de 10.07.2016, în jurul orei 10:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, la intrarea în stația CFR București Noi, în circulația trenului de marfă nr.71706, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, prin deraierea a două vagoane încărcate cu cereale, situate al 12-lea al 13-lea în componerea trenului.

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

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

București 15 iunie 2017

Avizez favorabil
Director
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 Adjunct
Eugen ISPAS

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data de 10.07.2016, în jurul orei 10:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, la intrarea în stația CFR București Noi, în circulația trenului de marfă nr.71706, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, prin deraierea a două vagoane încărcate cu cereale, situate al 12-lea al 13-lea în componerea trenului.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

AGENȚIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER

**RAPORT DE INVESTIGARE**

al accidentului feroviar produs la data de 10.07.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Căi Ferate București, în stația CFR București Noi, în circulația trenului de marfă nr.71706, pe linia 301-X Governamentală



Raport de investigare ediție finală
15 iunie 2017

CUPRINS

| | |
|---|----|
| A.PREAMBUL | 3 |
| A.1. Introducere | 3 |
| A.2. Procesul investigației | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 6 |
| C.1. Descrierea accidentului | 6 |
| C.2. Circumstanțele accidentului | 7 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 7 |
| C.2.2. Componența și echipamentele trenului..... | 8 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului..... | 8 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare..... | 11 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 11 |
| C.3. Urmările accidentului | 11 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 11 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 11 |
| C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar..... | 11 |
| C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului..... | 11 |
| C.4. Circumstanțe externe | 11 |
| C.5. Desfășurarea investigației | 11 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat..... | 11 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței..... | 13 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigație..... | 16 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice ale infrastructurii și ale materialului rulant..... | 17 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii..... | 21 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la instalații..... | 21 |
| C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia..... | 21 |
| C.5.5. Interfața om-mașină-organizație..... | 23 |
| C.6. Analiză și concluzii | 23 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare..... | 23 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a materialului rulant..... | 24 |
| C.6.3. Analiza modului de producere a accidentului..... | 25 |
| D. CAUZELE PRODUCERII ACCIDENTULUI | 25 |
| D.1. Cauza directă..... | 25 |
| D.2. Cauze subiacente..... | 26 |
| D.3. Cauze primare..... | 26 |
| D.4. Observații suplimentare..... | 26 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 26 |

pag.2 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

La data de 10.07.2016, ora 11:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, linia 301-X Governamentală (București Noi – București Triaj), în stația CFR București Noi, în circulația trenului de marfă nr.71706 (aparținând operatorului de transport marfă SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea a 2 vagoane încărcate, de câte un boghiu, situate al 12-lea vagon și al 13-lea vagon din compunerea trenului.



Fig. 1 – locul producerii accidentului feroviar

Trenul de marfă nr.71706 (aparținând operatorului de transport marfă SNTFM „CFR Marfă” SA) care circula de la stația CFR Craiova, având ca destinație stația CFR Constanța Port Zona B, era compus din 40 vagoane de tip Uaggs (încărcate cu grâu) și era remorcat cu locomotiva EA 314.

Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți, de asemenea nu a fost afectat mediul ca urmare a producerii acestui accident feroviar.

Cauzele și factorii care au contribuit

Cauza directă

Cauza directă a producerii acestui accident o constituie escaladarea umărului activ al ciuperii șinei de pe firul exterior a curbei, de către buza bandajului roții atacante a celui de-al doilea boghiu (roata nr.6 situată pe partea stângă în sensul de mers al trenului) de la vagonul nr.31539335525-2, ca urmare a creșterii raportului dintre forța de ghidare și sarcina care acționa pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere.

Creșterea raportului dintre forța de ghidare și sarcina ce acționau pe roata s-a produs în condițiile descărcării de sarcină a acestei roți și a creșterii forței laterale (de ghidare) pe această roată.

Factorii care au contribuit

în legătură cu suprastructura căii:

- diferența de 12 mm între valorile nivelului transversal al căii măsurate în regim static, dintre punctele „0” și „4” aflate la o distanță de 10 m, distanță aproximativ egală cu ampatamentul vagonului nr.31539335525-2, care a deraiat;
- colmatarea accentuată a prizei de piatră spartă pe zona producerii deraierii, care a favorizat deplasări în plan vertical ale cadrului șină-traversă sub efectul dinamic al trecerii materialului rulant;

pag.4 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

La data de 10.07.2016, în jurul orei 10:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, la intrare în stația CFR București Noi, în circulația trenului de marfă nr.71706, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea a două vagoane încărcate cu cereale, situate al 12-lea și al 13-lea în compunerea trenului.

Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER, denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigație în conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară, denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*, precum și a Regulamentului de investigație a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România aprobat prin hotărârea guvernului nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de investigație*.

Comisia de investigație compusă conform prevederilor Anexei 3 la *Regulamentul de investigație* a declanșat o investigație în scopul prevenirii unor accidente cu cauze asemănătoare, prin stabilirea condițiilor, determinarea cauzelor și emiterea unor recomandări de siguranță dacă este cazul.

Investigația se realizează independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

La data constatării, evenimentul a fost încadrat preliminar ca accident, conform prevederilor art.7(1), lit.b, - „deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație” din *Regulamentul de investigație*.

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19 alin.2 din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.48(1) din *Regulamentul de investigație*, AGIFER, în cazul producerii de accidente sau anumitor incidente feroviare, are obligația, de a deschide acțiuni de investigație și să constituie comisi de investigație pentru strângerea și analiza 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. Amplasarea și procedura de urmat în desfășurarea investigației este în funcție de învățăminte pe care se așteaptă să le tragă din accident pentru îmbunătățirea siguranței.

Având în vedere că AGIFER a fost avizată de Revisoratul General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” - SA cu privire la accidentul feroviar produs la data de 10.07.2016, ora 10:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, la intrarea în stația CFR București Noi a trenului de marfă nr.71706 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea a două vagoane din compunerea trenului și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca accident în conformitate cu prevederile art.7-alin.(1) lit.b) din *Regulamentul de investigație*, Directorul General al AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigație și numirea comisiei de investigație.

Astfel, prin Decizia nr.208 din data de 11.07.2016, a fost numită comisia de investigație formată din personal aparținând AGIFER, după cum urmează:

| | | |
|---------------------|---------------------|--------------------------|
| Doru TOADER | șef serviciu AGIFER | - investigator principal |
| Alin Sorel RADOVICI | investigator AGIFER | - membru |
| Ștefan CIOCHINĂ | investigator AGIFER | - membru |
| Mitu-Costel AFANASE | investigator AGIFER | - membru |

pag.3 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

- excesul de supraînălțare existent pe toată zona producerii deraierii;
- zone cu piatră spartă insuficientă executării unei compactări prin lucrări de buraj pentru menținerea nivelului transversal al căii.

Toți acești factori au condus la descărcarea parțială a sarcinii verticale ce acționa pe roata atacantă a osiei conducătoare a celui de-al doilea boghiu al vagonului nr.31539335525-2.

în legătură cu materialul rulant:

- distrugerea totală a plăcilor de poliamidă aflate între crapodinele vagonului nr.31539335525-2. Aceasta a avut ca efect apariția unei frecări directe între crapodinele inferioare și cele superioare și implicit a creșterii momentului de frecare între aceste părți ale cele două părți ale ansamblului crapodină având ca efect afectarea mobilității celor două boghiuri fapt care a condus la reducerea capacității de înscriere în curbă a vehiculului respectiv a creșterii forței laterale (de ghidare).

Cauze subiacente:

- Nerespectarea prevederilor art.25, pct.(2), (3) și (4) din *Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii pentru linii cu ecartament normal nr.314/1989*, referitoare la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn și de beton;
- Nerespectarea ciclurilor de reparații capitale ale infrastructurii feroviare, contrar prevederilor art.11(1) din *Instrucțiunile pentru lucrările de reparații capitale a liniilor de cale ferată nr.303/2003*;
- Nerespectarea prevederilor art.87, tabelul 6 – „defecte și uzuri la șasiu și boghiuri” din *Instrucțiuni privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005* referitoare la retragerea din circulația a vagoanelor având valoarea jocului însumat la pietrele de frecare de pe ambele părți ale boghiului în afara valorilor stabilite.

Cauza primară:

Neaplicarea tuturor prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „*Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere*” (inclusiv a anexelor), parte a sistemului de management al siguranței administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, referitoare la:

- condonarea activităților de întreținere și reparații periodice ale liniilor de cale ferată;
- asigurarea bazei materiale necesare executării lucrărilor de întreținere curentă și reparație periodică.

Grad de severitate

Conform clasificării accidentelor prevăzută la art.7 din *Regulamentul de investigație*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică, ca accident feroviar conform art.7(1), lit.b.

Recomandări de siguranță:

Deraierea vagonului 31539335525-2, al 12-lea din compunerea trenului de marfă nr.71706 s-a produs pe fondul mențenanței necorespunzătoare a infrastructurii feroviare, coroborată defectele întâlnite la vagonul sus menționat.

În cursul investigației comisia de investigație a constatat faptul că:

- managementul administratorului de infrastructură la nivel central și regional nu a respectat prevederi ale codurilor de practică în legătură cu menținerea suprastructurii căii;

pag.5 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

- operatorul de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” nu a respectat prevederile codurilor de practică în legătură cu întreținerea în exploatare a vagoanelor de marfă.

Așa cum s-a menționat la cap.C.5.2. Sistemul de management al siguranței, comisia de investigație consideră că:

- 1) nerespectarea prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982 și a Instrucțiunilor pentru lucrările de reparație capitală a liniilor de cale ferată nr.303/2003, documente asociate ale procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, a condus la starea necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierei;
- 2) neaplicarea tuturor prevederilor Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005, document asociate procedurii cod PO 74.4 „Procedura Operațională Întreținere Vagoane”, și procedurii cod PO 75.6 „Procedura Operațională Activități în stații”, ce a condus la menținerea în exploatare a unui vagon cu defecte ce impuneau scoaterea acestuia din circulație.

Având în vedere factorii care au contribuit la producerea accidentului, factorii ce au la bază cauze subiacente ce reprezintă abateri de la codurile de practică, precum și faptul că, supravegherea operatorilor economici din sistemul de transport feroviar este atribuită Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, comisia de investigație nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea accidentului

La data de 10.07.2016, trenul de marfă nr.71706 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA), a fost expedit din stația CFR Craiova, având ca destinație stația CFR Constanța Port Zona B.

Trenul avea în componere 40 vagoane de tip Uagps (încărcate cu grâu) și era remorcat cu locomotiva EA 314.

Trenul a circulat fără probleme privind siguranța circulației până la intrarea în stația CFR Bucureștii Noi, unde avea parcurs de intrare pe linia 301-X Guvernamentală.

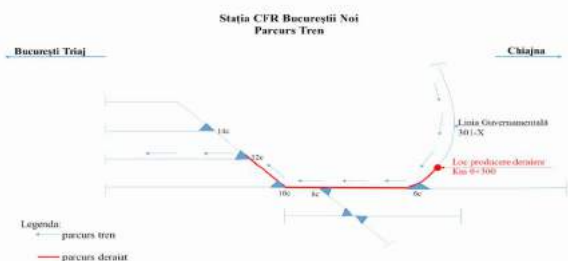


Fig. 2 – schița cu parcursul trenului de marfă nr.71706
pag.6 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR Bucureștii Noi – tren 71706

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotivă este proprietatea operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA și este întreținută de agenți economici autorizați ca furnizori feroviar.

Vagoanele din componerea trenului de marfă nr.71706 aparțin operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

C. 2.2. Componerea și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.71706 a fost remorcat cu locomotiva EA 314 și a avut următoarea componere:

- 40 vagoane încărcate cu cereale;
- 160 de osii încărcate;
- 637 metri lungime;
- tonaj brut:2962tone;
- tonaj net :915tone;
- tonaj necesar de frânat în regim automat: 1484 tone;
- tonaj frânat real în regim automat: 1560 tone;
- tonaj necesar de frânat în regim manual: 297 tone;
- tonaj frânat real în regim manual:786 tone.

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

C.2.3.1. Lini

Descrierea traseului căii

Traseul în plan al căii ferate în zona producerii deraierei, în stația CFR Bucureștii Noi dinspre stația CFR Chiajna, pe linia 301-X Guvernamentală, este format dintr-o curbă de deviație dreaptă, având raza de 300 metri, care se racordează cu aliniamentele adiacente prin curbe de racordare în formă de parabolă cubică cu lungimi de 40, respectiv 20 de metri, urmată de zona aparatelor de cale ale stației Bucureștii Noi, respectiv aparatele de cale 6c, 8c și 10c ale liniei 13, iar în profil longitudinal linia era în rampă cu declivitate de 4,60 ‰.

Profilul transversal al căii în zona producerii deraierei este rambleu cu înălțime < 1 metru.

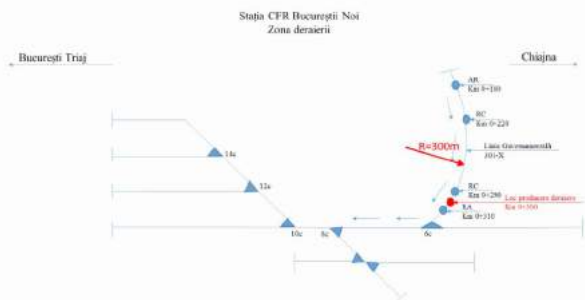


Fig. 4 – schița cu locul producerii deraierei

pag.8 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR Bucureștii Noi – tren 71706

La intrarea în stație, pe parcursul comandat, în timpul circulației trenului de marfă nr.71706, pe curba cuprinsă între km 0+180 și km 0+310 de pe linia 301-X Guvernamentală, la km 0+300, s-a produs deraierea de al doilea boghiu a vagonului al 12-lea din componerea trenului, acesta angrenând și deraierea primului boghiu al celui de-al 13-lea vagon din componerea trenului.



Fig. 3 – vagonul nr.3153933525-2 (al 12-lea) și nr.31539332684-0 (al 13-lea)

Vagoanele au mers deraiate circa 80 m, afectând suprastructura căii (prinderi metalice, traverse, dale de pasaj).

C.2. Circumstanțele accidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul producerii accidentului feroviar, stația CFR Bucureștii Noi, este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București.

Infrastructura și suprastructura căii ferate pe care s-a produs accidentul feroviar, sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate București. Activitatea de întreținere a suprastructurii feroviare este efectuată de către personalul Districtului de Linii numărul I Bucureștii Noi, aparținând Secției LI București.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) din stația CFR Bucureștii Noi sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de către salariați din cadrul Secției CT I București, district CF Bucureștii Nord.

Instalația de comunicații feroviare din stația CFR Bucureștii Noi este în administrarea CNCF „CFR” SA și este întreținută de salariații SC Telecomunicații CFR SA.

Personalul de tracțiune și locomotiva de remorcare a trenului de marfă nr.71706 aparțin operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

pag.7 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR Bucureștii Noi – tren 71706

Accidentul s-a produs pe racordarea L₂ a curbei de deviație dreapta în sensul de mers al trenului, care a coincis cu sensul creșterii kilometrajului.

La data producerii accidentului, curba prezenta următoarele caracteristici, conform datelor puse la dispoziție de administratorul infrastructurii feroviare: se întindea de la km 0+180 la km 0+310, având raza circulară R = 300 m (lungimea curbei circulare L_{cc} este de 70 m), săgeata teoretică pe curba circulară f = 41,66 mm, supralărgirea s = 10 mm și supraînălțarea h = 25 mm. Racordările dintre curba circulară și aliniamentele adiacente au fost realizate prin intermediul a două curbe de racordare de tip parabolă cubică cu lungimile L₁ = 40 m și L₂ = 20 m.

Pe zona de traseu în curbă, de la km 0+307 la km 0+313, se afla amplasată o trecere la nivel cu dale de beton semnalizată cu IR.

Descrierea suprastructurii căii

În zona producerii deraierei suprastructura căii era alcătuită din șine era tip 49 montate pe traverse de lemn, prindere indirectă de tip K, cale cu joante. În această zonă, linia prezenta următoarele caracteristici:

- la kilometrul 0+290 se afla o joantă izolată lipită, denumită în continuare JIL, pe ambele fire ale căii;
- la kilometrul 0+292,40, pe firul interior al curbei, se afla o joantă;
- la kilometrul 0+296,60, pe firul exterior al curbei, se afla o joantă;
- la kilometrul 0+318 se afla joanta de călcăi a schimbătorului de cale 6c;
- rosturile de dilatație măsurate aveau valori de 0 mm (rosturi închise).

Urma căderii roții vagonului s-a observat la km 0+300, la 3,40 m după ultima joantă, în sensul creșterii kilometrajului, care a coincis cu sensul deplasării trenului.



Fig. 5 – urma de escaladare a buzei bandajului pe ciuperca șinei

pag.9 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR Bucureștii Noi – tren 71706

Viteza maximă de circulație a trenurilor pe linia 301-X Guvernamentală era $V_{max}=30$ km/h.

C.2.3.2. Instalațiile feroviare

Stația CFR București Noi este înzestrată cu instalații tip CE (centralizare electronică) tip THALES.

C.2.3.3. Materialul rulant

C.2.3.3.1. Vagoane

- vagonul nr.31539335525-2, al 12-lea în componența trenului, deraiat de al doilea boghiu în sensul de mers:
 - serie vagon -Uaggs;
 - tipul frânei automate -KE - GP;
 - regulator SAB -DRV 2 AT 450;
 - tipul boghiurilor -Y25Cs;
 - tipul roților -bandaj;
 - ampatamentul vagonului -10,80 m;
 - ampatamentul boghiului -1,80 m;
 - lungimea totală -15,84 m;
 - tara -22,600 kg;
 - capacitatea de încărcare -57,4 tone;
 - data efectuării ultimei reparații planificate -REV 28.09.2010 (6) efectuată la operatorul economic identificat prin acronimul SIM;
 - data ultimei reparații accidentale -RDA 25.05.2016 efectuată la operatorul economic identificat prin acronimul SSV.

- vagonul nr.31539332684-0, al 13-lea în componența trenului, deraiat de primul boghiu în sensul de mers:
 - serie vagon -Uaggs;
 - tipul frânei automate -KE - GP;
 - regulator SAB -DRV 2 AT 450;
 - tipul boghiurilor -Y25Cs;
 - tipul roților -bandaj;
 - ampatamentul vagonului -9,80 m;
 - ampatamentul boghiului -1,80 m;
 - lungimea totală -14,84 m;
 - tara -23,000 kg;
 - capacitatea de încărcare -57,000 tone;
 - data efectuării ultimei reparații planificate -REV 31.07.2015 (6) efectuată la operatorul economic identificat prin acronimul SPC;
 - data ultimei reparații accidentale -DA 30.05.2016 efectuată la operatorul economic identificat prin acronimul SPC.

Locomotiva

Trenul de marfă nr.71706 a fost remorcat cu locomotiva titulară EA 314 aceasta fiind condusă/deservită de la postul I de conducere. Personalul care a condus și a deservit această locomotivă aparține operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

pag.10 din 27

ACCIDENT — 10.07.2016 — SRCF București — stația CFR București Noi — tren 71706

lipsa aprovizionării sau aprovizionării insuficiente cu materialele de cale necesare. De altfel, la majoritatea notelor de constatare încheiate termenele de remediere a neconformităților constatate sunt date în funcție de aprovizionarea cu materiale.

Întreg personalul cunoaște starea tehnică necorespunzătoare a unora din elementele constructive ale suprastructurii căii din zona producției deraierei (traverse de lemn și de beton, piese metalice), dar s-a considerat că țineră sub observație a acestei zone și transmiterea recensământului materialelor de cale către Divizia Linii București sunt suficiente pentru siguranța circulației. S-a făcut referire la lipsa acută de forță de muncă și de materiale de cale, dar solicitările către organele ierarhice superioare au fost sporadice și în totalitate la nivel verbal.

În ceea ce privește cunoașterea și respectarea Procedurilor Operaționale parte a SMS-ului implementat la nivelul CNCF CFR SA, a reieșit faptul că acestea nu sunt în totalitate cunoscute la nivelul unității din subordinea Diviziei Linii București și sunt aplicate într-o foarte mică măsură. Astfel, deși în PO SMS -0-4-07, Anexa 1 – Diagrama flux se precizează faptul că șeful de secție asigură baza materială și forța de muncă necesare desfășurării lucrărilor de întreținere specifică, acesta își declină competența declarând, că nu poate asigura aprovizionarea, repartizarea bazei materiale și asigurarea forței de muncă.

Personalul care are atribuții în mentenanța infrastructurii feroviare publice din stația CFR București Noi consideră, că neaprovizionarea sau aprovizionarea insuficientă cu materiale de cale, respectiv neasigurarea forței de muncă necesară pentru activitatea de întreținere și reparație a căii, constituie eventuale pericole pentru siguranța feroviară.

Codurile de practică sunt considerate depășite pentru activitatea de întreținere, deoarece dimensiunea numărului de salariați și aprovizionarea cu materiale nu sunt în raport cu volumul necesar de lucrări de întreținere și reparație.

Din mărturiile personalului aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA au rezultat următoarele aspecte relevante:

Din declarațiile personalului care la data de 07.07.2016, în stația CFR Craiova, a asigurat revizia tehnică a vagoanelor implicate ulterior în acest accident feroviar, se pot reține următoarele:

La data de 07.07.2016, în stația CFR Craiova, la linia 14, în intervalul orar 19:20 + 20:30, o echipă compusă din 2 revizori tehnici de vagoane a efectuat revizia tehnică la componența, fără locomotivă de remorcare, și cele 40 vagoane care au compus trenul de marfă nr.71706, din care 2 vagoane au fost ulterior implicate în deraiere. A doua zi la ora 18:30, la trenul de marfă nr.71706, a fost introdusă locomotivă de remorcare, efectuată proba frânelor, după care trenul a fost expedit la ora 19:31 în direcția Roșiori Nord. La data de 08.07.2016 în stația CFR Roșiori Nord, la linia 5, în intervalul orar 23:15 + 23:55, o altă echipă compusă din 2 revizori tehnici de vagoane a efectuat revizia tehnică în tranzit la trenul de marfă nr.71706.

Cu ocazia efectuării acestor revizii tehnice, la vagoanele din componența acestui tren, nu au fost constatate defecțe, lipsuri sau uzuri anormale care să pună în pericol siguranța circulației.

Personalul care a efectuat reviziile tehnice fiind instruit și cunoscând prevederile 1.250/2005 referitoare la valorile limită admise pentru valoarea jocului însumat la pietrele de frecare de pe ambele părți ale fiecărui boghiu al unui vagon de marfă și care este modul de tratare în cazul neîncădrării în aceste.

Verificarea mărimii jocului însumat la pietrele de frecare de pe ambele părți ale boghiului sa făcut vizual, cu aproximație. Singurul instrument de măsură aflat în dotarea personalului care a efectuat reviziile tehnice fiind ruleta.

pag.12 din 27

ACCIDENT — 10.07.2016 — SRCF București — stația CFR București Noi — tren 71706

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurată prin instalații radio-telefon.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în *Regulamentul de investigare*, în urma cărora s-au prezentat reprezentanți ai CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională CF București (administratorul de infrastructură feroviară publică), Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR, operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA și ai Poliției TF.

Pentru repunerea pe linie a vagoanelor deraiate a fost solicitat și îndrumat trenul de intervenție specializat dotat cu instalație de vinciri hidraulice din depoul București Triaj. Procesul de ridicare a vagoanelor s-a finalizat la data de 10.07.2016, ora 18.05.

C.3. Urmările accidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

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

C.3.2. Pagube materiale

În conformitate cu documentele transmise, până la data întocmirii prezentului raport de investigare, de gestionarul de infrastructură feroviară publică și operatorul de transport feroviar de marfă, implicații în producerea accidentului feroviar, valoarea estimativă a pagubelor la momentul întocmirii prezentului raport este de **2563,25 lei**:

- deviz linii..... valoare 1652,84 lei;
- deviz vagoane..... valoare 910,41 lei.

C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar

În urma producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri ale trenurilor de călători.

C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 10.07.2016, în jurul orei 11.40, vizibilitatea în zona producerii accidentului a fost bună, cer senin, temperatura în aer de +25°C.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Din mărturiile personalului aparținând administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA au rezultat următoarele aspecte relevante:

Reviziile și controalele la Districtul nr. 1 București Noi au fost realizate conform graficelor aprobate de conducerea Diviziei Linii București. Cu această ocazie au fost constatate o serie de deficiențe pe linia 301-X Guvernamentală, în special la starea traverselor de lemn și de beton existente pe această linie, acestea nemăputând asigura o prindere corespunzătoare, de asemenea existența șinelor defecte sau cu uzuri. Aceste neconformități au fost menționate în notele de constatare încheiate, s-au stabilit și unele măsuri de remediere a acestora, dar termenele până la care aceste neconformități trebuia eliminate nu au fost respectate de cele mai multe ori, în principal din

pag.11 din 27

ACCIDENT — 10.07.2016 — SRCF București — stația CFR București Noi — tren 71706

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

Sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii feroviare CNCF „CFR” SA

La momentul producerii accidentului 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 administratorilor/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, confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură feroviară;
- Autorizației de Siguranță – Partea B cu nr. de identificare ASB11006 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, 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 exploatarei, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatarei sistemului de control al traficului și de semnalizare.

La data producerii accidentului feroviar sistemul de management al siguranței feroviare cuprindea, în principal:

- declarația de politică în domeniul siguranței;
- manualul de management;
- obiectivele generale și cantitative ale managementului siguranței;
- procedurile operaționale elaborate/actualizate, conform Regulamentului UE nr.1169/2010.

Întrucât, din verificările și măsurările efectuate asupra stării liniei au rezultat neconformități privind desfășurarea lucrărilor de mentenanță, comisia de investigare a verificat dacă sistemul de management al siguranței al CNCF „CFR” SA dispune de proceduri pentru a garanta că:

- a) întreținerea este efectuată în conformitate cu cerințele relevante,
- b) sunt identificate riscurile asociate operațiilor feroviare, inclusiv cele care rezultă direct din activitățile profesionale, organizarea muncii sau volumul de lucru și din activitățile altor organizații și/sau persoane.

1. S-a constatat că, pentru a îndeplini cerința de la litera a), administratorul infrastructurii feroviare publice a întocmit și difuzat celor interesați Procedura Operațională cod PO SMS 0-4-07 „Respectarea specificităților tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”.

În Anexa 1 – „Diagrama flux a procesului de întreținere” a acestei proceduri operaționale este menționată printre documentele asociate/documentele de referință și *Instrucția de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982*. Respectarea prevederilor acestei instrucții este măsura dispusă pentru țineră sub control a riscurilor asociate activității de mentenanță a infrastructurii feroviare.

În urma verificărilor făcute de către comisia de investigare și analizării documentelor puse la dispoziție de către CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate București s-a constatat că nu sunt respectate prevederile codului de practică, mai sus amintit, referitoare la **dimensiunea numărului de muncitori ai subunităților care asigură întreținerea infrastructurii feroviare**. Astfel, la data producerii accidentului Districtul nr.1 București Noi dispunea de 8 muncitori, secția L1 București neputând pune la dispoziția comisiei necesarul normat de forță de muncă calculat conform prevederilor *Instrucției pentru întreținerea liniilor ferate nr.300/1982, pct. 4.1*.

Analizarea documentelor în care sunt înregistrate zilnic lucrările executate, precum și a evidențelor mijloacelor fixe ale Districtului de linii nr.1 București Noi, a scos în evidență faptul că:

pag.13 din 27

ACCIDENT — 10.07.2016 — SRCF București — stația CFR București Noi — tren 71706

- activitatea de întreținere a liniilor aflate pe raza de activitate a districtului este executată preponderent în regim manual;
- acest district nu este dotat cu utilaje de mică mecanizare și nici cu mijloace de transport care să suplimenteze deficitul de personal;
- din cauza numărului redus de personal muncitor, a neaprovizionării cu materiale pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparare a căii și în lipsa unei dotări tehnice adecvate, șeful de district nu poate realiza mentenanța infrastructurii feroviare în condițiile și termenele prevăzute de codurile de practică.

Comisia de investigație consideră că necorelarea numărului de personal muncitor cu volumul lucrărilor de întreținere și reparare periodice a căii, cu periodicitatea executării lucrărilor și cu cantitățile de materiale rezultate în urma recensămintelor efectuate în conformitate cu prevederile codurilor de practică, constituie sursă de pericole cu implicații directe în derajarea trenurilor.

În urma verificărilor făcute de către comisia de investigație și analizării documentelor puse la dispoziție de către Secția LI București și Districtul nr.1 București Noi, din subordinea acestei secții, s-a constatat, că nu au fost respectate prevederile unui alt cod de practică menționat în Anexa 1 – „Diagrama flux a procesului de întreținere” a aceleiași proceduri operaționale, respectiv „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989”, referitoare la modul de alcătuire a suprastructurii căii în zona producerii derajării. Astfel, pe această zonă, un număr de 160 de tronsoane de lemn erau necorespunzătoare (30% din totalul traverselor de lemn). La data producerii derajării Districtul nr.1 București Noi nu avea în stoc cantitatea de tronsoane de lemn necesară înlocuirii acestor tronsoane necorespunzătoare.

De asemenea, s-a constatat și faptul că prima de piatră spartă era colmatată și acoperită cu vegetație.

- S-a mai constatat că, pentru a îndeplini cerința de la litera b), administratorul infrastructurii feroviare publice a întocmit și difuzat celor interesați procedura operațională PO SMS 0-4.12 „Managementul riscurilor de siguranță feroviară”.

Constatărea privind respectarea codului de practică „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989” referitoare la menținerea geometriei căii în limitele toleranțelor de exploatare, au scos în evidență abateri de la acest cod de practică. Acest fapt reprezintă un pericol, care se poate manifesta prin derajarea vehiculelor feroviare.

În cadrul Sistemului de Management al Riscurilor al administratorului de infrastructură feroviară publică-CNCF CFR SA acest pericol este înregistrat și descris în „Registrul de evidență a pericolelor proprii CNCF CFR SA” având codul L45, iar riscul asociat acestui pericol este clasificat ca „nedorit”.

Măsura de siguranță pentru ținerea sub control a acestui risc, pe care CNCF CFR SA și-a propus-o, este respectarea integrală a codului de practică „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989”.

Responsabilitatea aplicării acestei măsuri revine, conform aceluiași Registru de evidență a pericolelor proprii, personalului de conducere și coordonare a activității unităților de întreținere a căii.

Aplicarea acestei măsuri este condiționată, în principal, de asigurarea materialelor necesare mentenanței și a forței de muncă dimensionată pentru volumul total al lucrărilor de întreținere rezultat în urma aplicării prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr. 300/1982, instrucție care este cod de practică în cadrul sistemului de management al siguranței aparținând administratorului de infrastructură feroviară publică.

Faptul că acest pericol s-a manifestat, demonstrează că, măsura propusă pentru ținerea sub control a riscului asociat acestui pericol, trebuie să fie reevaluată și dispuse măsuri în consecință.

pag.14 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

uzurilor și limitelor din instrucții, având ca document de referință Instrucțiunile nr.250/2005

Personalul ce răspunde direct de aplicarea acestor proceduri (revizor tehnic vagoane) cunoștea aceste prevederi, dar nu le-a aplicat în totalitate, neidentificând defecțiunea apărută la vagonul nr.3153935525-2 și permițând rămânerea în circulație a acestui vagon având valoarea jocului însumat la pietrele de frezare de pe ambele părți ale primului boghiu de 2 mm, în afara valorilor stabilite prin Instrucțiunile nr.250. Neidentificarea acestei defecțiuni a fost generată de faptul că, verificarea mărimii jocului însumat la pietrele de frezare, de pe ambele părți ale boghiului, a fost efectuată vizual, cu aproximație. Instrumentul de măsură aflat în dotarea personalului care a efectuat reviziile tehnice era o ruleta. Acest instrument este inadecvat pentru această verificare, deoarece cota măsurată se află într-un spațiu greu accesibil care nu permite o măsurare directă cu ruleta.

Analizând conținutul fișelor de evaluare a riscurilor și a fișelor de măsuri de prevenire riscuri, precum și modul de aplicare a acestora în cazul proceselor tehnologice de revizie tehnică a trenurilor, comisia de investigație a constatat că în cadrul sistemului de management al siguranței, activitatea de revizuire a fiecărui vagon în parte este identificată ca pericol manifestat ocazional și de gravitate critică, cuantificat prin „necostatarea stării de funcționare și uzurile pieselor și subsansamblelor componente dacă corespund limitelor prevăzute în Instrucțiunile nr.250/2005”. Măsura de siguranță identificată în acest caz fiind: *reinstaurarea și intensificarea controlului ierarhic a personalului.*

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

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

norme și reglementări

- Regulamentul de investigație a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;
- Regulamentul UE nr.1078/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță precum și entitățile responsabile cu întreținerea;
- Regulamentul (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea autorizației de siguranță feroviară din 10 decembrie 2010;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) NR. 402/2013 al Comisiei privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 din 30 aprilie 2013;
- Norma privind acordarea autorizațiilor de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România aprobată prin OMT 101/2008;
- Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară;
- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul nr.1815 din 26.10.2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006 aprobate prin Ordinul nr.2229 din 23.11.2006;
- Ordinul nr.1260/2013 privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației;
- Ordinul MT nr.256/29.03.2013 pentru aprobarea normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România;

pag.16 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

În concluzie, comisia de investigație consideră că, deși la nivelul administratorului de infrastructură feroviară publică, „există proceduri care garantează că infrastructura este gestionată și exploatată în siguranță, ținându-se cont de numărul, tipul și amploarea operațiilor care oferă servicii prin intermediul rețelei respective, inclusiv de toate interacțiunile necesare care depind de complexitatea operațiilor”. În conformitate cu prevederile Regulamentului UE nr.1169/2010, prevederile acestor proceduri nu sunt respectate în totalitate, motiv pentru care se poate pune în discuție eficacitatea sistemului de gestionare a siguranței, așa cum este prevăzută (definită) în Regulamentul UE nr.1077/2012.

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

La momentul producerii accidentului feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, în calitate de operator de transport feroviar de călători avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinului 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 deținea:

- Certificatul de siguranță - Partea A, cu număr de identificare RO 1120150019 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 1220150100 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.

Întrucât, din verificările și constatările efectuate la vagonul implicat în acest accident feroviar au rezultat neconformități privind **întreținerea acestuia în exploatare**, comisia de investigație a verificat dacă sistemul de management al siguranței al SNTFM „CFR Marfă” SA dispune de proceduri pentru a garanta că, mentenanța materialului rulant (vagoanelor), exploatarea materialului rulant (vagoanelor), identificarea riscurilor asociate operațiilor feroviare, elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor și monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor, sunt efectuate în conformitate cu cerințele relevante.

În urma verificării documentelor puse la dispoziție de către operatorul de transport feroviar, comisia de investigație a constatat faptul că SNTFM „CFR Marfă” SA a întocmit și difuzat celor interesați următoarele proceduri:

- Procedura Operațională Întreținere Vagoane – PO 74.4;
- Procedura Operațională Activități în stații – PO 75.6;

Analizând prevederile procedurii cod PO 74.4 „Procedura Operațională Întreținere Vagoane”, și a procedurii cod PO 75.6 „Procedura Operațională Activități în stații”, precum și modul de aplicare a acestora, comisia de investigație a constatat următoarele:

- în „Diagrama Flux a procedurii operaționale întreținere vagoane” activitatea de reparații - defecte accidentale, referitor la activitatea de revizie tehnică a trenului, la pct.3 – *Identificarea defecțiunii*, este prevăzută, la activități și înregistrări, identificarea defecțiunii de către revizorul tehnic de vagoane, având ca document de referință Instrucțiunile nr.250/2005;
- în „Diagrama Flux a procedurii operaționale activități în stații” la punctul 13 – *Revizia tehnică la formare*, este prevăzută revizuirea fiecărui vagon în parte, pentru a constata funcționarea instalațiilor, uzura pieselor și subsansamblelor vagoanelor dacă, corespund

pag.15 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

- Ordinul MTI nr.815/2010 din 12 octombrie 2010 pentru aprobarea Normelor privind implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate din România și pentru actualizarea Listei funcțiilor cu responsabilități în siguranța circulației, care se formează - califică, perfecționează și verifică profesional periodic la CENAFER;
- Instrucția de întreținere a căii nr. 300/1982;
- Instrucția pentru fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii nr.305/1997;
- Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989;
- Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linii și scoateri de sub tensiune nr.317/2004;
- Instrucțiuni pentru lucrările de reparație capitală a liniilor de cale ferată nr. 303/2003;
- Îndrumătorul pentru folosirea vagoanelor și cărucioarelor de măsurat calea vagoanelor de măsurat calea nr.329/1966;
- Norme de timp pentru lucrările de întreținere curentă și reparație periodică a liniilor de cale ferată normală - ediția 1990;
- Procedurile din cadrul SMS al CNCF „CFR” SA;

surse și referințe

- declarațiile salariaților implicați în producerea accidentului feroviar;
- fotografiile efectuate la locul producerii accidentului feroviar;
- acte, documente - copii conform cu originalul;
- corespondență realizată între comisia de investigație, și agenții economici;

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie

Referitor la porțiunea de linie implicată în accident

Linia 301-X Guvernamentală, dintre călcăiul schimbătorului de cale nr. 30 și călcăiul schimbătorului de cale nr. 6 al stației CF București Noi, este formată din cale cu joante, prezentând următoarele caracteristici: sină tip UIC 49, tronsoane de lemn normale, poza traverselor 1440 buc./km, prindere indirectă K.

Calea cu joante din cuprinsul liniei 301-X Guvernamentală era formată inițial din 2 panouri cu o lungime de 15,50 metri, de la km 0+000 la km 0+031, urmate de 14 panouri cu o lungime de 22,50 metri, de la km 0+031 la km 0+348.

În profil longitudinal, linia prezenta o declivitate cu valoarea de 4,60 ‰, rampă în sensul de mers. În cuprinsul liniei 301-X Guvernamentală există două curbe CF, prima începând la km 0+000 până la km 0+160, având următoarele caracteristici: $L_1 = 40$ metri, $L_{20} = 90$ metri, $R = 275$ metri, $h = 30$ mm, $s = 10$ mm, iar cea de-a doua începând de la km 0+180 până la km 0+310 și prezenta următoarele caracteristici: $L_{10} = 40$ metri, $L_{20} = 70$ metri, $L_2 = 20$ metri, $R = 300$ metri, $h = 25$ mm, $s = 10$ mm.

La km 0+290, pe ambele fire ale căii, se aflau montate joante izolante lipite (JIL). La km 0+292,40 s-a observat, pe firul drept în sensul de mers al trenului, o joantă mecanică, fără corespondent pe firul stâng al căii. La km 0+297,60, pe firul stâng în sensul de mers al trenului, s-a observat de asemenea o joantă mecanică fără corespondent pe firul drept al căii.

La km 0+310 se afla amplasată o trecere la nivel cu dale de beton semnalizată cu IR.

Ultima rețea totală a liniei a avut loc în anul 1996, de atunci nu s-a executat rețeații totale sau parțiale ale liniei sau ale componentelor acesteia.

pag.17 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

Descrierea zonei în care s-a constatat prima urmă de deraiere și a zonei afectată de deraiere

- prima urmă de escaladare a buzei bandajului roții pe fața superioară a ciupercii șinei (punctul 0) s-a observat la km 0+300, pe firul din stânga în sensul creșterii kilometrajului, care a coincis cu sensul de mers. Acest punct s-a aflat la 3,40 metri după ultima joantă aflată pe firul stâng (firul exterior al curbei) și la circa 18 metri de călcăiul schimbătorului de cale nr.6c al Grupei C a stației CFR București Noi;
- după punctul 0, pe o distanță de circa 2,40 m s-a observat o urmă de rulare pe fața superioară a ciupercii șinei din stânga, în sensul de mers;
- după parcurgerea celor 2,40 m s-a constatat că urma de rulare părăsește fața superioară a ciupercii șinei spre exteriorul acesteia;
- ca urmare a părăsirii suprafeței superioare a ciupercii șinei de către buza bandajului s-a constatat primul bulon vertical lovit pe exteriorul căii, în partea stângă, precum și corespondentul său, pe aceeași traversă, lovit, în interiorul căii;



Fig. 6 – schița cu traiectoria buzei bandajului roții atacante

- vagoanele implicate în deraiere au circulat deraiat de la km 0+300 circa 80 de metri până în zona schimbătoarelor de cale cap Y stația București Noi;

Măsurători și constatări efectuate la linie în zona primei urme de deraiere

Pentru verificarea suprastructurii feroviare s-a procedat la marcarea pe teren la o eșchidistanță de 2,5 m a 10 picheți, notați în sens invers de mers al trenului de la punctul „0” (corespunzător primei urme de escaladare/deraiere) până la punctul „-6” și în sensul de mers al trenului de la punctul „0” la punctul „4”.

În aceste puncte au fost măsurate valorile ecartamentului și nivelului transversal al căii, cu tiparul de măsurat calea.

Între punctele „-6” și „4” s-a măsurat ecartamentul și nivelul transversal, pentru o acuratețe mai mare a interpretării măsurătorilor, din traversă în traversă, în punctele intermediare notate de la 1 la 28.

Din analiza măsurătorilor efectuate în punctele menționate, la data producerii accidentului feroviar, rezultă că:

pag.18 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706



Fig. 8 – fotografia cu zona colmatată

- comisia a constatat, atât pe teren cât și din analiza documentelor puse la dispoziție, pe linia 301-X Governamentală, un număr foarte mare de traverse de lemn și de beton necorespunzătoare;
- din recensământul materialelor efectuat la nivelul districtului local, pentru linia 301-X Governamentală, reiese un număr de 1322 traverse de lemn necorespunzătoare, dintre care 380 traverse de înlocuit în urgența I, respectiv 840 traverse de beton necorespunzătoare, dintre care 12 de înlocuit în urgența I;
- pentru porțiunea de linie implicată în accident, de la km 0+000 la km 0+348, din recensământul materialelor a reieșit un total de 510 traverse de lemn necorespunzătoare, dintre care 160 traverse de înlocuit în urgența I;
- comisia a constatat că aproape toate traversele de lemn de pe porțiunea de linie implicată în accident au fost recenzate, iar traversele de înlocuit în urgența I reprezintă aproximativ 30% din totalul traverselor, depășind cu mult procentul maxim de 7%, admis de Cap. IV, art. 25, pct. 4, alin. 2 din Instrucția 314/1989;
- comisia a constatat, pe firul interior al curbei în sensul de mers al trenului, între km 0+292,40 și km 0+296,60, existența unui cupon de șină cu lungimea de 4,20 metri, sub valoarea admisă de 4,50 metri dată de Cap. III, art. 21, pct. 10 din Instrucția nr. 314/1989;
- s-au măsurat rosturile de dilatație pe zona producerii accidentului la o temperatură în șină de 38°C, au rezultat valori de 0 mm atât pe firul exterior cât și pe firul interior al curbei;

pag.20 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

- ecartamentul măsurat în punctul „0”, locul primei urme de escaladare, are valoarea de 1439 mm, depășind cu -3 mm, valoarea admisă a toleranței prevăzute la art.1, pct.14 din Instrucția nr.314/1989, de 1442 mm.
- pentru curba implicată în accident, responsabilul cu mentenanța liniei a stabilit o valoare constructivă a supraînălțării $h=25$ mm;
- în Instrucția nr.314/1989, tabelul 2, supraînălțarea normală pentru o rază a curbei $R=300$ m și viteza maximă $V=30$ km/h are valoarea $h_n=0$ mm;
- având în vedere cele mai sus arătate, comisia de investigare a analizat valorile măsurătorilor la nivelul transversal în funcție de valoarea determinată instrucțional, $h_n=0$ mm;
- supraînălțările măsurate în punctele de la „-6” la „4”, depășesc în totalitate, cu valori cuprinse între 2 mm în punctul „-1” și 31 mm în punctul „2”, toleranța la nivelul transversal prevăzută la art.7, lit. A din Instrucția nr.314/1989, toleranță având valoarea de 10 mm la liniile cu $V_{max} \leq 50$ km/h;
- referitor la torsionarea căii măsurată din 2,5 în 2,5 metri, comisia a constatat că între punctele „0” și „1” există o torsionare a căii de 13 mm, peste toleranța maximă admisă de Cap. I, art. 7, litera A, pct. 4 din Instrucția 314/1989, a cărei valoare este de 12,5 mm la viteze având valorile $10 < V \leq 30$ km/h;

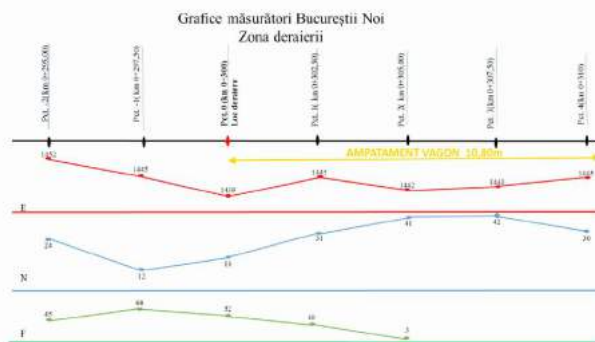


Fig. 7 – grafic măsurători pe zona deraierii

- comisia a constatat, atât pe teren cât și prin vizionarea probelor video (fotografii și filmări), colmatarea primei de balast pe toată zona producerii accidentului;

pag.19 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706



Fig. 9 – schița cu poziția joantelor în zona accidentului

- au fost măsurate uzurile verticale și orizontale ale șinelor cu Șublerul pentru șină, comisia a analizat rezultatele măsurătorilor atât pe firul exterior cât și pe firul interior al curbei, rezultatele se înscriu în toleranțele admise de Instrucția nr.314/1989, tabelele 24 și 25;

Starea tehnică a liniei înainte de producerea accidentului feroviar

Anterior producerii accidentului feroviar, ultimele lucrări executate în zona producerii acestuia au fost lucrări de rectificat punct CMC de tipul V4, la km 0+285, în data de 15.06.2016, așa cum reiese din foile de livret partea a II-a ale districtului. Acestea au fost executate de către personalul de specialitate din cadrul Secției de întreținere linii L1 București- Districtul de linii nr.1 București Noi.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la instalațiile feroviareInstalațiile SCB

Nu au fost afectate elemente componente ale instalațiilor SCB.

Instalațiile liniei de contact IFTE

Nu au fost afectate elemente componente ale instalațiilor IFTE.

C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuiaConstatari privind locomotiva EA 314 care a remorcat trenul de marfă nr.71706

- instalația de control punctual al vitezei trenului (INDUSI) era în funcție, sigilată și comutată în poziția „M”, corespunzătoare trenului remorcat;
- instalația de siguranță și vigilență (DSV) era în funcție și sigilată;
- instalațiile de frână automată și directă erau în stare bună de funcționare;
- stația radio-telefon funcționa corespunzător;
- aparatele de ciocnire și legare erau corespunzătoare;
- instalația IVMS era în funcție și sigilată;

Locomotiva EA 314 a efectuat ultima revizie intermediară (R1) la data de 08.07.2016 la IRLU Craiova.

pag.21 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

Constatări privind vagoanele din componența trenului de marfă nr. 71706Constatări efectuate la vagoanele nederatate din componența trenului:

- schimbătoarele de regim „Marfă – Persoane” și „Gol – Încărcat” se aflau în poziții corespunzătoare tipului de tren și stării de încărcare, respectiv în poziția „Marfă” și „Încărcat”;
- trenul avea în componență 10 vagoane cu frâna automată izolată, poziționate cu respectarea modului de repartizare a vagoanelor cu frâne automate izolate în trenurile de marfă și în concordanță cu arătarea vagoanelor trenului de marfă nr.71706;
- procentul de masă frânată necesar, atât cu frâna automată cât și cu frânele de mână era asigurată.

Constatări la vagoanele deratate nr.3153933525-2 și nr.31539332684-0, aflate al 12-lea și al 13-lea în componența trenului, efectuate la fața locului, București Triaj și SIRV Palas:

- La locul producerii accidentului, la verificarea vagonului nr.3153933525-2, s-a constatat:
 - la roata nr.5 saboții din față, în sensul de mers al trenului, spart având lipsă o bucată de circa 4 cm lungime;
 - aparatul de ciocnire (poziționat pe partea roții nr.7) lipsă, șuruburile de fixare fiind retezate nou.

La data de 11.07.2016, în stația București Triaj, au fost verificate caracteristicile tehnice, cotele și dimensiunile vagoanelor deratate obținându-se următoarele valori care nu se încadrau în limitele admise în exploatare pentru vagoane de marfă prin Instrucția nr.250/2005:

- la vagonul nr.3153933525-2, valoarea jocului însumat la piete de frecare de pe ambele părți ale boghiului cu osiile 1-2 și 3-4, având valoarea de 2 mm.

La data de 08.08.2016, la CIRV CONSTANȚA – SIRV Palas, au fost efectuate verificări ale caracteristicilor tehnice, cotele și dimensiunile cu ridicarea pe vinciuri a vagoanelor deratate constatându-se că, la vagonul nr.3153933525-2, din plăcile de poliamidă existente în zona crapodinelor a rămas doar gulerul central spart în multiple bucăți.



Boghiul cu osiile 1-2, 3-4

Boghiul cu osiile 5-6, 7-8

Fig. 9 – Crapodinele inferioare ale vagonului nr.3153933525-2

Zona în care sunt poziționate plăcile de poliamidă, între cele două crapodine, nu este direct vizibilă în cadrul reviziilor tehnice a trenurilor, dar constatarea valorii jocului însumat la piete de frecare de pe ambele părți ale boghiului cu osiile 1-2 și 3-4 sub limitele admise în exploatare pentru

pag.22 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

Nerespectarea acestor prevederi a creat o situație în care echipele de întreținere L erau depășite din punct de vedere a capacității lor de intervenție pentru asigurarea întinerii liniei.

Constatări cu privire la activitatea de recenzie respectiv de aprovizionare cu materiale de cale

Recensământul materialelor la nivelul Districtului 1 București Noi s-a efectuat pentru anul 2016 în conformitate cu prevederile I 300/1980, cap.5, pct.5.4.

Referindu-ne strict doar la materialele de cale lipsă sau neconforme de pe porțiunea de linie implicată în accident, au fost recenzate în vederea înlocuirii și au fost aprovizionate materiale de cale conform tabelului următor:

Materiale de cale recenzate la Districtul 1 București Noi – Linia 301-X Guvernamentală

| Tip material de cale | Anul 2016 | |
|----------------------|----------------------|-----------------------------------|
| | recenzat de înlocuit | aprovizionat (până la 01.07.2016) |
| Traverse lemn | 160 (în urgența I) | - |
| Tirfoane B2 | 800 | - |
| JIL-uri tip 49 | 4 | - |
| Buloane orizontale | 40 | - |
| Buloane verticale | 150 | - |

Din cele prezentate a rezultat că până la data producerii accidentului, unele dintre materialele de cale recenzate ca necorespunzătoare și implicit solicitate pentru aprovizionarea pentru Districtului 1 București Noi, nu au fost aprovizionate.

Neaprovizionarea materialelor necesare realizării mentenanței a condus la deteriorarea stării tehnice a suprastructurii căii, menținerea valorii jocului însumat la piete de frecare depășindu-se. Acest fapt a favorizat, implicit, producerea deraierei.

Constatări referitoare la verificarea căii cu cârciorul de măsurat calea (CMC)

În urma ultimei măsurători efectuate cu CMC pe porțiunea de linie implicată în accident a rezultat un defect de tipul V4 (torsionarea căii), remediat în data de 15.06.2016.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a materialului rutant și a instalațiilor tehnice ale acestuia**C.6.2.1 Concluzii privind starea tehnică a locomotivei trenului**

Având în vedere mențiunile consemnate în capitolul C.5.4.3. - Date constatate la funcționarea materialului rutant și a instalațiilor tehnice ale acestuia, se poate afirma, că starea tehnică a locomotivei nu a influențat producerea accidentului.

C.6.2.2 Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor

Având în vedere constatările, verificările și măsurătorile efectuate la vagoanele din componența trenului de marfă nr.71706, după producerea accidentului, prezentate în capitolul C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rutant și a instalațiilor tehnice ale acestuia, s-a concluzionat că, deteriorarea totală a plăcilor de poliamidă aflate între crapodina superioară și cea inferioară la vagonul nr.3153933525-2, a condus la:

- intrarea în contact direct a celor două crapodine cea ce a determinat apariția unei frecări directe între cele două părți metalice ale acestui ansamblu. Acest fapt a dus la creșterea forțelor de frecare și implicit la creșterea momentului de frecare;
- creșterea momentului de frecare dintre boghiuri și cutia acestui vagon a condus la o îngreunare a rotirii boghiurilor și implicit a înscrierii în curba cu deviație dreapta a liniei 301-X Guvernamentală (București Noi – București Triaj);
- acest fapt a generat o creștere a forței de ghidare aplicate șinei exterioare (partea stângă în sensul de mers) de către roata atacantă (nr.6) a osiei conducătoare a celui de-al doilea boghiu.

pag.24 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

vagoane de marfă prin Instrucția nr.250/2005, era un indiciu al existenței de uzură/deteriorării ale plăcii de poliamidă.

Cele două vagoane deratate au fost cântărite la data de 13.07.2016, în stația CFR Chitila, nefiind constatate depășiri ale limitelor de încărcare înscrise pe vagoane, greutateile obținute fiind în concordanță cu cele înscrise în arătarea vagoanelor trenului de marfă nr.71706.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație**C.5.5.1. Timp de lucru aplicat personalului implicat**

Personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva titulară EA 314 ce a remorcat trenul de marfă nr.71706 din data de 10.07.2016 a efectuat până la producerea accidentului feroviar 3 ore și 11 minute, această durată încadrându-se în limitele admise de prevederile Ordinului MT nr.256 din 29 martie 2013.

C.5.5.2. Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra accidentului

Personalul care a pregătit tehnic, condus/deservit trenul de marfă nr.71706 din data de 10.07.2017, deținea permise de conducere și autorizații valabile, fiind totodată declarat apt din punct de vedere medical și psihologic pentru funcția deținută, conform avizelor emise.

De asemenea, personalul responsabil cu mentenanța infrastructurii feroviare în stația CFR București Noi deținea autorizații de exercitare a funcției valabile, fiind totodată declarat apt din punct de vedere medical și psihologic pentru funcția deținută, conform avizelor emise.

C.6. Analiză și concluzii**C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare**Constatări privind geometria căii

Cu ocazia procesului de investigare s-a constatat existența unui exces de supraînălțare pe toată lungimea curbei implicate în accident, cauzat de stabilirea de către responsabilul cu mentenanța liniei a unui supraînălțări constructive de 25mm, în condițiile în care Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989 ne indică o valoare a supraînălțării normale pentru curba respectivă de 0mm.

Constatări referitoare la activitatea de revizie și verificare a stării căii

Cu ocazia procesului de investigare s-au constatat neconformități cu privire la modul de efectuare a activității de revizie și verificare a stării căii. În cursul anului 2015 și 2016 nu au fost înlocuite traverse normale de lemn necorespunzătoare pe linia 301-X Guvernamentală, inclusiv stația CFR București Noi, deși acestea au fost identificate cu ocazia activității de revizie și verificare a stării căii.

Constatări referitoare la activitatea de reparații ale liniei

Cu ocazia procesului de investigare s-au constatat anumite nereguli privind activitatea de reparații ale liniilor. Astfel, s-a constatat că porțiunea de linie implicată în accident a fost reparată capital (refacționată) ultima dată în anul 1996.

Potrivit prevederilor art.3 lit.a) din Instrucția 303/2003, reparația capitală se programează și se execută atunci când numărul componente uzate, defecte sau depreciate „depășește capacitatea de intervenție în puncte în cadrul lucrărilor de întreținere”. Astfel, deși pe această linie au fost semnalate constant componente ale căii defecte sau uzate, atât prin notele de constatare încheiate de personalul cu sarcini de instruire și control din cadrul Secției L1 București cât și prin recensământul materialelor din cale efectuat la nivelul Districtului 1 București Noi, nu au fost luate măsuri de programare a lucrărilor de reparație capitală totală sau parțială a liniei.

pag.23 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

Ținând cont de concluziile prezentate anterior comisia de investigare consideră că starea tehnică a vagonului nr.3153933525-2, având la ambele crapodine plăcile de poliamidă deteriorate în totalitate, a dus la îngreunarea înscrierii în curbă a acestui vagon, favorizând producerea deraierei.

C.6.3. Analiza modului de producere a accidentului

Analizând condițiile dinamice în care a circulat vagonul nr.3153933525-2, al 12-lea în componența trenului, la momentul deraierei primei roți a celui de-al doilea boghiu, condiții generate de:

- caracteristicile suprastructurii căii în locul producerii deraierei;
- uzura totală a plăcilor de poliamidă de la cel de-al doilea boghiu în sensul de mers,

comisia de investigare consideră că, acțiunea simultană a acestor factori a condus la descărcarea puternică de sarcină a roții atacante (roata din partea stângă pe sensul de mers), respectiv creșterea forței laterale de ghidare a boghiului, favorizând astfel escaladarea ciupericii șinei de către buza acestei roți și apoi căderea acesteia în exteriorul căii de rulare.

Deraierea acestei roți a angrat deraierea celeilalte roți a boghiului, respectiv a primului boghiu al vagonului nr.31539332684-0, al 13-lea în componența trenului.

D. CAUZELE PRODUCERII ACCIDENTULUI**D.1. Cauza directă**

Cauza directă a producerii acestui accident o constituie escaladarea umărului activ al ciupericii șinei de pe firul exterior a curbei, de către buza bandajului roții atacante a celui de-al doilea boghiu (roata nr.6 situată pe partea stângă în sensul de mers al trenului) de la vagonul nr.3153933525-2, ca urmare a creșterii raportului dintre forța de ghidare și sarcina care acționa pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere.

Creșterea raportului dintre forța de ghidare și sarcina ce acționau pe roată s-a produs în condițiile descărcării de sarcină a acestei roți și a creșterii forței laterale (de ghidare) pe această roată.

Factori care au contribuit:**în legătură cu suprastructura căii:**

- diferența de 12 mm între valorile nivelului transversal al căii măsurate în regim static, dintre punctele „0” și „4” aflate la o distanță de 10 m, distanță aproximativ egală cu ampatamentul vagonului nr.3153933525-2, care a deraiat;
- colmatarea accentuată a primei de piatră spartă pe zona producerii deraierei, care a favorizat deplasări în plan vertical ale cadrului șină-traversă sub efectul dinamic al trecerii materialului rutant;
- excesul de supraînălțare existent pe toată zona producerii deraierei;
- zone cu piatră spartă insuficient executării unei compactări prin lucrări de buraj pentru menținerea nivelului transversal al căii.

Toți acești factori au condus la descărcarea parțială a sarcinii verticale ce acționa pe roata atacantă a osiei conducătoare a celui de-al doilea boghiu al vagonului nr.3153933525-2.

în legătură cu materialul rutant:

- distrugerea totală a plăcilor de poliamidă aflate între crapodinele vagonului nr.3153933525-2. Aceasta a avut ca efect apariția unei frecări directe între crapodinele inferioare și cele superioare și implicit a creșterii momentului de frecare între aceste părți ale cele două părți ale ansamblului crapodină având ca efect afectarea mobilității celor două boghiuri fapt care a

pag.25 din 27

ACCIDENT – 10.07.2016 – SRCF București – stația CFR București Noi – tren 71706

A. PREAMBUL**A.1. Introducere**

În conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară-denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*, precum și a *Regulamentului de investigație a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățirea siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin HG nr. 117/2010-denumită în continuare *Regulament de investigație*, Agenția de Investigație Feroviară Română - denumită în continuare AGIFER-desfășoară acțiuni de investigație al căror obiectiv îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și incidentelor feroviare.

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

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19, al.(2) din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.48 din *Regulamentul de investigație*, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, AGIFER îi revine obligația de a deschide acțiuni de investigație și de a constitui comisia de investigație pentru strângerea și analiza 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/incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Având în vedere fișa de avizare nr.526 din data de 08.11.2016 a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, prin care a avizat faptul că pe secția de circulație Craiova – Caracal, linie dublă electrificată, s-a produs un incident feroviar prin depășirea de către trenuri a vitezelor maxime stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretul de mers sau prin ordin de circulație, de către personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva EA 678 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.20902 aparținând operatorului de transport SC CARGO TRANS VAGON SA, și luând în considerare că faptele produse și constatate se încadrează conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.9. din *Regulamentul de investigație*, prin Nota nr.1.114/2016 a Directorului General Adjunct a fost desemnat ca investigator principal dl. DAN CIUCEA, investigator în cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din *Regulamentul de investigație*, prin Decizia nr. 1122/126/2016 investigatorul principal a numit comisia de investigație, în următoarea componență:

| | | |
|-------------------------|--|--------|
| - Gheorghe Dumitru | revizor regional SC T - Sucursala Regională CF Craiova | membru |
| - Vladu Cristian Marius | responsabil management siguranță - SC CARGO TRANS VAGON SA | membru |
| - Drulă Marius | instructor tracțiune - SC CARGO TRANS VAGON SA | membru |

3

Circulația cu alte viteze decât cele prevăzute în ordinul de circulație contrar prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.79 alin.(2) pct.a și alin.(4), art.80 alin.(2), art.125 alin.(1) și alin.(3), anexa 10 alin.14, din *Regulamentul de Semnalizare* nr. 004/2006, art.115 alin(1) și (5).

Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Potrivit clasificării prevăzută în *Regulamentul de investigație*, depășirea de către trenuri a vitezelor maxim stabilite pentru categoria de tren respectivă prin ordin de circulație, se clasifică în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigație* ca incident feroviar conform art. 8, Grupa A, pct.1.9.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGAȚIE**C.1. Descrierea incidentului**

Urmare a adresei nr.222/53/14.09.2016 a șefului Secției L2 Roșiori prin care a sesizat faptul că trenul de marfă nr.20902 (care a circulat în trasa trenului de marfă nr.20708), remorcat de locomotivă electrică EA 678, tren care a circulat pe relația Craiova – Caracal – Roșiori Nord nu a respectat restricția de viteză de 30 km/h înscrisă în ordinul de circulație. Condițiile de circulație cu viteza de 30 km/h pe linia nr.II directă din stația CF Caracal pentru protecție muncitorii au fost înscrisă în ordinul de circulație seria CFR nr.590437 care a fost emis de către impegatul de mișcare din stația CFR Craiova și au fost cauzate de faptul că trenul a circulat pe o linie vecină liniei unde s-au efectuat lucrări de înlocuire a macazului nr.12 din capătul Y al stației CFR Caracal.

La data de 08.11.2016 Revizoratul Regional SC Craiova în baza procesului verbal de citire a memoriei IVMS nr.1183/07.11.2016 al SC CARGO TRANS VAGON SA de la locomotiva EA 678 a constatat că restricția de viteză de 30 km/h de pe linia nr.II directă din stația CF Caracal înscrisă în ordinul de circulație nu a fost respectată și a avizat incidentul.

Urmare a procesului verbal de citire a memoriei și a copiei graficului IVMS nr.1183/07.11.2016 al SC CARGO TRANS VAGON SA și a formularului "FOAIE DE PARCURS" seria I, nr.4971 s-a constatat că trenul de marfă nr.20902 remorcat de locomotiva EA 678 a plecat din halta de mișcare Grozăvești la ora 18.27, nu a respectat restricția de viteză de 30 km/h de pe linia nr.II directă din stația CFR Caracal de la km 156+500 până la km 156+300 (Fig.2) înscrisă în ordinul de circulație, unde a circulat cu viteza cuprinsă între 65-69 km/h și a sosit în stația CFR Roșiori Nord la ora 20.10.

5

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGAȚIE

La data de 13.09.2016, între orele 18:40 și 18:42, în circulația trenului de marfă nr.20902, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC CARGO TRANS VAGON SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, la trecerea pe linia nr.II directă din stația CF Caracal, s-a produs un incident feroviar prin depășirea vitezei maxime de circulație înscrisă în ordinul de circulație. Trenul a circulat pe relația Craiova – Caracal – Roșiori Nord.

Nu au fost înregistrate alte incidente în circulația trenului de marfă nr.20902 pe distanța Caracal – Roșiori Nord.

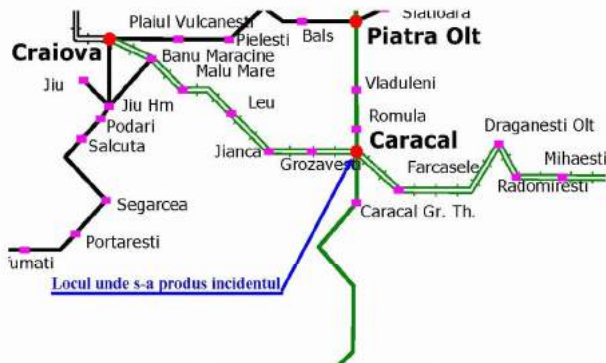


Fig.1 - Harta cu locul producerii incidentului

Nu au fost trenuri întârziate sau anulate.

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

Cauza directă, factori care au contribuit**Cauza directă**

producerea incidentului feroviar a fost generată de eroarea umană apărută în procesul de conducere al locomotivei de remorcare a trenului de marfă nr.20902, eroare ce a constat în nerespectarea dispoziției ordinului de circulație

Factori care au contribuit

Nu au fost identificați factori care au contribuit la producerea acestui incident.

Cauze subiacente

4

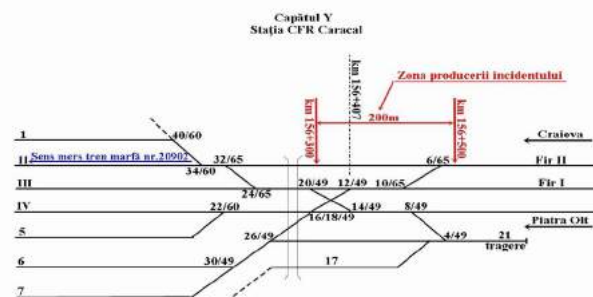


Fig.2 Schița cu pozițiile kilometrice ale restricției de viteză de 30 km/h din capătul Y al stației CFR Caracal

În urma producerii incidentului, în data 13.09.2016, circulația feroviară între stațiile CFR Craiova și Roșiori Nord nu a fost închisă și nu au fost anulate sau întârziate de trenuri.

C.2. Circumstanțele producerii neregulii**C.2.1. Părțile implicate**

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale C.F. Craiova pe linia nr.II directă din stația CFR Caracal.

Secția de circulație Craiova – Caracal – Roșiori Nord este în administrarea Sucursalei Regionale C.F. Craiova din cadrul C.N.C.F. "CFR" S.A. și este întreținută de salariații din cadrul Secției L 6 Craiova și Secției L 2 Roșiori Nord.

Instalațiile semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de dirijare a traficului feroviar pe distanța Craiova – Caracal – Roșiori Nord sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova și sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT 4 Craiova – Districtul SCB Craiova și Secției CT 1 Roșiori Nord – Districtul SCB Caracal.

Instalațiile de comunicații feroviare de pe secția de circulație Craiova - Caracal este în administrarea C.N.C.F. "CFR" S.A. și este întreținută de salariații S.C. Telecomunicații CFR S.A.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotiva EA 678 care a fost în componența trenului de marfă nr.20902 este în proprietatea SC CARGO TRANS VAGON SA și este întreținută de către agenți economici autorizați ca furnizori feroviari.

Locomotiva EA 678 este proprietatea operatorului de transport feroviar SC CARGO TRANS VAGON SA.

6

Vagoanele din componerea garniturii trenului de marfă nr.20902 aparțin operatorului de Transport Feroviar SC CARGO TRANS VAGON SA.

C.2.2. Componerea și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.20902 a fost remorcat de locomotivă electrică EA 678 care a fost condusă și deservită de mecanic de locomotivă și mecanic ajutor, aparținând SC CARGO TRANS VAGON SA și a fost compus din 25 vagoane, 100 osii, cu o lungime de 356 m, având conform formularului "Arătarea Vagoanelor":

- tonajul brut 3103 tone,
- tonajul net 1041 tone,
- de frânat automat/de mână tonajul necesar 851/170,
- tonajul frânat real automat/de mână 1222/523.

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

Descrierea traseului căii

Pe secția de circulație Craiova – Caracal – Roșiori Nord, în stația CFR Caracal, în zona producerii incidentului, traseul în plan al căii ferate este în aliniament, declivitatea cea mai mare a liniei directe II fiind de 2,6‰.

Incidentul s-a produs pe o porțiune de linie de 200 m, unde viteza maximă de circulație a fost de 30 km/h. Viteza maximă de circulație a fost prevăzută în ordinul de circulație.

Descrierea instalațiilor de siguranță pentru dirijarea traficului feroviar

Stația CFR Craiova iar stațiile CFR Caracal și Roșiori Nord de pe secția de circulație Craiova – Caracal – Roșiori Nord sunt înzestrate cu instalație tip CE+NEC respectiv CED, iar organizarea circulației feroviare se efectuează după sistemul blocului de linie automat.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și împiegeții de mișcare a fost asigurată prin stații radio emisie recepție.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

În cazul acestui incident feroviar, nu a fost necesară declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pagube materiale.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat întârzieri de trenuri.

7

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport

La data producerii accidentului feroviar, SC CARGO TRANS VAGON SA, în calitate de operator de transport feroviar de marfă, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu normele legislative în vigoare, și deținea:

- Certificatul de Siguranță - Partea A cu numărul de identificare UE RO11201500014, valabil până la data de 06.10.2017, emis de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română prin care se confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar de marfă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă;
- Certificatul de Siguranță - Partea B cu numărul de identificare UE RO1220160047, valabil până la data de 29.09.2017, emis de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română prin care se confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă;

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

La investigația neregulii feroviare s-au luat în considerare următoarele:

norme și reglementări:

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 2229 din 23.11.2006;
 - Regulamentul de investigație 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;
 - Regulament de Semnalizare nr. 004 aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1482 din 04.08.2006;
 - Ordinul MT nr.256/29.03.2013 pentru aprobarea normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deserveste locomotive în sistemul feroviar din România.
 - Ordinul nr. 1260/2013 privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației.
- surse și referințe:
- chestionarea salariaților implicați în producerea incidentului feroviar;
 - rezultatele înregistrărilor instalațiilor IVMS de pe locomotivă;
 - procesul verbal de citire a înregistrărilor instalației IVMS de pe locomotivă implicată.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Pe secția de circulație Craiova – Caracal – Roșiori Nord, stația CFR Craiova este înzestrată cu instalație tip CE (centralizare electronică tip ESTW L 90 RO) iar stațiile CFR Caracal, și Roșiori Nord sunt înzestrate cu instalație tip CED, iar organizarea circulației feroviare se face după sistemul blocului de linie automat.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

În zona producerii incidentului linia este dublă, electrificată, configurația traseului căii ferate este în aliniament și palier, iar suprastructura căii în stația CFR Caracal pe linia II directă este alcătuită din șine tip 65 montate pe traverse speciale de beton T 26, prindere indirectă tip K. Schimbătorul de cale nr.6 este tip 65, traverse lemn, R = 300, Tg 1/9, deviație stânga, ace flexibile, schimbătorul de cale nr.32 este tip 65, traverse lemn, R = 300, Tg 1/9, deviație dreapta, ace flexibile și schimbătorul de cale nr.34 este tip 60, traverse lemn, R = 300, Tg 1/9, deviație dreapta, ace flexibile.

9

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 13.09.2016, în intervalul de timp cuprins între orele 18:30 și 18:50 (interval în care s-a produs incidentul), vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, zi, cer variabil. Vizibilitatea indicațiilor semnalelor a fost asigurată conform prevederilor reglementărilor specifice în vigoare.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Din cele declarate de **mecanic de locomotivă** care a condus locomotivă EA 678 care a remorcat trenul de marfă nr.20902 din data 13.09.2016, se pot reține următoarele:

- în data de 13.09.2016 a condus locomotivă EA 678 care a remorcat trenul de marfă nr.20902 pe distanța Filiși – Chiajna;
- a primit ordin de circulație din stația CFR Craiova unde era specificată restricția de viteză de 30 km/h din capătul Y al stației CFR Caracal;
- a luat la cunoștință de condițiile de circulație din ordin;
- nu a respectat această restricție de viteză specificată în ordinul de circulație după plecarea trenului din halta de mișcare Grozăvești deoarece a uitat de acest ordin;
- i s-a comunicat prin stația radiotelefon de către IDM al stației CFR Caracal să dea semnale de atenție la intrarea și trecerea prin stație;

Din cele declarate de **mecanicul ajutor** care a deservit locomotivă EA 678 care a remorcat trenul de marfă nr.20902 din data 13.09.2016, se pot reține următoarele:

- în data de 13.09.2016 a deservit locomotivă EA 678 care a remorcat trenul de marfă nr.20902 pe distanța Filiși – Chiajna;
- mecanicul de locomotivă a primit ordin de circulație din stația CFR Craiova unde era specificată restricția de viteză de 30 km/h din capătul Y al stației CFR Caracal;
- a luat la cunoștință de condițiile de circulație din ordin;
- nu i-a comunicat mecanicului la apropierea de intrarea în stația CFR Caracal restricția de viteză specificată în ordinul de circulație menționând că a omis acest lucru;

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței la nivelul gestionarului de infrastructură feroviară

La data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator de infrastructură feroviară, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile legislative în vigoare, și deținea:

- Autorizația de siguranță - Partea A nr. ASA09002, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea sistemului de management al siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară în conformitate cu legislația națională;
- Autorizația de siguranță - Partea B nr. ASB09007, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea dispozițiilor adoptate de gestionarul de infrastructură pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreținerii și exploatării inclusive, unde este cazul, al întreținerii și exploatării sistemului de control al traficului și de semnalizare în conformitate cu legislația națională.

8

Viteza maximă de circulație a trenurilor de marfă pe distanța Craiova – Caracal – Roșiori Nord este de 70 km/h.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă

Caracteristicile tehnice ale locomotivei electrice EA 678 sunt următoarele:

- putere - 5100 Kw;
- lungime peste tampon - 19,8 m;
- greutatea totală - 120 t;
- sarcina pe osie - 20 t;
- tensiunea de alimentare - 25 kV, 50 Hz;
- formula osiilor - Co-Co;
- viteza maximă - 120 km/h;
- înalțimea peste pantograf coborât - 4.500 mm;
- ampatamentul locomotivei - 10,3 m;
- data construcției - 30.06.1984 la LE.P.C. Craiova;
- ultima reparație - 30.12.2013, RR, SC TEHNOTRANS Constanța;
- kilometri parcurși de la ultima reparație tip RR - 371,130;
- ultima revizie - 13.05.2016, RT, SC TEHNOTRANS Constanța;

C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

C.5.5.1. Timp de lucru aplicat personalului implicat

Personalul de locomotivă care a condus și deservit în sistem echipă completă (mecanic locomotivă + mecanic ajutor) locomotivă EA 678, ce a remorcat trenul de marfă nr.20902 din data de 13.09.2016 a efectuat odihnă la cap de secție 3 ore, timpul de muncă prestat anterior fiind de 9 ore (conform foi de parcurs seria I, nr.4970). Până la producerea accidentului feroviar, personalul de locomotivă a efectuat serviciu 6 ore și 5 de minute (conform foi de parcurs seria I, nr.4971), aceste durate încadrându-se în limitele admise de prevederile Ordinului MT nr.256 din 29 martie 2013.

C.5.5.2. Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra accidentului

Personalul implicat în circulația trenului de marfă nr.20902 din data de 13.09.2016, deținea permise de conducere și autorizații valabile, fiind totodată declarat apt din punct de vedere medical și psihologic pentru funcția deținută, conform avizelor emise.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

La data de 23.01.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Băbeni – Piatra Olt, în circulația trenului de marfă nr.80450 pe relația Băbeni – Piatra Olt, personalul de locomotivă nu a respectat restricțiile de viteză de 30 km/h înscrise pe ordinul de circulație emis de către împeatulul de mișcare al stației CFR Băbeni pentru podețele de cale ferată de la km 270+585, 269+170, 268+253, 267+044, 262+250, 251+690, 251+084, 249+525, 249+066, 243+026, 241+964, 228+746, 221+104, 220+471 și 214+906.

C.6. Analiză și concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere caracteristicile liniei prezentate la capitolul C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii liniilor nu a influențat producerea acestui incident.

10

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere caracteristicile instalațiilor prezentate la capitolul C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor nu a influențat producerea acestui incident.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Având în vedere caracteristicile instalațiilor prezentate la capitolul C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă, se poate afirma că starea tehnică a locomotivei nu a influențat producerea acestui incident.

C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza datelor care au fost descarcate din memoria nevolatilă a instalației IVMS și a mărturiei personalului de locomotivă chestionat, au rezultat următoarele:

- personalul de locomotivă aflat în conducerea și deservirea locomotivei EA 678 care a remorcat trenul de marfă nr.20902 din data de 13.09.2016, în stația CFR Craiova, a primit ordin de circulație în care a fost înscrisă restricția de viteză de 30 km/h pe firul II de circulație din capătul Y al stației CFR Caracal, de la km 156+500 la 156+300 pentru protecție muncitorilor, restricția de viteză fiind necesară lucrărilor de înlocuire a macazului nr.12 de pe firul I din capătul Y al stației CFR Caracal;
- personalul de locomotivă a efectuat recunoașterea secției de circulație Craiova – Caracal – Roșiori Nord, fapt confirmat sub semnătură;
- restricția de viteză de 30 km/h, de la km 156+500 la km 156+300, de pe firul II de circulație din capătul Y al stației CFR Caracal, nu a fost respectată de personalul de locomotivă, trenul de marfă nr.20902 a trecut prin stația CFR Caracal cu viteza maximă de 69 km/h;
- personalul de locomotivă nu a respectat această viteză datorită nesenței deși după primirea ordinului de circulație în stația CFR Craiova a luat la cunoștință de restricția de viteză de 30 km/h din capătul Y al stației CFR Caracal.

Fig.4. Ordinul de circulație primit de mecanicul trenului de marfă nr.20902

C.7. Cauze directe, factori care au contribuit**C.7.1. Cauza directă**

producerea incidentului feroviar a fost generată de eroarea umană apărută în procesul de conducere al locomotivei de remorcare a trenului de marfă nr.20902, eroare ce a constat în nerespectarea dispoziției ordinului de circulație

11

12

Factori care au contribuit

Nu au fost identificați factori care au contribuit la producerea acestui incident.

C.7.2. Cauze subiacente

Circulația cu alte viteze decât cele prevăzute în ordinul de circulație contrar prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.79 alin.(2) pct a și alin.(4), art.80 alin.(2), art.125 alin.(1) și alin.(3), anexa 10 alin.14, din Regulamentul de Semnalizare nr. 004/2006, art.115 alin.(1) și (5).

C.7.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestei incident.

C.8. Observații suplimentare

Cu ocazia deslășurării acțiunii de investigare nu au fost identificate alte deficiențe fără relevanță asupra cauzelor producerii incidentului.

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Urmare producerii acestui incident feroviar, până la data finalizării raportului de investigare, nu au fost dispuse măsuri de către părțile implicate.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice C.N.C.F. "CFR" S.A., operatorului de transport feroviar SC CARGO TRANS VAGON SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Membrii comisiei de investigare:

| | |
|-----------------------|--------------------------|
| Ciucea Dan | - investigator principal |
| Gheorghe Dumitru | - membru |
| Vladu Cristian Marius | - membru |
| Drulă Marius | - membru |

13

RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs
 pe distanța Recea – Hârsești la data de 02.10.2016 în circulația trenului de călători nr.9401-2



Ediția finală
 Data 23.05.2017

CUPRINS

| | |
|---|----|
| A. PREAMBUL | 3 |
| A.1. Introducere | 3 |
| A.2. Procesul investigației | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 6 |
| C.1. Descrierea incidentului | 6 |
| C.2. Circumstanțele incidentului | 7 |
| C.2.1. Părțile implicate | 7 |
| C.2.2. Componența și echipamentul trenului | 8 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului | 8 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare | 8 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar | 9 |
| C.3. Urmările incidentului | 9 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți | 9 |
| C.3.2. Pagube materiale | 9 |
| C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar | 9 |
| C.4. Circumstanțe externe | 9 |
| C.5. Desfășurarea investigației | 9 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat | 9 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței | 11 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare | 12 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant | 13 |
| C.5.4.1. Date cu privire la instalațiile feroviare | 13 |
| C.5.4.2. Date cu privire la linia | 14 |
| C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă | 15 |
| C.5.5. Interfața om – mașină – organizație | 18 |
| C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar | 19 |
| C.6. Analiză și concluzii | 19 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii | 19 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare | 19 |
| C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei | 19 |
| C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului | 21 |
| C.7. Cauzele incidentului | 22 |
| C.7.1. Cauze directe | 22 |
| C.7.2. Cauze subiacente | 22 |
| C.7.3. Cauze primare | 22 |
| C.8. Observații suplimentare | 22 |
| D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE | 22 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 23 |

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

În conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară-denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*-precum și a *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metrou din România*, aprobat prin HG nr. 117/2010-denumit în continuare *Regulamentul de investigare*, Agenția de Investigare Feroviară Română - denumită în continuare AGIFER-desfășoară acțiuni de investigare al căror obiectiv îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și incidentelor feroviare.

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

A.2. Procesul investigației

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

Având în vedere:

- fișa de avizare nr.467 din data de 02.10.2016 a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, prin care a avizat faptul că între halta de mișcare Recea și halta de mișcare Hârsești, pe secția de circulație Piatra Olt – Pitești (linie simplă neelectrică), s-a produs un incident feroviar prin smulgera cutiilor de borne și ruperea legăturilor între pichet și inductor la inductorii de cale de 500 Hz și 1000/2000 Hz al semnalelor luminoase: PrX, X și X 1 ale haltei de mișcare Recea; BL 3 între Recea și Bălteni Olt; PrX al haltei de mișcare Bălteni Olt; BL 1 între Bălteni Olt și Potcoava; PrX și X ale stației CF Potcoava; PrX, X și X 3 ale stației CF Corbu și X al haltei de mișcare Hârsești de către brațul suportul inferior al amortizorului vertical desprins din placa de fixare pe rama boghiului de la locomotiva DA 1191, care a remorcat trenul de călători nr.9401-2, aparținând S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A.;
- luând în considerare că faptele produse și constatate se încadrau ca incident feroviar conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.10. din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr. 1110/2016 a Directorului General Adjunct a fost desemnat ca investigator principal dl. Dan CIUCEA, investigator în cadrul AGIFER în conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din *același regulament*.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din *Regulamentul de investigare*, prin Decizia nr. 1122/114/2016 investigatorul principal a numit comisia de investigare, în următoarea componență:

- Cristian STOICA - investigator, Compartimentul Investigare Accidente/Incidente și Soluționări Divergențe Craiova;
- Paul LUPANCEA - revizor regional SC 1, Sucursala Regională CF Craiova;
- Costel BĂLU - revizor regional SC T, Sucursala Regională CF Craiova;
- Ilie PETCU - șef serviciu exploatare locomotive, Sucursala Regională de Transport Feroviar Călători Craiova

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 02.10.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Piatra Olt – Pitești, linie simplă neelectrică cu bloc de linie automat, între halta de mișcare Recea și halta de mișcare Hârsești, la trecerea trenului de călători nr.9401-2, s-a produs smulgera cutiilor de borne și a legăturilor între pichet și inductor la inductorii de cale de 500 Hz și 1000/2000 Hz al semnalelor luminoase: PrX, X și X 1 ale haltei de mișcare Recea; BL 3 între Recea și Bălteni Olt; PrX al haltei de mișcare Bălteni Olt; BL 1 între Bălteni Olt și Potcoava; PrX și X ale stației CF Potcoava; PrX, X și X 3 ale stației CF Corbu și X al haltei de mișcare Hârsești de către brațul suportul inferior al amortizorului vertical desprins din placa de fixare pe rama boghiului de la locomotiva DA 1191, care a remorcat trenul de călători nr.9401-2, aparținând S.N.T.F.C. "CFR Călători" S.A..

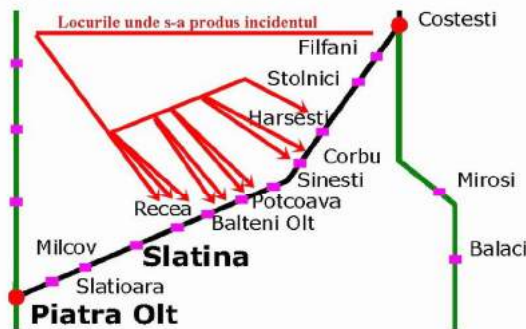


Fig.1 Harta cu locul producerii incidentului

Nu au fost trenuri anulate, circulația trenurilor nu a fost întreruptă.
 În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat victime omenești sau accidentați.

Cauza directă

Cauza producerii incidentului feroviar o constituie ieșirea brațului suportul inferior al amortizorului vertical din gabaritul de material rulant și pătrunderea acestuia în gabaritul de liberă trecere al căii, datorită desprinderii acestuia de placa de fixare pe rama boghiului.

Factori care au contribuit

- apariția unor fisuri în îmbinarea sudată dintre brațul suportul inferior al amortizorului și placa de fixare pe rama boghiului a acestuia în timpul exploatarei locomotivei;

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

În urma avizării acestui incident s-au prezentat la fața locului reprezentanți ai C.N.C.F. "CFR" S.A. – Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova - administratorul infrastructurii feroviare publice și Agenției de Investigare Feroviare Române.

C.3. Urmările incidentului**C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți**

În urma incidentului feroviar nu s-au înregistrat victime și accidentați.

C.3.2. Pagube materiale

Valoarea pagubelor materiale în urma producerii acestui incident feroviar este de 32129,69 lei

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

Trenuri întârziate:

- 1892 + 8 minute;
- 1891 + 26 minute;
- 9471 + 25 minute;
- 9023 + 11 minute.

C.4. Circumstanțe externe

La data 02 octombrie 2016, în intervalul orar 06:00 – 10:00 vizibilitatea a fost corespunzătoare, temperatura a fost de aproximativ 15° C.

C.5. Desfășurarea investigației**C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat**

Din cele declarate de **mechanicul** care a condus locomotiva DA 1191 care a circulat ca tren de călători nr.9401-2 din data de 02.10.2016, se pot reține următoarele:

- la data de 02.10.2016 a condus locomotiva DA 1191 care a remorcat trenul de călători nr.9401-2 cu plecare din stația CF Piatra Olt la ora 06:38;
- la luat locomotiva DA 1191 în primire din grupa tehnică revizie vagoane călători Piatra Olt;
- la efectuarea reviziei la luare în primire în grupa tehnică nu a constatat nici o neregulă, locomotiva fiind aptă de serviciu;
- în stația CF Corbu având o staționare mai mare de 3 minute a efectuat o revizie exterioară la partea de rulare a locomotivei unde a constatat suportul inferior al amortizorului partea stângă sens de mers rupt din placa de fixare pe rama boghiului, suportul atârând în jos;
- a adus la cunoștință șeful de depou coordonator neregula constatată iar acesta i-a comunicat să asigure suportul amortizorului și să continue mersul până la depoul Pitești;
- a luat măsuri de asigurare a suportului amortizorului cu o sârmă de rama boghiului și scara de acces în postul II de conducere a locomotivei;
- în stația CF Stolnici a mai efectuat o verificare a amortizorului de pe partea stângă sens de mers și a constatat că suportul amortizorului s-a desprins din legătura care îl asigura;
- a asigurat din nou suportul amortizorului cu o sârmă mai groasă și a continuat mersul până la depoul Pitești fără alte nereguli.

9

Din cele declarate de **mechanicul ajutor** care a deservit locomotiva DA 1191 care a circulat ca tren de călători nr.9401-2 din data de 02.10.2016, se pot reține următoarele:

- la data de 02.10.2016 a deservit locomotiva DAM 1191 care a circulat ca tren de călători nr.9401-2 cu plecare din stația CF Piatra Olt la ora 06:38;
- a luat locomotiva DA 1191 în primire împreună cu mecanicul din grupa tehnică revizie vagoane călători Piatra Olt;
- la efectuarea reviziei la luare în primire în grupa tehnică nu a constatat nici o neregulă, locomotiva fiind aptă de serviciu;
- în stația CF Corbu având o staționare mai mare de 3 minute a efectuat împreună cu mecanicul o revizie exterioară la partea de rulare a locomotivei unde a constatat suportul inferior al amortizorului partea stângă sens de mers rupt din placa de fixare pe rama boghiului, suportul atârând în jos;
- mecanicul a adus la cunoștință șeful de depou coordonator neregula constatată iar acesta i-a comunicat să asigure suportul amortizorului și să continue mersul până la depoul Pitești;
- a luat măsuri împreună cu mecanicul de asigurare a suportului amortizorului cu o sârmă de rama boghiului și scara de acces în postul II de conducere a locomotivei;
- în stația CF Stolnici la verificarea efectuată la amortizorul de pe partea stângă sens de mers s-a constatat că suportul amortizorului s-a desprins din legătura care îl asigura;
- a asigurat din nou suportul amortizorului cu o sârmă mai groasă și a continuat mersul până la depoul Pitești fără alte nereguli;

Din cele declarate de **electromecanicul SCB 1** care, la data 02.10.2016 a efectuat revizie la inductorii de cale, se pot reține următoarele:

- la data de 02.10.2016 a fost de serviciu la tura consemn la districtul SCB Slatina
- a fost avizat de către tura deranjamente Craiova de producerea unor frânări de urgență la stația CF Corbu
- a efectuat verificări pe teren în stația CF Corbu și pe distanța Corbu – Hârșești unde a constatat neregulile următoare: inductor de cale 1000/2000 Hz al semnalului luminos de ieșire X III, inductor de cale 1000/2000 Hz al semnalului luminos PrX, inductor de cale 500 Hz al semnalului luminos PrX și inductor de cale 500 Hz al semnalului luminos de intrare X cu cutiile de borne și firele de legătură între picheți și inductorii smulse;
- a fost avizat din nou de către tura deranjamente Craiova de producerea unor frânări de urgență pe distanțele Sinești – Potoacoa și Potoacoa – Bălteni Olt
- a efectuat verificări pe teren pe distanța Potoacoa - Sinești unde a constatat neregulile următoare: inductor de cale 500 Hz al semnalului luminos PrX, inductor de cale 1000/2000 Hz al semnalului luminos de intrare X, inductor de cale 500 Hz al semnalului luminos de intrare X cu cutiile de borne și firele de legătură între picheți și inductorii smulse;
- s-a deplasat la halta de mișcare Recea unde a constat neregulile următoare: inductor de cale 500 Hz al semnalului luminos PrX, inductor de cale 1000/2000 Hz al semnalului luminos de intrare X, inductor de cale 1000/2000 Hz al semnalului luminos de ieșire X 1 cu cutiile de borne și firele de legătură între picheți și inductorii smulse.

Din cele declarate de **electromecanicul SCB 2** care, la data 02.10.2016 a efectuat revizie la inductorii de cale, se pot reține următoarele:

- la data de 02.10.2016 a fost de serviciu la tura consemn la domiciliu;
- a fost avizat de către tura deranjamente Craiova de producerea unor frânări de urgență la halta de mișcare Hârșești;
- a avizat colegul de serviciu în vederea deplasării la locul deranjamentului;
- a efectuat verificări pe teren la halta de mișcare Hârșești unde a constatat neregulile următoare: inductor de cale 1000/2000 Hz al semnalului luminos de intrare X și inductor de cale 500 Hz al semnalului luminos de intrare X cu cutiile de borne și firele de legătură între picheți și inductorii smulse.

10

Din cele declarate de **electromecanicul SCB 3** care, la data 02.10.2016 a efectuat revizie la inductorii de cale, se pot reține următoarele:

- la data de 02.10.2016 a fost de serviciu la tura consemn la domiciliu;
- a fost avizat de către colegul de serviciu de producerea unor frânări de urgență la halta de mișcare Hârșești;
- s-a deplasat împreună cu colegul de serviciu la locul deranjamentului;
- a efectuat verificări pe teren la halta de mișcare Hârșești unde a constatat neregulile următoare: inductor de cale 1000/2000 Hz al semnalului luminos de intrare X și inductor de cale 500 Hz al semnalului luminos de intrare X cu cutiile de borne și firele de legătură între picheți și inductorii smulse.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței**A. Sistemul de management al siguranței la nivelul gestionării de infrastructură feroviară**

La data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator de infrastructură feroviară, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile legislative în vigoare, și deține:

- Autorizația de siguranță - Partea A nr ASA09002, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea sistemului de management al siguranței al gestionării de infrastructură feroviară în conformitate cu legislația națională;
- Autorizația de siguranță - Partea B nr ASB09007, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea dispozițiilor adoptate de gestionarul de infrastructură pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreținerii și exploatarea inclusive, unde este cazul, al întreținerii și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare în conformitate cu legislația națională.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport

La data producerii accidentului feroviar, SNTFC „CFR Călători” SA, în calitate de operator de transport feroviar de călători, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu normele legislative în vigoare, și deține:

- Certificatul de Siguranță - Partea A cu numărul de identificare UE RO120150018, valabil până la data de 10.11.2017, emis de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română prin care se confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar de marfă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă;
- Certificatul de Siguranță - Partea B cu numărul de identificare UE RO1220150099, valabil până la data de 10.11.2017, emis de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română prin care se confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă;

În Certificatul de Siguranță - Partea B cu numărul de identificare UE RO1220150099, în Anexa nr.II - "Vehicule feroviare cu care operatorul de transport feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar pe secțiile de circulație, liniile de cale ferată, zonele de manevră feroviară și liniile ferate industriale înscrise în certificatul de siguranță partea B", pct.1. - "Vehicule feroviare pentru efectuarea de operațiuni de transport de tip A", la poziția 402 a fost menționată locomotiva diesel electrică DA 1191, locomotivă care trebuia retrasă din circulația fiind scadelată la reparație planificată tip RR din 10.11.2009.

Locomotiva nu a fost retrasă din exploatare până în prezent, ca nefiind programată și îndrumată la reparație planificată, neprecizându-se astfel prevederile punctului 3.1. din Normativul feroviar N.F. 67-006/2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul

nr.1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii.

Întrucât, din verificările și măsurările efectuate asupra locomotivei implicate în incident au rezultat neconformități privind desfășurarea lucrărilor de mentenanță, comisia de investigare a verificat dacă sistemul de management al siguranței al SNTFC „CFR Călători” SA dispune de proceduri pentru a garanta că:

- determinarea cerințelor/standardelor/proceselor de întreținere pe baza datelor privind siguranța și a repartizării materialului rulant;
- adaptarea periodicității lucrărilor de întreținere în funcție de tipul și de amploarea serviciilor prestate și/sau de datele privind materialul rulant;
- responsabilitatea întreținerii este clar definită, pentru a identifica competențele necesare pentru posturile în domeniul întreținerii și pentru a repartiza în mod adecvat responsabilitățile.

În urma verificării documentelor puse la dispoziție de către operatorul de transport feroviar, comisia de investigare a constatat faptul că SNTFC „CFR Călători” SA a întocmit și difuzat celor interesați procedura Procedura Operațională cod PO-0-6.3-08 „Mentenanța Parcului de Material Rulant Motor” în care la capitolul 4.9. Planificarea reviziilor și reparațiilor – se menționează că planificarea, succesivă și periodică realizării reviziilor și reparațiilor planificate sunt prezentate pe langă în cadrul procedurii PO-0-7.1-14 „Planificarea reviziilor și reparațiilor pentru locomotive, automobile și rame electrice aparținând SNTFC”.

Analizând prevederile procedurii cod PO-0-7.1-14 „Planificarea reviziilor și reparațiilor pentru locomotive, automobile și rame electrice aparținând SNTFC”, comisia de investigare a constatat faptul că, în cazul locomotivelor scadelate la reparații planificate, la punctul 5 **RESPONSABILITĂȚI**, subpunctele 5.3 și 5.5 din această procedură este menționat cine decide, aprobă, răspunde, colaborează și este informat în vederea introducerii acestora la reparații, dar nu este menționat cum se procedează cu locomotivele aflate în exploatare care sunt scadelate la reparații planificate și cine decide retragerea lor din circulație.

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

- Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transport feroviar nr.201/2007 ;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005 ;
- Îndrumător de exploatare LDE 2100 CP/2006;
- Normativul feroviar NF 67-006/2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005;
- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/17.02.2010;
- Specificația Tehnică cod ST 6 - 2004 elaborată de către operatorul de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

Surse și referințe pentru investigare:

- copii ale documentelor depuse ca anexe la dosarul de investigare;
- fotografiile realizate imediat după producerea incidentului de către membrii comisiei de investigare;
- rezultatele verificărilor efectuate imediat după producerea incidentului feroviar la suprastructura căii și la locomotiva implicată în incident;
- examinarea și interpretarea stării tehnice a elementelor implicate în incident: infrastructură și suprastructura căii ferate, instalații feroviare, materialul rulant și tren;
- declarațiile salariaților implicați în producerea incidentului feroviar.

12

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Stațiile CF Corbu, Potcoava, haltele de mișcare Recea, Bălteni Olt și Hârșești sunt înzestrate cu instalații CED, iar circulația feroviară se face pe baza de BLA.

Cu ocazia verificărilor efectuate pe teren s-a constatat:

- la halta de mișcare Recea la inductorii de cale de 500 Hz al semnalului luminos prevestitor PrX și 1000/2000 Hz al semnalelor luminoase de intrare și ieșire X și X I;
- între halta de mișcare Recea și halta de mișcare Bălteni Olt la inductorii de cale de 1000/2000 Hz al semnalului luminos BL 3;
- la halta de mișcare Bălteni Olt la inductorii de cale de 500 Hz al semnalului luminos prevestitor PrX;
- între halta de mișcare Bălteni Olt și stația CF Potcoava la inductorii de cale de 1000/2000 Hz al semnalului luminos BL 1;
- la stația CF Potcoava la inductorii de cale de 500 Hz al semnalului luminos prevestitor PrX și 1000/2000 Hz al semnalului luminos de intrare X (Fig.3);
- la stația CF Corbu la inductorii de cale de 500 Hz al semnalului luminos de intrare X (Fig.4) și 1000/2000 Hz al semnalului luminos prevestitor și ieșire PrX (Fig.5) și X III;
- la halta de mișcare Hârșești la inductorii de cale de 500 Hz al semnalului luminos de intrare și 1000/2000 Hz al semnalului luminos de intrare X,



Fig. 3 Inductorul de cale de 500 Hz al semnalului luminos de intrare X al stației CF Potcoava



Fig. 4 Inductorul de cale de 500 Hz al semnalului luminos de intrare X al stației CF Corbu



Fig.5 Inductorul de cale de 1000/2000 Hz al semnalului luminos prevestitor X al stației CF Corbu

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

Incidentul s-a produs pe o secție de circulație pe care viteza maximă de circulație pentru acest tren, conform Livretului cu mersul trenurilor pe Sucursala Regională CF Craiova, pentru acest tren este de 80 km/h.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotiva DA 1191

Locomotiva DA 1191 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA – Depoul Pitești a fost verificată la data de 02.10.2016 în depoul Pitești, pe canalul de revizie proces tehnologic de echipare a locomotivelor unde au fost constatate următoarele:

- frâna pneumatică funcționa corespunzător;
- frâna de mână funcționa corespunzător;
- compresorul de aer funcționa normal;
- starea manometrelor de aer era bună și erau verificate metrologic;
- etanșeitatea instalației de frână era bună;
- instalația de siguranță și vigilență era sigilată și în funcție;
- instalația de control punctual a vitezei INDUSI era sigilată și în funcție;
- instalația de înregistrare a vitezei tip IVMS era în funcție;
- stația de radiotelefon era în funcție;
- supotul inferior al amortizorului de la boghiul nr.II, partea stângă, primul în sens de mers al trenului de călători nr.9401-2, rupt de pe placa de fixare pe rama boghiului.

La data de 05.10.2016, cu ocazia verificării în comisie, în grupa tehnică, revizia de vagoane Craiova s-au efectuat verificări și măsurători la acest tip de suspensie secundară utilizată la locomotiva DA 1191 (Fig. 6 și 7).

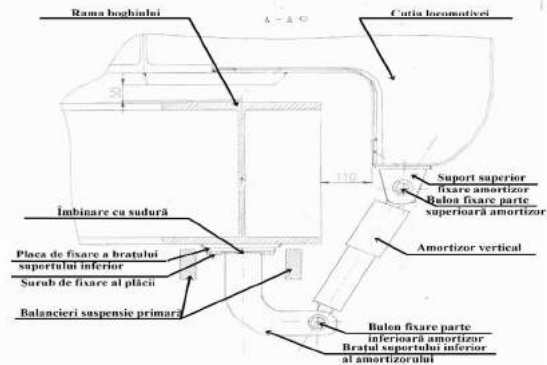


Fig. 6 Schiță cu legarea amortizorului vertical între cutia locomotivei și rama boghiului

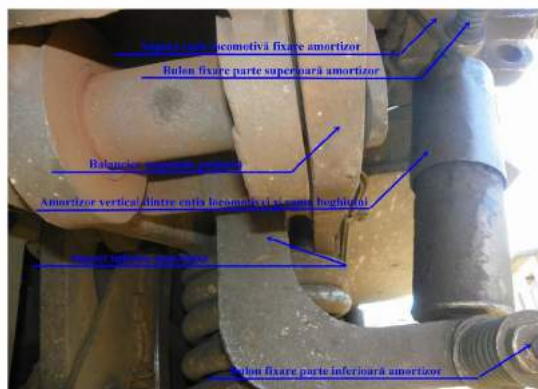


Fig. 7. Ansamblul de fixare a amortizorului vertical dintre cutia locomotivei și rama boghiului

În urma verificărilor și măsurătorilor efectuate în comisie la piesele din componența suspensiei secundare locomotiva DA 1191 s-a constatat:

- îmbinare cu sudură nouă între placa de fixare pe rama boghiului și brațul suportului inferior al amortizorului hidrolic, partea stângă, primul în sens de mers dintre cutia locomotivei și boghiul nr.II.(Fig.8)
- placa de fixare pe rama boghiului nr.II a suportului inferior al amortizorului, partea stângă, primul în sens de mers schimbată



Fig. 8. Zona în care s-a produs ruperea

- nu se poate verifica îmbinarea prin sudură (fisurile care pot apărea în îmbinare în timpul exploatarei locomotivei) între brațul suportului inferior al amortizorului și placa de fixare a acestuia pe rama boghiului datorită balancierilor suspensiei primare. (Fig.9)



Fig.9

17

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Având în vedere constatările efectuate la locomotiva DA 1191, prezentate la capitolul C.5.4.3. *Date constatate cu privire la locomotivă se pot concluziona următoarele:*

- locomotiva DA 1191 a efectuat ultima reparație planificată tip RG la data de 10.11.2004 în cadrul I.E.P.C. Craiova;
- de la această dată și până la data producerii incidentului locomotiva nu a mai efectuat reparații planificate cu toate că în conformitate cu Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate" scadența la reparație planificată este stabilită la 4+1 ani sau 480.000 km. Menționăm faptul că, de la data de 10.11.2004 și până la data producerii incidentului locomotiva a parcurs un număr de 822.055 kilometri;
- în Anexa nr.II a Certificatului de Siguranță - Partea B deținut de către SNTFC "CFR Călători" SA (valabil până la data de 10.11.2017), la pet.1 "Vehicule feroviare pentru efectuarea de operațiuni de transport de tip A" la poziția 402 a fost menționată locomotiva electrică DA 1191, deși locomotiva trebuia retrasă din circulație fiind scadentă la reparație planificată tip RR încă din data de 10.11.2009;
- locomotiva a efectuat revizia de tip RT la "CFR-SCRL BRAȘOV" SA - Secția SCRL Pitești în data de 01.08.2016, iar după producerea incidentului comisia de investigare a constatat că nu s-a putut verifica cu ocazia reviziilor pe canal proces tehnologic de echipare a locomotivelor și cu ocazia reviziilor planificate tip Ph3, RT, R1, R2, 2R2 și R3 apariția în timp a fisurilor între brațul suportului inferior al amortizorului și placa de fixare a acestuia de rama boghiului datorită poziției acestui suport;
- conform caietului de sarcini nr.776/2012 elaborat de către operatorul de transport feroviar SNTFC "CFR Călători" SA, pentru "Reparații tip RR, RG la locomotivele diesel electrice 2100 CP", la anexa 2, capitolul II "Boghiuri", la punctul 3. Verificarea ramelor boghiurilor sunt menționate următoarele lucrări și operații:
 - constatarea eventualelor fisuri și remedierea acestora prin sudare;
 - verificarea și măsurarea ramei conform protocolului de măsurători.

La aceste operații menționate mai sus s-ar fi putut constata fisurile apărute între brațul suportului inferior al amortizorului și placa de fixare a acestuia pe rama boghiului

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la locomotivă, după producerea incidentului, se poate afirma că starea tehnică a acesteia a determinat producerea incidentului, aceasta producându-se ca urmare a ieșirii suportului inferior al amortizorului din gabaritul CFR de locomotivă și pătrunderea acesteia în gabaritul de liberă trecere al căii datorită desprinderii acestuia de placa de fixare de rama boghiului. (Fig.10)

Acest lucru s-a produs în condițiile în care, în cazul locomotivei DA 1191 nu a fost respectat ciclul de reparații obligatorii prevăzut în Normativului feroviar N.F. 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", reparație unde s-ar fi putut verifica îmbinarea dintre brațul suportului inferior al amortizorului și placa de fixare pe rama boghiului a acestuia.

19

C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

Personalul cu responsabilități în siguranța feroviară implicat în producerea incidentului efectua serviciul în regim turnus, fără depășirea duratei de lucru reglementată, era autorizat/atestat profesional și deținea aviz medical și psihologic în termenul de valabilitate.

În timpul investigării nu au fost depistate circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului feroviar, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic, sau deficiențe privind proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om - mașină.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

1. La data de 30.11.2014, după trecerea trenului nr. 1986 prin stația CF Lehliu, s-a constatat că dispozitivul DAM și traseele din zona macazului nr. 3 au fost lovit de către regulatorul de timonerie tip SAB de la osia nr.3 a locomotivei EA 613 care a remorcat trenul nr. 1986.

2. La data de 03.12.2014, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația Filiași, pe secția de circulație Craiova - Filiași, linie dublă electrificată, la revizia zilnică efectuată de către electromecanic SCB 1, în cap X, a observat lipsa a 2 capace DAM de la macazele nr.7 și 15, capacul de protecție de la DAM macazul nr.11 lovit iar la circa 25 metri de macazul nr.15 s-a găsit un corp de regulator de timonerie tip SAB din dotarea locomotivelor electrice de 5100 KW.

3. La data de 16.03.2015 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația Craiova, după ieșirea de la linia 7, a trenului 80604 aparținând operatorului de transport SC GFR SA, din stația CF Craiova, s-a produs ruperea cablului de alimentare și deteriorarea pichetului de alimentare de la secțiunea izolată 55/69, care a rămas ocupată. Secțiunea izolată 55/69 a rămas ocupată până la ora 21.03 când a fost schimbată bobina de joantă.

4. La data de 06.04.2015, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Târgu Jiu - Filiași - Craiova, la trecerea trenului de călători nr.2022 prin stațiile CF Turburea și Cemele s-a produs lovitura capacelor de protecție ale dispozitivului ajutător de manevrare cu arc (DAM) aferente macazelor nr.3 respectiv nr.14 de către regulatorul de timonerie tip SAB de la osia nr.4 a locomotivei EA 059 care a remorcat acest tren.

5. La data de 28.11.2015, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Strehăia - Craiova, la trecerea trenului de marfă nr.93754 prin stația CFR Filiași s-a produs lovitura capacelor de protecție ale dispozitivelor ajutatoare de manevrare cu arc (DAM) aferente macazurilor nr.4 și 18 și a dalelor de beton la pasajele de trecere pe linia III directă de la km 286+080, km 285+850 și km 285+950 de către regulatorul automat de timonerie tip RL2-350 de la osia nr.6 a locomotivei electrice EA 314 aflată în remorcarea acestui tren.

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere caracteristicile liniei prezentate la capitolul C.2.3.1. *Linii* prezentate în capitolul *Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului* precum și constatările și măsurătorile efectuate la linie, după producerea incidentului, prezentate în capitolul C.5.4.1- *Date constatate cu privire la linie*, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii liniilor nu a influențat producerea incidentului din data de 02.10.2016.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere caracteristicile instalațiilor prezentate la capitolul C.2.3.2. *Instalații* de la capitolul *Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului* precum și constatările și măsurătorile efectuate la instalații, după producerea incidentului, prezentate în capitolul C.5.4.2- *Date constatate cu privire la instalații*, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor nu a influențat producerea incidentului din data de 02.10.2016.

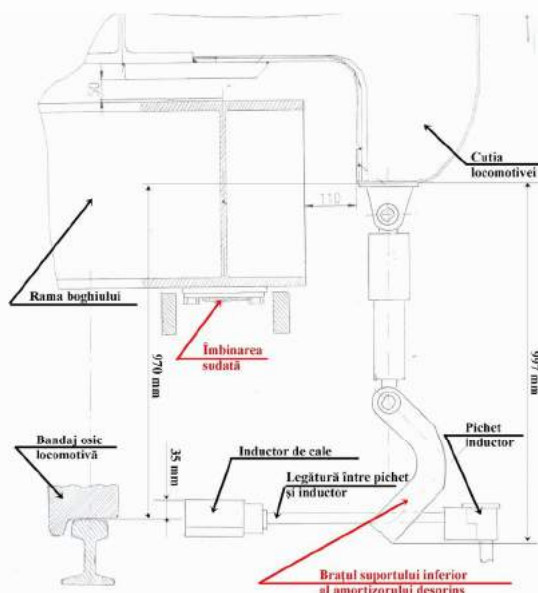


Fig.10

C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza constatrilor efectuate la locul producerii incidentului, a stării tehnice a locomotivei, a liniei, a fotografiilor efectuate la locul faptei, precum și a măturilor salariaților implicați, se poate concluziona că incidentul feroviar s-a produs în următoarele condiții:

- datorită apariției unor fisuri în îmbinarea sudată dintre brațul suportului inferior al amortizorului și placa de fixare pe rama boghiului a acestuia în timpul exploatarei locomotivei, fisuri care nu au putut fi depistate cu ocazia reviziilor pe canal proces tehnologic de echipare a locomotivelor și cu ocazia reviziilor planificate de tip Ph3, RT, R1, R2, 2R2 și R3, brațul s-a rupt și s-a desprins de pe placa de fixare;

20

- după ruperea din îmbinarea sudată a brațului suportului inferior al amortizorului acesta a căzut desprinzându-se de placa de fixare pe rama boghiului, a ieșit din gabaritul CFR de locomotivă și a pătruns în gabaritul de liberă trecere al căii;
- în aceste condiții, după desprinderea brațului suportului inferior al amortizorului din placa de fixare pe rama boghiului acesta a ieșit din gabaritul CFR de locomotivă și apoi a smuls cutiile de borne și legăturile între pichet și inductor la inductorii de cale de 500 Hz și 1000/2000 Hz al semnalelor luminoase: PrX, X și X 1 ale haltei de mișcare Recea; BL 3 între Recea și Bălteni Olt; PrX al haltei de mișcare Bălteni Olt; BL 1 între Bălteni Olt și Potcoava; PrX și X ale stației CF Potcoava; PrX, X și X 3 ale stației CF Corbu și X al haltei de mișcare Hârșești. .

C.7. Cauzele incidentului

C.7.1. Cauza directă

Cauza producerii incidentului feroviar o constituie ieșirea brațului suportului inferior al amortizorului vertical din gabaritul de material rulant și pătrunderea acestuia în gabaritul de liberă trecere al căii, datorită desprinderii acestuia de placa de fixare pe rama boghiului.

Factori care au contribuit

- apariția unor fisuri în îmbinarea sudată dintre brațul suportului inferior al amortizorului și placa de fixare pe rama boghiului a acestuia în timpul exploatarea locomotivei;
- aceste fisuri nu au putut fi depistate cu ocazia reviziilor pe canal proces tehnologic de echipare a locomotivelor și cu ocazia reviziilor planificate datorită poziției de fixare a suportului pe rama boghiului.

C.7.2. Cauze subiacente

nerespectarea ciclului de reparații obligatorii la locomotivă, conform prevederilor Normativului feroviar N.F. 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr.1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii.

C.7.3. Cauzele primare

Nu au fost identificate cauze primare ale acestui incident.

C.8. Observații suplimentare

Nu au fost observații suplimentare.

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Nu s-a impus luarea unor măsuri.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

În cazul incidentului produs în circulația trenului de călători nr.9401-2 remorcat cu locomotiva diesel electrică DA 1191 s-a constatat că ruperea și desprinderea brațului suportului inferior al amortizorului de placa de fixare pe rama boghiului s-a produs datorită existenței unor fisuri în zona sudată dintre brațul suportului și placa de fixare în timpul exploatarea locomotivei.

21

Apariția acestor fisuri între brațul suportului inferior al amortizorului și placa de fixare pe rama boghiului puteau fi identificate cu ocazia reparațiilor planificate în condițiile în care se respectau normele de timp sau kilometri impuse de Normativul feroviar NF 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate".

În contextul celor prezentate, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță urde Autoritatea de Siguranță Feroviară Română va solicita SNTFC "CFR Călători" SA ca, în calitate sa de operator de transport feroviar, în cadrul procesului de management al siguranței, să-și reanalizeze procesul de întreținere a locomotivelor și să își stabilească măsurile de siguranță ce trebuie implementate pentru a se asigura că, în cadrul acestui proces sunt respectate toate normele naționale de siguranță, inclusiv normativul feroviar NF 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate".

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA și S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.

Membrii comisiei de investigare:

| | | |
|-----------------|--------------------------|-------|
| • Dan CIUCEA | - investigator principal | |
| • Cristi STOICA | - membru | |
| • Paul LUPANCEA | - membru | |
| • Costel BĂLU | - membru | |
| • Ilie PETCU | - membru | |

22

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 desfășurat o acțiune de investigare în cazul accidentului feroviar produs la data de 22.06.2016, în jurul orei 17:48, în circulația trenului de marfă nr.42564, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, km 12+840, între haltele de mișcare Telciu și Coșbuc, prin deraierea a două vagoane, situate al 31-lea și al 34-lea în componerea trenului.

Prin acțiunea de investigare desfășurată, au fost strânse și analizate informații în legătură cu producerea accidentului în cauză, au fost stabilite condițiile și determinate cauzele.

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

București 14 iunie 2017

Aviz, favorabil
Director General
 dr. ing. Vasile BELIBOU

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

Director General Adjunct
 Eugen ISPAS

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data de 22.06.2016, în jurul orei 17:48, în circulația trenului de marfă nr.42564, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, km 12+840, între haltele de mișcare Telciu și Coșbuc, prin deraierea a două vagoane, situate al 31-lea și al 34-lea în componerea trenului.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

AGENȚIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind accidentul feroviar produs la data de 22.06.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, la km 12 + 840, între haltele de mișcare Telciu și Coșbuc prin deraierea a două vagoane din componerea trenului de marfă nr.42564



Raport de investigare ediție finală
 14 iunie 2017

| CUPRINS | Pag. |
|--|------|
| A. PREAMBUL..... | 3 |
| A.1. Introducere..... | 3 |
| A.2. Procesul investigației..... | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE..... | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE..... | 6 |
| C.1. Descrierea accidentului..... | 6 |
| C.2. Circumstanțele accidentului..... | 7 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 7 |
| C.2.2. Componerea și echipamentele trenului..... | 7 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului..... | 7 |
| C.2.3.1. Liniile..... | 7 |
| C.2.3.2. Instalații..... | 8 |
| C.2.3.3. Locomotive..... | 8 |
| C.2.3.4. Vagoane..... | 9 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare..... | 9 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 9 |
| C.3. Urmările accidentului..... | 9 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 9 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 9 |
| C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar..... | 10 |
| C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului..... | 10 |
| C.4. Circumstanțe externe..... | 10 |
| C.5. Desfășurarea investigației..... | 10 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat..... | 10 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței..... | 11 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare..... | 13 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii feroviare și a materialului rulant..... | 14 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie..... | 14 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la vehiculele feroviare..... | 18 |
| C.5.4.3. Date constatate cu privire la circulația trenului..... | 19 |
| C.5.5. Interfața om-mașină-organizație..... | 20 |
| C.6. Analiză și concluzii..... | 20 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii ferate..... | 20 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a vehiculelor feroviare..... | 20 |
| C.6.3. Analiza modului de producere a accidentului..... | 21 |
| C.7. Cauzele producerii accidentului..... | 21 |
| C.7.1. Cauza directă, factori care au contribuit..... | 21 |
| C.7.2. Cauze subiacente..... | 22 |
| C.7.3. Cauze primare..... | 22 |
| D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ..... | 22 |

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agenția de Investigare Feroviară Română denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 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 de Investigare.

Obiectivul acțiunii de investigare a AGIFER este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și incidentelor.

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

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19, alin.(2) din Legea privind siguranța feroviară, coroborat cu art.1 alin.(2) din HG nr.716/02.09.2015 și art.48 alin.(1) din Regulamentul de Investigare, AGIFER, în cazul producerii de accidente sau anumitor incidente feroviare, are obligația de a deschide acțiuni de investigare și de a constitui comisii de investigare pentru strângerea și analiza informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Având în vedere nota informativă a Revizorului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA, precum și fișa de avizare a Revizorului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, referitoare la accidentul feroviar produs la data de 22.06.2016, în jurul orei 17:48, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, între haltele de mișcare Telciu și Coșbuc, la km 12+840 (linie simplă neelectrificată), prin deraierea a două vagoane din componența trenului de marfă nr.42564 și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca accident în conformitate cu prevederile art.7, alin.(1), lit.b din Regulamentul de Investigare, Directorul General AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare.

Prin Decizia nr.207, din data de 23.06.2016, a fost numită comisia de investigare compusă din personal aparținând AGIFER, după cum urmează:

- Cristian GROZA - investigator principal;
- Vladimir MĂCICĂȘAN - membru;
- Eduard STOIAN - membru;
- Bogdan Dragoș NĂSTASIE - membru;
- Marian ZAMFIRACHE - membru;
- Mitu Costel AFANASE - membru.

Datorită unor motive obiective, componența comisiei de investigare a fost modificată prin Nota nr.685 din data de 08.12.2016, având următoarea componență:

- Cristian GROZA - investigator principal;
- Vladimir MĂCICĂȘAN - membru;
- Liviu Alberto BULIGA - membru;
- Marian ZAMFIRACHE - membru;
- Mitu Costel AFANASE - membru.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

La data de 22.06.2016, ora 17:48, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Salva – Vișeu de Jos (linie simplă neelectrificată), între haltele de mișcare Telciu și Coșbuc, în circulația trenului de marfă nr.42564 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de o osie a ultimului boghiu de la al 31-lea vagon și de ambele osii ale celui de-al doilea boghiu de la al 34-lea vagon din componența trenului.



Figura 1 – poziția geografică a locului producerii accidentului

Trenul de marfă nr.42564 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), a circulat de la stația CFR Dealu Ștefăniței, având ca destinație stația CFR Vințu de Jos, era compus din 38 vagoane de tip Eacs (încărcate cu bușteni) și era remorcat cu locomotiva DA 970.

Ca urmare a producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

În urma avizării producerii acestui accident feroviar, avizare efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-au deplasat specialiștii din cadrul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER, Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

Cauza directă:

Cauza directă a producerii acestui accident feroviar o constituie pierderea stabilității în plan orizontal al cadrului șine traverse sub acțiunea forțelor dinamice transmise de materialul rulant în timpul circulației trenului, fapt ce a condus la escaladarea flancului activ al ciupericii șinei, corespunzătoare firului exterior al curbei, de către buza roții nr.5 de pe partea dreaptă a primei osii a celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers, al vagonului nr.31535301647-2 (al 31-lea din componența trenului), urmată de căderea roții din partea stângă a aceleiași osii între firele căii.

Factori care au contribuit:

- valorile mari ale temperaturii înregistrate în șine, ținând cont de faptul că:
 - deraierea s-a produs într-o zonă în care profilul transversal al căii este mixt, fapt care are ca efect menținerea temperaturilor ridicate înregistrate în aer și în șine;
 - la data producerii deraierii temperatura înregistrată în șine a fost cuprinsă între 46°C-48°C (la ora producerii deraierii aceasta era de aproximativ 46°C);

- alcătuirea neinstrucțională a căii cu joante în zona producerii deraierii în sensul că joantele nu erau la echer datorită faptului că pentru construcția căii în zona producerii deraierii au fost folosite șine de lungimi diferite, iar numărul joantelor de pe firul exterior al curbei era diferit de numărul joantelor de pe firul interior al curbei (pe firul exterior al curbei erau 6 joante, iar pe firul interior al curbei erau 4 joante);
- dimensiunile roșturilor de dilatație, ale căror valori în exploatare erau mai mici decât valorile roșturilor admise în exploatare;
- forma prisme de piatră spartă, care nu respecta geometria prisme de piatră spartă pentru linie curentă, traseu în curbă, cale cu joante montată pe traverse de lemn;
- existența în zona producerii deraierii a unor porțiuni de linie cu piatră spartă insuficientă;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.10, pct.B.2 din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii” - nr.314/1989, referitoare la roșturile de dilatație, roșturi care trebuie să fie cât mai uniforme ca mărime;
- nerespectarea prevederilor pct.4 din Cap. 4 „Norme de manoperă și de consum de materiale”, al „Instrucției de întreținere a liniilor ferate” - nr.300/1982 referitoare la asigurarea normei de manoperă la întreținerea curentă în execuție manuală.
- nerespectarea prevederilor art.14.2 din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii” - nr.314/1989 referitoare la forma prisme de piatră spartă și dimensiunile acesteia.

Cauze primare:

- neaplicarea prevederilor Instrucției de întreținere a căii nr.300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0- 4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, referitoare la dimensionarea personalului subunităților de întreținere liniilor, în raport cu volumul de lucrări;
- neidentificarea pericolelor generate de aprovizionarea insuficientă cu unele materiale necesare în procesul de mentenanță pentru realizarea de panouri din traverse normale de lemn și șine.

Grad de severitate

Conform clasificării accidentelor prevăzute la art.7, alin.(1), lit.b. din Regulamentul de Investigare, având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică ca accident feroviar.

Recomandări de siguranță

Deraierea celor două vagoane din componența trenului de marfă nr.42564 s-a produs pe fondul mentenanței necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că, mentenanța suprastructurii căii nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință) asociate ale procedurilor din cadrul sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA).

Având în vedere factorii care au contribuit la producerea accidentului, factori ce au la bază cauze subiacente ce reprezintă abateri de la codurile de practică, precum și faptul că, supravegherea

operatorilor economici din sistemul de transport feroviar este atribuția Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

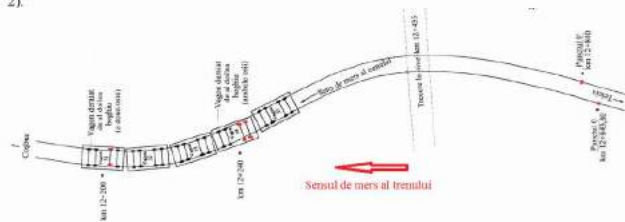
C.1. Descrierea accidentului

La data de 23.06.2016, trenul de marfă nr.42564 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotiva DA 970, compus din 38 vagoane încărcate cu bușteni, a fost expediat din stația CFR Dealu Ștefăniței și avea ca destinație stația CFR Vințu de Jos. Trenul a circulat în condiții normale până la halta de mișcare Telciu.

În zona km 12+840, între haltele de mișcare Telciu și Coșbuc, s-a produs escaladarea flancului activ al ciupericii șinei, corespunzătoare firului exterior al curbei, de către buza roții nr.5 aflată în partea dreaptă a primei osii a celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers, al vagonului nr.31535301647-2 (al 31-lea din compunerea trenului), urmată de căderea roții din partea stângă a aceleiași osii între firele căii (punct marcat cu 0').

Următor, s-a produs deraierea unei osii de la al doilea boghiu al celui de-al 34-lea vagon din compunerea trenului prin escaladarea flancului activ al ciupericii șinei, corespunzătoare firului interior al curbei, de către buza roții aflată în partea stângă a osiei, în sensul de mers, urmată de căderea roții din partea dreaptă a aceleiași osii între firele căii (punct marcat cu 0').

Trenul a circulat cu cele două vagoane având câte o osie deraiată aproximativ 400 m, după care s-a produs și deraierea celeilalte osii de la al doilea boghiu al celui de-al 34-lea vagon - schița 2).



Schița 2 – poziția roților deraiate



Foto 3 – linia prezenta deplasări în plan orizontal

Din cauza deraierei celor 2 vagoane, s-a produs ruperea conductei generale de aer a trenului la un vagon învecinat, respectiv între vagoanele aflate în pozițiile 33 și 34 în compunerea trenului.

Trenul a circulat cu cele două vagoane în stare deraiată aproximativ 640 m, după care s-a oprit din cauza scăderii presiunii din conducta generală de aer a trenului.

C.2. Circumstanțele accidentului

C.2.1. Partile implicate

Locul producerii accidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, pe secția de circulație Salva-Vișeu de Jos între haltele de mișcare Telciu-Coșbuc.

Infrastructura și suprastructura căii ferate pe care s-a produs accidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională CF Cluj. Activitatea de întreținere a suprastructurii feroviare este efectuată de către personal specializat al Districtului de linii nr.5 Telciu, aparținând Secției L9 Sighet.

Personalul de locomotivă care a condus și a deservit locomotiva DA 970 aparțin operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

Vagoanele din compunerea trenului de marfă nr.42564 sunt din seria Eacs, proprietatea operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

C.2.2. Componerea și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.42564 a fost compus din 38 vagoane, 152 osii încărcate, 1926 tone brute și avea 571 m lungime. Trenul avea masă frânată automat necesară după livret 963 t - de fapt 1309 t, masă frânată de mână după livret 270 t - de fapt 409 t și a fost remorcat de locomotiva DA nr.60-0970-8.

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

C.2.3.1. Lini

Descrierea traseului căii

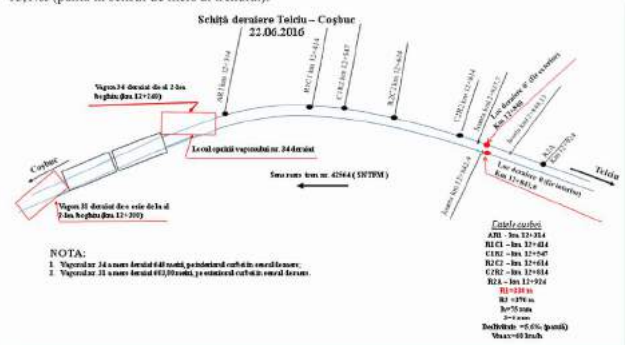
Traseul liniei curente dintre haltele de mișcare Telciu-Coșbuc, în proiecția sa în plan orizontal este constituit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe. (Schița 4)

Deraierea s-a produs pe o zonă în curbă, cu deviație stânga față de sensul de mers al trenului, în

cuprinsul curbei de racordare (cu lungimea de 110 m) dintre aliniament și curba cu raza circulară R=330 m care are supranălțarea h=75 mm.

În zona producerii deraierei, profilul transversal al căii este debieu.

Profilul longitudinal al traseului căii, în zona producerii accidentului, este în declivitate de 13,1‰ (pantă în sensul de mers al trenului).



Schița 4 - traseul liniei curente

Descrierea suprastructurii căii

În zona producerii accidentului suprastructura căii ferate este alcătuită din:

- șine tip 49, montate pe traverse de lemn, cale cu joante, prindere indirectă tip K, activă și completă;
- piatră spartă era necolmatată, dar forma prismei de piatră spartă nu respecta geometria unei prisme de piatră spartă pentru linie curentă, traseu în curbă, cale cu joante, montată pe traverse de lemn, având zone cu piatră spartă insuficientă atât între traverse cât și la capetele acestora;
- între haltele de mișcare Telciu-Coșbuc viteza maximă de circulație a liniei este de 60 km/h.

C.2.3.2. Instalații

Pe porțiunea de linie pe care s-a produs accidentul feroviar, nu sunt montate instalații de semnalizare. Circulația trenurilor se face după sistemul înțelegerii telefonice, pe bază de cale liberă.

C.2.3.3. Locomotive

Trenul de marfă nr.42564 a fost remorcat de locomotiva diesel electrică DA 970 de 2100 CP aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.

C.2.3.4. Vagoane

Vagoanele implicate în accidentul feroviar erau proprietatea operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA și aveau următoarele caracteristici:

- vagonul nr.31535301647-2 al 31-lea în compunerea trenului:
 - vagon seria Eaos;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osile boghiului: 1,80 m;
 - roți monobloc;
 - distanța dintre pivoții boghiurilor: 9,00 m;
 - lungimea între fețele exterioare ale aparatelor de ciocnire necomprimate: 14,54 m;
 - tara vagonului: 21,300 t;
 - frână tip KE-GP;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 22.03.2013 la operatorul economic identificat prin acronimul SMR;
 - ultima revizie de tip RR, RIF a fost efectuată la data de 06.04.2016 la operatorul economic identificat prin acronimul SSR.
- vagonul nr.31535301561-5 al 34-lea în compunerea trenului:
 - vagon seria Eaos;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osile boghiului: 1,80 m;
 - roți monobloc;
 - distanța dintre pivoții boghiurilor: 9,00 m;
 - lungimea între fețele exterioare ale aparatelor de ciocnire necomprimate: 14,54 m;
 - tara vagonului: 21,000 t;
 - frână tip KE-GP;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 07.06.2011 la operatorul economic identificat prin acronimul SCS;
 - ultima revizie de tip RR, RIF a fost efectuată la data de 28.10.2014 la operatorul economic identificat prin acronimul LPO.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radiotelefon care erau în stare de funcționare.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în *Regulamentul de Investigare*, în urma cărora la fața locului s-au prezentat reprezentanții ai CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Cluj - administratorul infrastructurii feroviare publice, operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, Autorității de Siguranță Feroviară Română și ai Agenției de Investigare Feroviară Română.

C.3. Urmările accidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

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

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii accidentului feroviar s-au înregistrat pagube materiale la infrastructura feroviară și la 2 vagoane.

Valoarea estimativă a pagubelor la momentul întocmirii prezentului raport este de 17374 lei.

Această valoare are în vedere cheltuielile pentru refacerea infrastructurii feroviare și cele aferente vagoanelor avariate.

C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar

Ca urmare a producerii accidentului, circulația feroviară între Halta de mișcare Telciu – Halta de mișcare Coșbuc, a fost închisă la data de 22.06.2016, ora 17:50 până în data de 23.06.2016 ora 14:15, când lucrările de refacere a infrastructurii feroviare au fost finalizate.

În intervalul de timp cât circulația feroviară a fost închisă, au fost produse următoarele consecințe în circulația trenurilor:

- au fost anulate 8 trenuri de călători;
- au întârziat 11 trenuri de călători cu 405 minute;
- au circulat suplimentar un număr de 6 trenuri de călători.

C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului

În urma producerii acestui accident feroviar nu au fost urmărit asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 22.06.2016, în jurul orei 17:50, vizibilitatea în zona producerii accidentului a fost bună, iar temperatura în aer a fost de aproximativ 30 °C.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

- Rezumatul mărturiilor personalului operatorului de transport feroviar

Din declarațiile personalului care a condus și deservit locomotiva DA 970 (mecanic și mecanic ajutor) în remorcarea trenului de marfă nr.42564, din data de 22.06.2016, se pot reține următoarele:

- trenul de marfă nr.42564 a fost compus în stația Dealu Ștefăniței, în vederea remorcării acestuia pe relația Dealu Ștefăniței - Dej Triaj;
- trenul a circulat în condiții normale până între Hm Telciu și Hm Coșbuc, când mecanicul de locomotivă din capul trenului a sesizat o scădere neocomandată a presiunii aerului în conducta generală și a vitezei trenului, luând măsuri de frânare rapidă și oprire a trenului;
- mecanicul ajutor s-a deplasat spre urma trenului pentru a constata dacă sunt nereguli în circulația trenului, ocazie cu care a constatat 2 vagoane deratate;
- a comunicat cele constatate IDM și conducerii depoului de locomotive.

- Rezumatul mărturiilor personalului administratorului de infrastructură

Din mărturiile personalului Secției L9 Sighet din cadrul administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA, care asigură mentenanța infrastructurii feroviare, au rezultat următoarele aspecte relevante:

Linia curentă dintre haltele de mișcare Telciu-Coșbuc a fost revizuită la termenele stabilite prin cadrul de reglementare, atât de personalul cu atribuții de revizie a căii din cadrul secției, cât și de cele din cadrul districtului de linii în întreținerea căruia este această linie curentă.

Personalul de conducere și control al Secției L9 Sighet și personalul cu responsabilități în siguranța circulației din Districtul L5 Telciu cunoșteau starea tehnică a acestei linii curente, dar datorită lisei materialelor necesare (șine și traverse normale de lemn) și a numărului insuficient de personal

10

muncitor, nu s-au putut programa și executa lucrări de reparații ale liniei (aducerea joantelor la echer, completarea prisme cu piatră spartă, etc.).

Districtul de linii care asigură mentenanța dispune de personal insuficient față de prevederile cadrului de reglementare a activității de întreținerea liniilor.

Ultima reparație a liniei de tip reparație periodică cu ciurire au fost efectuate în anul 2014, când au fost efectuate și retrăsări de curbe. În urma efectuării acestor lucrări, datorită materialelor insuficiente (traverse normale din lemn și șine), linia nu a fost alcătuită instrucțional cu panouri din șine montate pe traverse de traverse de lemn și joante la echer.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

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

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

- Autorizației de Siguranță – Partea A cu nr. de identificare ASA09002 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară;
- Autorizației de Siguranță – Partea B cu nr. de identificare ASB15003 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, a confirmat acceptarea dispozițiilor adoptate de gestionarul de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreținerii și exploatarei, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatarei sistemului de control al traficului și de semnalizare.

La data producerii accidentului feroviar sistemul de management al siguranței feroviare cuprindea, în principal:

- declarația de politică în domeniul siguranței;
- manualul de management;
- obiectivele generale și cantitative ale managementului siguranței;
- procedurile operaționale elaborate/actualizate, conform Regulamentului UE nr.1169/2010.

În conformitate cu Anexa 3 a Legii nr.55/2006, la nivelul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj au fost difuzate „Obiectivele generale și cantitative ale managementului siguranței feroviare” pentru perioada 2014-2017, iar prin decizii scrise ale Directorului Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, șefii compartimentelor din cadrul acestei sucursale, au fost numiți responsabili cu Sistemul de Management al Siguranței Feroviare în cadrul structurilor proprii.

Întrucât, din verificările și măsurările efectuate asupra stării liniei au rezultat neconformități privind desfășurarea lucrărilor de mentenanță, comisia de investigație a verificat dacă sistemul de management al siguranței al CNCF „CFR” SA dispune de proceduri pentru a garanta că întreținerea este efectuată în conformitate cu cerințele relevante, constatându-se faptul că, pentru a îndeplini aceste cerințe, administratorul infrastructurii feroviare publice a întocmit și difuzat celorlalte intereseți Procedura Operațională cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”.

În Anexa 1 – „Diagrama flux a procesului de întreținere” a acestei proceduri operaționale este menționată printre documentele asociate/documentele de referință și *Instrucția de întreținere a liniilor ferate nr. 300/1982*. Această instrucție este normă națională de siguranță și este folosită de către CNCF „CFR” SA ca și cod de practică în cadrul proceselor de evaluare a riscurilor asociate activităților feroviare.

11

În urma verificărilor făcute de către comisia de investigație și analizării documentelor puse la dispoziție de către CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Cluj s-a constatat că, nu sunt respectate prevederile codului de practică mai sus amintit (*Instrucția pentru întreținerea liniilor ferate nr.300/1982*), dimensionarea numărului de posturi aferente pentru subunitățile care asigură întreținerea infrastructurii feroviare nefiind făcută în conformitate cu prevederile acestui cod de practică.

Din documentele solicitate Secției L9 Sighet în subordinea căreia se află Districtul nr.5 Telciu, pe raza căruia s-a produs accidentul feroviar, referitor la dimensionarea activității acestei subunități a rezultat că:

1. Districtul nr.5 Telciu are în întreținere: 48,649 km convenționali și 22 aparate de cale simple; 14 aparate de cale situate pe linii directe, 3 aparate de cale situate pe linii de primire-expediere și 5 aparate de cale situate pe rest linii din stații (total km. convenționali aparate de cale: 2,08).
2. La data producerii accidentului feroviar, mentenanța liniilor și aparatelor de cale de pe raza de activitate a acestui district era asigurată de:
 - 1 șef district linii;
 - 1 picher;
 - 1 șef de echipă;
 - 3 revizor de cale;
 - 1 revizor puncte periculoase;
 - 8 meseriași I cale;
 - 9 meseriași II cale;
 - 1 lăcătuș mecanic;

Conform capitolului IV- „Manopera și consumul de materiale la lucrările de întreținere a suprastructurii căii ferate” din *Instrucția de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982* și a numărului de kilometri convenționali aflați în întreținerea districtului de linii Telciu a rezultat că, numărul de meseriași întreținere cale necesari pentru întreținerea liniilor de cale ferată aferente districtului este de 36 meseriași întreținere cale. La data producerii accidentului districtul de linii Telciu avea angajați un număr de 17 meseriași întreținere cale;

3. Numărul mediu de meseriași cale prezenți zilnic la serviciu oscila între 4+6 meseriași cale. Acest număr de personal muncitor, raportat la volumul de lucrări recenzate și la faptul că, în unele zile trebuiau executate două lucrări în puncte diferite, era insuficient. De asemenea, pentru unele categorii de lucrări, numărul de meseriași de cale existent nu asigura numărul pe care trebuia să îl aibă formația minimă de muncitori pentru executarea respectivelor lucrări.
4. Datorită numărului redus de personal muncitor, a cantităților insuficiente de materiale aprovizionate pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparare a căii și în lipsa unei dotări tehnice adecvate, șeful de district nu putea realiza mentenanța infrastructurii feroviare în condițiile și termenele prevăzute de codurile de practică (înlocuirea tuturor materialelor de cale necorespunzătoare, respectarea termenelor de remediere a defectelor căii, executarea ciclică a unor lucrări de reparație periodică a căii, etc.).

Comisia consideră că, neaprovizionarea cu materialele necesare asigurării mentenanței precum și necorelarea numărului de personal muncitor cu: volumul lucrărilor de întreținere și reparație periodică a căii, cu periodicitatea executării acestora și cu al cantităților de materiale rezultate în urma recensămintelor efectuate în conformitate cu prevederile codurilor de practică, constituie sursă de pericole cu implicații directe în derajarea trenurilor.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport

La momentul producerii accidentului feroviar, SNTFM „CFR Marfă” SA în calitate de operator de transport feroviar 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

12

nr. 55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinul ministrului transporturilor nr.535/2007 (cu modificările și completările ulterioare) privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România, aflându-se în posesia următoarelor documente privind sistemul propriu de management al siguranței feroviare:

- Certificatul de Siguranță – Partea A cu nr. de identificare RO1120150019, valabil până la data de 10.11.2017 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar;
- Certificatul de Siguranță - Partea B cu nr. de identificare RO1220150100, valabil până la data de 10.11.2017 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă.

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

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

- *norme și reglementări*
- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001;
- Regulamentul de remorcă și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1815/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- Instrucțiuni privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005;
- Regulamentul de investigație 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;
- Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal, nr.314/1989;
- Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linii și scoatere de sub tensiune nr. 317/2004;
- Instrucția pentru întreținerea liniilor ferate nr.300/1982;
- Instrucția pentru folosirea vagoanelor de măsurat calea nr.329/1995;
- NT - Norme de timp pentru lucrările de întreținere curentă și reparație periodică a liniilor de cale ferată normală, ediția 1990;
- Ordinul nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă efectuat de personalul care conduce și/sau deservesc locomotive în sistemul feroviar din România;
- Norma Tehnică Feroviară 82-002:2004 „Vehicule de cale Ferată. Aparat de tracțiune, legare și ciocnire. Prescripții tehnice pentru reparație.”

surse și referințe

- declarațiile salariaților implicați în producerea accidentului feroviar;
- fotografii realizate la fața locului imediat după producerea accidentului de către membrii comisiei de investigație;
- documente privind mentenanța căii pe zona producerii accidentului feroviar;
- procese verbale de constatare tehnică pentru suprastructura căii și pentru vagoanele implicate în derajare;
- procesele verbale pentru verificarea și citirea benzilor de vitezoimetru și a înregistrărilor consumurilor de combustibil;
- documentele însoțitoare ale trenului;

13

C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant
C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie

Date rezultate din analizarea documentelor solicitate gestionarului de infrastructură feroviară

Pe porțiunea de linie cuprinsă între km 12+800 și km 12+900, la ultima verificare a geometriei căii cu vagonul de măsurat calea (VMC), la data de 29.03.2016, s-au înregistrat un număr de 2 defecțe de gradul 3 astfel: un defect de ecartament (lărgire- L_3) la km 12+890, defect care a fost remediat la data de 27.06.2016 (după producerea accidentului) și un defect de torsionare a căii în cuprinsul curbei de racordare (pe rampa suprainălțării- R_3) la km 12+800, defect care a fost remediat la data de 20.04.2016.

Ultima lucrare de reparație capitală a fost executată în anul 1977 cu material recăștigat, iar ultima lucrare de tip reparație periodică cu ciunire a fost efectuată în anul 2014.

În urma recensământului traverselor și al materialului de cale efectuat în toamna anului 2015 pentru stabilirea cantităților de materiale și a lucrărilor de întreținere și reparație periodică, ce trebuie executate în anul 2016. Pe zona producerii deraierii, respectiv km 12+800-12+900, nu au fost recenzate traverse necorespunzătoare.

La data producerii deraierii, în evidența șinelor defecte a Districtului L5 Telciu, nu sunt înregistrate șine defecte pe zona km 12+800-km 12+900.

Măsurarea curbei în cuprinsul căreia s-a produs deraierea a fost efectuată la data de 05.03.2016. Valorile măsurate ale ecartamentului, nivelului transversal, săgeților, uzurilor verticale și orizontale nu depășeau toleranțele în exploatare corespunzătoare vitezei de circulație de 60 km/h.

În carnetul de șantier, în partea a II-a au fost consemnate valorile rosturilor de dilatație înainte de începerea lucrărilor, fără a fi consemnată temperatura există în șine în momentul măsurării și ora la care aceasta a fost măsurată.

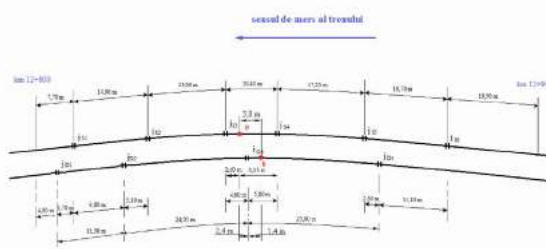
Constatări și măsurători făcute la linie, după producerea deraierii și eliberarea gabariturii

Suprastructura căii în zona producerii deraierii, respectiv km 12+800-km 12+900, nu era alcătuită instrucțional, întrucât nu erau create panouri instrucționale din șine și traverse normale de lemn, cu joante la echer, în sensul că joantele de pe cele două fire de șine nu erau în plan transversal pe axa căii.

Pentru construcția suprastructurii căii cu joante în zona producerii deraierii au fost folosite șine de lungimi diferite.

Pe această porțiune de linie, firul exterior al curbei conține un număr de 6 joante și firul interior un număr de 4 joante, conform schiței de mai jos (Figura 5).

poziționarea joantelor față de km. 12+800 și km.12+900



Schița 5 – poziția joantelor

descrierea urmelor deraierii raportat la sensul de mers al trenului

prima urmă de deraiere

Prima urmă de deraiere a fost identificată la km 12+843,80 (marcată ca pichet de măsurare nr.,0”), aflată pe curba de racordare cu lungimea de 110 m a aliniamentului cu zona de curbă circulară cu raza constantă $R=330$ m. Acest punct nu se află în cuprinsul zonei de racordare a supralărgirii. Uрма de deraiere identificată în acest punct este specifică escaladării flancului activ al ciupercii șinei de către buza roții din partea stângă a unei dintre osiile unui vagon, urmată de căderea acelei roți în exteriorul căii (în exteriorul firului interior al curbei). Această urmă de deraiere continuă pe capetele din partea stângă a traverselor și pe elementele sistemului de fixare a șinelor de traverse până la km 12+400.

a doua urmă de deraiere

Pe firul exterior al curbei, la distanța de 3,80 m după prima urmă de deraiere, în sensul de mers al trenului, a fost identificată o urmă de escaladare a flancului activ al ciupercii șinei de pe firul exterior al curbei, de către buza roții din partea dreaptă a unei osii, urmată de căderea acestei roți în exteriorul căii (marcată ca pichetul de măsurare nr.,0”). Uрма lăsată de circulația în stare deraiată a acestei roți continuă pe capetele din partea dreaptă a traverselor și pe elementele sistemului de fixare a șinelor de traverse până la km 12+400.

a treia urmă de deraiere

În dreptul primului capăt, al trecerii la nivel de la km 12+435, pe șina din partea stângă a fost identificată o altă urmă de deraiere similară primei urme descrise. Uрма lăsată de circulația în stare deraiată a acestei roți s-a observat pe capetele din partea stângă a traverselor și pe elementele sistemului de fixare a șinelor de traverse, este paralelă cu urma lăsată de la a doua roată de la același vagon care a circulat în stare deraiată și a fost observată până la km 12+400.

Raportat la cele două puncte de deraiere „0” și „0”, pe șina din partea stângă și respectiv pe șina din partea dreaptă au fost marcați câte 10 picheti la echi-distanțe de 2,5 m, atât în sensul de mers al trenului cât și în sens invers. În punctele rezultate au fost efectuate măsurători în stare statică ale ecartamentului și nivelului transversal al căii cu tiparul de măsurat calea.

În zona deraierii poziționarea joantelor și a pichetii marcaji pe ambele șine este prezentată în Schița 6.

14

15

Torsionarea căii

A fost depășită valoarea admisă a torsionării căii, pentru viteza de circulație de 60 km/h (de 9 mm), prevăzută la art.7, pct. A.4 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal, nr.314/1989, între pichetii nr.,1” - nr.,2” , nr.,11” - nr.,22” , nr.,77” - nr.,88” , nr.,222” și nr.,333”.

Valorile denivelării căii, față de pichetul nr.,0”, pe zona pichetilor nr.,0”-„+10” au scos în evidență că, torsionarea căii între pichetii nr.,1 ” și nr.,2 ” depășea valoarea maximă admisă pentru viteza de 60 km/h.

La distanța de 2,40 m față de pichetul nr.,0”, distanță măsurată de la pichetul nr.,0” în sens invers de mers al trenului, pe firul stâng (în sensul de mers al trenului), a fost depistată o joantă alcătuită și întreținută neinstrucțional, cu o singură traversă și nu cu două traverse alăturate, șuruburile orizontale erau slăbite determinând formarea de prag lateral și vertical (Figura 8).

Prima de piatră spartă din zona acestei joante nu era conformă cu geometria unei prismei de piatră spartă pentru linie curentă, traseu în curbă, cale cu joante, montată pe traverse de lemn;



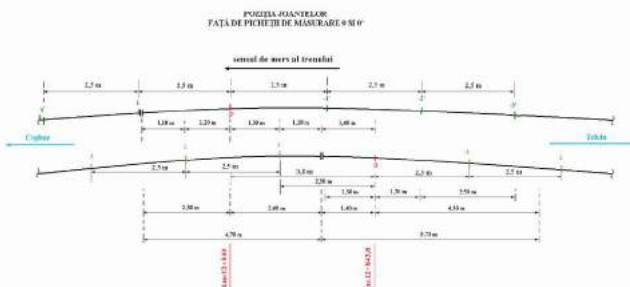
Figura 8 – detaliu cu joantă realizată neinstrucțional

Rosturi de dilatație

După analizarea rosturilor de dilatație măsurate și consemnate în procesul verbal nr.254/23.06.2016, în funcție de temperatura din șină, de +20°C la momentul când au fost efectuate măsurătorile, tipul prinderii și lungimea șinei, s-au constatat rosturi de dilatație cu valori cuprinse între 0 mm și 4 mm, rosturi mai mici față de cele normale, contrar prevederilor instrucției nr. 314/1989, art.10 pct.B.2. – toleranțe în exploatare a rosturilor de dilatație coroborat cu rosturile de montaj prevăzute în tabelul 12;

Cu toate că pe zona producerii deraierii suprastructura căii nu era alcătuită din panouri de șine traverse cu joante la echer și că numărul de joante de pe firul interior al curbei era diferit de numărul de rosturi de pe firul exterior al curbei, în foile de măsurare a rosturilor de dilatație, completate de personalul responsabil cu mentenanța, numărul rosturilor de dilatație era același pe ambele fire ale căii.

17

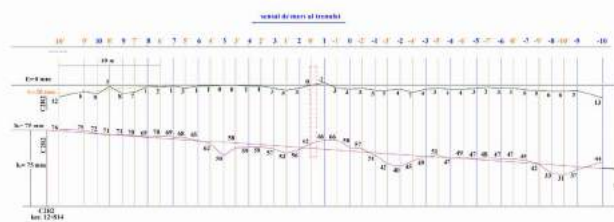


Schița nr. 6 – Detaliu cu poziția joantelor

În urma măsurătorilor la ecartament, nivel transversal și săgeți s-au constatat următoarele:

Ecartamentul căii

Ecartamentul căii depășea valoarea toleranței admisă în exploatare cu 3 mm în dreptul pichetului „-10” (aflat la o distanță de 25 m măsurată față de punctul „0”, în sens invers de mers al trenului).



Schița 7

Diagrame ecartament și nivel față de pichetul „0” și „0”

16

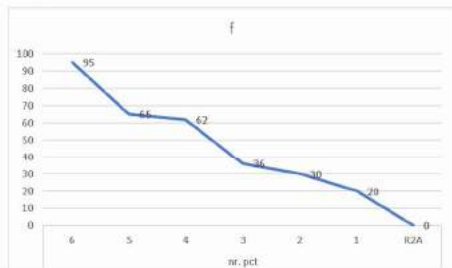
Săgețile curbei

Pe curba circulară cu lungimea de 110 m au fost măsurate săgețile la mijlocul corzii de 20 de m, aceasta a fost efectuată începând cu R2A (primul punct măsurat) și în șase puncte echidistante, măsurătoare efectuată în sensul de mers al trenului.

În urma măsurării săgeților s-a constatat depășirea între punctele numărul 5 și numărul 6 a toleranțelor admise între săgețile vecine, toleranțe prevăzute de Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989, articolul nr. 7.B.1 și 7.B.2.

Măsurarea săgeților s-a făcut până la punctul numărul 6 (aflat la o distanță aproximativă de 20 m față de prima urmă de deraiere identificată pe șina din partea stângă), deoarece începând cu punctul nr.6 linia era deformată în plan orizontal.

În dreptul primei urme de deraiere aflată pe șina din partea stângă (pichet nr.,0") la capătul din partea stângă al traversei nr.0 a fost constatată deplasarea în plan orizontal a cadrului șine-traverse cu 60 mm. În dreptul celei de-a doua urme de deraiere, aflată pe șina din partea dreaptă (pichet nr.,0") la capătul din partea stângă al traversei nr.6 a fost constatată deplasarea în plan orizontal a cadrului șine-traverse cu 190 mm.



Schiața 9 - Diagramă săgeți

Uzura șinelor

După ce au fost analizate valorile măsurătorilor efectuate cu sublerul de măsurat uzura șinelor s-a constatat că uzurile verticale "U_v" și uzurile laterale "U_l" ale șinelor se încadrau în limitele admise de Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989 (tabelul 24, respectiv tabelul 25) și de "Prescripțiile tehnice privind măsurarea uzurilor verticale și laterale ale șinelor de cale ferată" aprobate prin ordinul nr. 30/1298/1987 al DLJ București.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la vehiculele feroviareConstatați la locomotivă DA 920

- instalația INDUSI defectă și izolată;
- instalația DSV sigilată și în funcție;
- instalația de măsurare și înregistrare a vitezei, tip IVMS, era sigilată și în funcție;
- robinetul mecanicului KD2 de la postul de conducere nr.1 în poziția de frânare;
- robinetul mecanicului KD2 de la postul de conducere nr.2 în poziția neutră;
- frâna directă precum și cea automată funcționau corespunzător;

18

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

Personalul de conducere și deservire al locomotivei de remorcă a trenului implicat în accident nu a depășit serviciul continuu maxim admis pe locomotivă până la producerea acestuia.

La data producerii accidentului feroviar, personalul operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA deținea permise de conducere pentru tipurile de locomotivă conduse și deservite, autorizații pentru exercitarea funcției, precum și autorizații pentru efectuarea prestației la care s-a produs accidentul.

De asemenea, personalul de conducere și deservire al locomotivei deținea avizele medicale și psihologice necesare exercitării funcției, în termen de valabilitate și fără observații.

C.6. Analiză și concluzii**C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii**

Luând în considerare distanța dintre vagonul nr.31535301647-2 (al 31-lea vagon din compunerea trenului) și vagonul nr.31535301561-5 (al 34-lea din compunerea trenului) și distanța dintre pichetul nr.,0" și nr.,0", care a fost de 3,80 m, a rezultat că primul vagon deraiat a fost vagonul nr.31535301647-2, deraierea producându-se în punctul care a fost marcat ca pichet „0”.

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la linie, după producerea deraierii, prezentate în capitolul C.5.4.1. Date constatate la linie, se pot concluziona următoarele:

- au fost depășite toleranțele admise în exploatare a rosturilor de dilatație la toate joantele existente în zona producerii deraierii;
- calea cu joante, în zona producerii deraierii, a fost alcătuită neinstrucțional:
 - joantele nu erau la echer;
 - numărul joantelor de pe firul exterior al curbei era diferit de numărul joantelor de pe firul interior al curbei (pe firul exterior al curbei erau 6 joante, iar pe firul interior al curbei erau 4 joante);
- dimensiunile rosturilor de dilatație aveau valori mai mici decât valorile rosturilor admise în exploatare;
- forma prisme de piatră spartă nu era conformă cu geometria unei prisme de piatră spartă pentru linie curentă, traseu în curbă, cale cu joante, montată pe traverse de lemn;
- nu au fost executate lucrări de completare a prisme de piatră spartă în zona producerii deraierii.

Starea tehnică necorespunzătoare a suprastructurii căii a fost determinată de managementul defectuos, prin faptul că nu au fost aplicate prevederile din Instrucția de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982 (cod de practică, parte a SMS), referitoare la dimensionarea numărului de personal al districtului de linie Telciu în concordanță cu:

- norma de manoperă de întreținere curentă în execuție manuală pe an pe km convențional, de 174 om zile normă;
- numărul de km convențional de reparație periodică.

Starea tehnică necorespunzătoare a suprastructurii căii a fost determinată și de cantitățile insuficiente de materiale livrate acestui district pentru asigurarea mentenanței căii.

În concluzie, având în vedere aspectele prezentate la capitolul C.5.4.1.- Date constatate cu privire la linie, referitoare la starea tehnică a elementelor constructive ale suprastructurii și modul de alcătuire, comisia de investigare consideră că acestea au influențat producerea deraierii.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a vehiculelor feroviare

Având în vedere mențiunile consemnate în capitolul C.5.4.3. - Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia și în capitolul C.5.4.4. Date constatate cu privire la circulația trenului, se poate afirma că starea tehnică a locomotivelor, a vagoanelor și modul de remorcă al trenului nu a influențat producerea accidentului.

20

- frâna de mână strânsă;
- timoniera de frână în stare bună, fără urme de lovituri sau bare îndoite;
- bandajele roților locomotivei corespundeau din punct de vedere tehnic;
- compresorul de aer funcționa normal;
- stația de radio - emisie - recepție era în funcție;
- nu s-au constatat avarii la locomotivă.

Constatați privind vagoanele din compunerea trenului de marfă nr.42564:Constatați efectuate la vagoanele din compunerea trenului la locul evenimentului feroviar:

- schimbătoarele de regim „Marfă - Persoane” și „Gol - Încărcat” se aflau în poziții corespunzătoare tipului de tren și stării de încărcare, respectiv în poziția „Marfă” și „Încărcat”;
- conform formularului „Notă de frâne”, trenul avea în compunere 9 vagoane cu instalația de frâna automată izolată, vagoane poziționate în compunerea trenului de marfă nr.42564 cu respectarea modului de repartizare a vagoanelor cu frânele automate izolate în trenurile de marfă;
- cuplele în funcțiune a aparatelor de legare de la vagoanele din compunerea trenului erau strânse corespunzător pentru trenuri de marfă;

Constatați la vagoanele deraiate efectuate la fața locului și în stația CFR Dej Triaj:vagonul nr.31535301647-2 al 31-lea în compunerea trenului:

- deraiat de osia 5-6, prima osie a celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers, cu urme pronunțate de lovire și așchiere pe buza părților similare bandajelor;
- șasiul vagonului prezenta urme proaspete de frezare la diagonală lonjeronului central, diagonală aferentă roții nr.7;
- urme proaspete de lovire pe lonjeronul frontal al cadrului de boghiu, pe traversa frontală și pe conducta generală de aer în zona osiei 7-8;
- cotele și dimensiunile măsurate la osia deraiată și la celelalte părți și subsansamble ale vagonului se încadrau în limitele admise în exploatare pentru vagoane de marfă prin Instrucția nr.250/2005.

vagonul nr.31535301561-5 al 34-lea în compunerea trenului:

- roțile de la osiile celui de-al doilea boghiu, sens de mers, cu urme de lovituri pe buza părților similare bandajelor produse în urma deraierii;
- cotele și dimensiunile măsurate la osiile deraiate și la celelalte părți și subsansamble ale vagonului se încadrau în limitele admise în exploatare pentru vagoane de marfă prin Instrucția nr.250/2005.

Vagoanele deraiate din trenul de marfă nr.42564 au fost cântărite la data de 16.08.2016 pe cântarul CFR din dotarea IRLU Dej, în urma cântăririi nefiind constatate:

- depășiri ale limitelor de încărcare înscrise pe vagoane;
- repartizări ale încărcăturii neconforme cu cele prescise de Anexa II a Regulamentului pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor în trafic internațional.

Cele 2 vagoane deraiate, din compunerea trenului de marfă nr.42564, au fost încărcate cu bușteni de lemn având diametrul mediu de aproximativ 30 cm și lungimea de aproximativ 4 m, aceasta lungime fiind aproximativ egală cu 1/3 din lungimea utilă a cutiei vagoanelor (12,7 m).

C.5.4.3. Date constatate cu privire la circulația trenului

Din examinarea diagramelor IVMS a reieșit faptul că s-au respectat vitezele maxime de circulație a liniei prevăzute în livretul cu mesul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Cluj, în Buletinul de Avizare a Restricțiilor de Viteză (BAR) Cluj, precum și cele prevăzute de limitările de viteză semnalizate pe teren.

19

C.6.3. Analiza modului de producere a accidentului

Alcătuirea și menținerea necorespunzătoare a suprastructurii căii au avut ca efect pierderea stabilității căii pe o zonă de cale cu joante montată pe traverse de lemn și traseu în curbă.

Pierderea stabilității căii s-a manifestat în condițiile în care temperatura înregistrată în șine a fost cuprinsă între 46°C-48°C (la ora producerii deraierii aceasta era de aproximativ 46°C) și suprastructura căii era alcătuită neinstrucțional astfel:

- nu existau panouri cu joante la echer;
- numărul diferit de joante pe cele două fire ale căii, determinat de lungimile diferite ale șinelor (pe partea dreaptă erau 6 joante, iar pe partea stângă erau 4 joante);
- dimensiunile măsurate ale rosturilor de dilatație erau mai mici decât valorile rosturilor admise în exploatare;
- forma prisme de piatră spartă, care nu respecta geometria unei prisme de piatră spartă pentru linie curentă, traseu în curbă, cale cu joante, montată pe traverse de lemn;

Valorile oscilante ale temperaturii au determinat micșorarea dimensiunilor rosturilor de dilatație, fapt care a condus la creșterea forțelor axiale din șine.

Datorită faptului că suprastructura căii nu era alcătuită din panouri cu joante la echer, iar numărul de joante de pe cele două fire de șine era diferit, valorile acestor forțe axiale au fost diferite.

Valorile diferite ale forțelor axiale din șine, coroborate cu valorile diferite ale rezistenței prisme de piatră spartă (rezistența de balast) din dreptul blocheților traverselor a condus la pierderea stabilității căii.

În aceste condiții, în timpul trecerii trenului, datorită pierderii stabilității căii s-a produs escaladarea flancului activ al ciupercii șinei, corespunzătoare firului exterior al curbei, de către buza roții nr.5 de pe partea dreaptă a primei osii a celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers al vagonului nr.31535301647-2 (al 31-lea din compunerea trenului), urmată de căderea roții din partea stângă a aceleiași osii între firele căii.

Ulterior, pe aceeași zonă, s-a produs și deraierea unei osii de la al doilea boghiu al celui de-al 34-lea vagon din compunerea trenului prin escaladarea flancului activ al ciupercii șinei, corespunzătoare firului interior al curbei, de către buza roții nr.5 de pe partea stângă a osiei, în sensul de mers, urmată de căderea roții din partea dreaptă a aceleiași osii între firele căii (punct marcat cu 0 aflat la 3,8 m înaintea punctului 0”).

Trenul a circulat cu cele două vagoane având câte o osie deraiată aproximativ 400 m, după care s-a produs și deraierea celeilalte osii de la al doilea boghiu al celui de-al 34-lea vagon

C.7. Cauzele producerii accidentului**C.7.1. Cauza directă, factori care au contribuit:**

- Cauza directă a producerii acestui accident feroviar o constituie pierderea stabilității în plan orizontal al cadrului șine traverse sub acțiunea forțelor dinamice transmise de materialul rulant în timpul circulației trenului, fapt ce a condus la escaladarea flancului activ al ciupercii șinei, corespunzătoare firului exterior al curbei, de către buza roții nr.5 de pe partea dreaptă a primei osii a celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers, al vagonului nr.31535301647-2 (al 31-lea din compunerea trenului), urmată de căderea roții din partea stângă a aceleiași osii între firele căii.

Factori care au contribuit:

- valorile mari ale temperaturii înregistrate în șine, ținând cont de faptul că:
- deraierea s-a produs într-o zonă în care profilul transversal al căii este mixt, fapt care are ca efect menținerea temperaturilor ridicate înregistrate în aer și în șine;
- la data producerii deraierii temperatura înregistrată în șine a fost cuprinsă între 46°C-48°C (la

21

- ora producerii deraierei aceasta era de aproximativ 46°C);
- alcătuirea neinstrucțională a căii cu joante în zona producerii deraierei în sensul că joantele nu erau la echer datorită faptului că pentru construcția căii în zona producerii deraierei au fost folosite șine de lungimi diferite, iar numărul joantelor de pe firul exterior al curbei era diferit de numărul joantelor de pe firul interior al curbei (pe firul exterior al curbei erau 6 joante, iar pe firul interior al curbei erau 4 joante);
- dimensiunile rosturilor de dilatație, ale căror valori în exploatare erau mai mici decât valorile rosturilor admise în exploatare;
- forma prismei de piatră spartă, care nu respecta geometria prismei de piatră spartă pentru linie curentă, traseu în curbă, cale cu joante montată pe traverse de lemn;
- existența în zona producerii deraierei a unor porțiuni de linie cu piatră spartă insuficientă;

C.7.2 Cauze subiacente

Cauzele subiacente sunt:

- nerespectarea prevederilor art.10, pct.B.2 din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii” - nr.314/1989, referitoare la rosturile de dilatație, rosturi care trebuie să fie cât mai uniforme ca mărime;
- nerespectarea prevederilor pct.4 din Cap. 4 „Norme de manoperă și de consum de materiale”, al „Instrucției de întreținere a liniilor ferate” - nr.300/1982 referitoare la asigurarea normei de manoperă la întreținerea curentă în execuție manuală.
- nerespectarea prevederilor art.14.2 din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii” - nr.314/1989 referitoare la forma prismei de piatră spartă și dimensiunile acesteia.

C.7.3. Cauze primare

Cauzele primare ale producerii acestui accident sunt:

- neaplicarea prevederilor Instrucției de întreținere a căii nr.300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0- 4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, referitoare la dimensionarea personalului subunităților de întreținere linii, în raport cu volumul de lucrări;
- neidentificarea pericolelor generate de aprovizionarea insuficientă cu unele materiale necesare în procesul de mentenanță pentru realizarea de panouri din traverse normale de lemn și șine.

D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Deraierea celor două vagoane din compunerea trenului de marfă nr.42564 s-a produs pe fondul mentenanței necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că, mentenanța suprastructurii căii nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA).

Având în vedere factorii care au contribuit la producerea accidentului, factori ce au la bază cauze subiacente ce reprezintă abateri de la codurile de practică, precum și faptul că, supravegherea operatorilor economici din sistemul de transport feroviar este atribuția Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

22

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM “CFR Marfă” SA.

Membrii comisiei de investigare:

- Cristian GROZA - investigator principal
- Vladimir MĂCICĂȘAN - membru
- Liviu Alberto BULIGA - membru
- Marian ZAMFIRACHE - membru
- Mitu Costel AFANASE - membru

23



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

AGENȚIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 27.12.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, între Hm CFR Tutova și stația CFR Bărlad, în circulația trenului de călători IR nr.1831



EDIȚIE finală
04 mai 2017

CUPRINS

| | Pag. |
|---|-----------|
| A.PREAMBUL | 3 |
| A.1. Introducere..... | 3 |
| A.2. Procesul investigației..... | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 5 |
| C.1. Descrierea incidentului..... | 5 |
| C.2. Circumstanțele incidentului..... | 6 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 6 |
| C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului..... | 7 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului..... | 7 |
| C.2.3.1. Lini..... | 7 |
| C.2.3.2. Instalații..... | 7 |
| C.2.3.3. Locomotivă..... | 8 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare..... | 8 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 7 |
| C.3. Urmările incidentului..... | 7 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 7 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 7 |
| C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar..... | 7 |
| C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului..... | 7 |
| C.4. Circumstanțe externe..... | 8 |
| C.5. Desfășurarea investigației..... | 8 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat..... | 7 |
| C.5.2. declanșarea planului de urgență feroviar..... | 11 |
| C.5.3. Sistemul de management al siguranței..... | 12 |
| C.5.4. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigație..... | 12 |
| C.5.5. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant..... | 12 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații..... | 13 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie..... | 14 |
| C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia..... | 14 |
| C.5.6. Interfața om – mașină – organizație..... | 16 |
| C.5.7. Incidente anterioare cu caracter similar..... | 16 |
| C.6. Analiză și concluzii..... | 16 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii..... | 16 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor din compunerea trenului..... | 17 |
| C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului..... | 17 |
| D. CAUZELE INCIDENTULUI | 20 |
| D.1. Cauza directă..... | 20 |
| D.2. Cauze subiacente..... | 20 |
| D.3. Cauze primare..... | 20 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 20 |

| | | |
|----------------|--------------------------------|----------|
| Vasile GRIVINĂ | Investigator AGIFER | - membru |
| Ionel FLOREA | Rev. Reg. SC RRSC SRCF Iași | - membru |
| Dorin GALAT | Rev. Reg. SC RRSC SRTFC Galați | - membru |

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

La data de 27.12.2016 Revizorul Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale C.F. Iași, prin fișa nr.994 a avizat faptul că la locomotiva DA 863 (aparținând Depoului Galați) s-a desprins o piesă care a lovit inductorii de 500 Hz și 1000/2000 Hz ai semnalului de trecere BL5 al blocului de linie automat Tutova - Bârlad, pe partea dreapta a sensului de mers. Locomotiva a remorcat trenul de călători IR nr.1831, care a circulat la data de din 27.12.2016 pe distanța Galați - Iași, fiind condusă de postul nr. II.

Lovirea a fost constatată după deplasarea la teren a organelor CT în urma frânării de urgență produsă la trecerea a trenului IR nr.10661, (la ora 10:07) peste inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului de trecere BL5 al blocului de linie automat Tutova - Bârlad. La data de 27.12.2016, la sosirea în depoul Iași, s-a constatat lipsa mecanismului de acționare dispozitivului de uns buza bandajelor.

Agencia de Investigare Feroviară Română - AGIFER, denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară, denumită în continuare Legea privind siguranța feroviară, a Hotărârii de guvern 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 de Guvern nr.117/2010, denumit în continuare Regulament de Investigare.

În temeiul art.19 alin.(2) din Legea privind siguranța feroviară, coroborat cu art.48, din Regulamentul de Investigare, precum și cu art.1 alin.(2) din HG nr.716/02.09.2015, AGIFER, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, are obligația de a deschide acțiuni de investigare și de a constitui comisii de investigare pentru strângerea și analiza 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/incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Acțiunea de investigare a AGIFER se realizează independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acestuia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA, precum și fișa de avizare a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, cu privire la incidentul feroviar produs la data de 27.12.2016, în jurul orei 8:25 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, între Hm Tutova și stația CFR Bârlad, prin lovirea a 2 inductorii de cale de o piesă desprinsă de la locomotiva de remorcare a trenului de călători nr.1831 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA), remorcat cu locomotiva DA 863 și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca incident în conformitate cu prevederile art.8, grupa A, pct.1.10 din *Regulamentul de investigare*, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare și numirea investigatorului principal al comisiei de investigare.

Prin NOTA nr.1.116/05.07.2016 a Directorului General Adjunct, a fost desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare domnul Spiridon PITICARI, investigator în cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din *Regulamentul de investigare*, domnul Spiridon PITICARI, în calitate de investigator principal, prin Decizia nr. 1126/32/2016, a numit comisia de investigare formată din:

- nerespectarea prevederilor din Regulamentul de investigare art. 16. pct.a și pct.b, art. 22 alin. (2) și alin (4).

Cauze primare

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulament*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct.1.10.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

Trenul de călători IR nr.1831, remorcat cu locomotiva DA 863 (Depoul Galați), deservită în sistem simplificat de mecanici din Depoul Galați, a plecat din Stația CFR Galați în data 27.12.2016 la ora 06:01 (după livret 06:00).

În Stația CFR Tecuci, trenul călători IR nr.1831 a sosit la ora 07:39 și a plecat la ora 07:46, după o staționare de 7 minute.

În Hm Tutova, trenul de călători IR nr.1831 a sosit la ora 08:16'36" (după livret 08:15') și a plecat la ora 08:21'06" (după livret 08:20'), după o staționare de 4 minute și 30 secunde.

Pe distanța Galați - Iași, în remorcare trenului călători IR nr.1831, locomotiva DA 863 a fost deservită în sistem simplificat de personal de locomotivă din Depoul Galați. Personalul de tren aparține SRTFC Galați - Stația Galați.

Trenul de călători IR nr.1831 a circulat fără oprire prin Hm Ghidigeni și a fost supravegheat prin defilare de către IDM care se află în fața biroului de mișcare, pe partea dreaptă a sensului de mers. La defilare, IDM nu a observat nimic la tren și nici nu a auzit zgomot.

După parcurgerea unei distanțe de cca. 6,5 km, la intrare în Hm Tutova, în zona pasajului de la km 272+340, șeful de echipă L2, aflat cu echipa pe partea dreaptă a sensului de mers, a auzit un zgomot suspect și a observat o tija metalică care atârna de la locomotivă, la aproximativ 30 cm față de sol și 15 cm față de șină.

Imediat, în timp ce trenul călători IR nr.1831 a intrat la linia 3 abătută, șeful de echipă a anunțat pe IDM din Hm Tutova despre cele constatate.

Trenul călători IR nr.1831 a oprit la linia 3, urmând să aștepte încrucișarea itinerară cu trenul de călători IR nr.1662 și a staționat 5 minute iar IDM a solicitat mecanicului să facă o revizie amănunțită la locomotivă pentru că șeful de echipă L a observat o tija metalică care atârna.

După trecerea trenului de călători IR nr.1662 prin Hm Tutova, IDM a apelat prin RTF pe mecanicul trenului călători IR nr.1831 și l-a întrebat dacă își poate continua mersul și totul este în regulă la locomotivă. Mecanicul a comunicat că a totul e în regulă și că își poate continua mersul, drept pentru care IDM a expediat trenul înspre Stația CFR Bârlad.

În timpul staționării trenului de călători IR nr.1831 în Hm Tutova, mecanicul a avut o intervenție la locomotivă.

Halta de mișcare Tutova se află pe partea stângă a sensului de deplasare a trenului de călători IR nr.1831.

Din Hm Tutova trenul călători IR nr.1831 a circulat fără oprire, pe baza indicațiilor semnalelor BLA, până la Stația CFR Bârlad, IDM extern a observat că a sosit timpuriu, cu un avans de cca. 3-4 minute și că mecanicul a intervenit la locomotivă pe partea opusă stației (pe partea dreaptă a sensului de mers). Între Hm Tutova și stația CFR Bârlad nu au fost depășită viteza de circulație prevăzută în livretul de mers.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

La data de 27.12.2016, o piesă a locomotivei DA 863, care a remorcat trenul de călători IR nr.1831, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA, a lovit, în trecere, 2 inductorii de cale pe distanța Tutova - Bârlad.

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei RCF Iași, pe secția de circulație Frunzeasca - Iași.

Cauzele producerii incidentului, factori care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie intrarea în gabaritul CFR de liberă trecere a unei părți din componența ansamblului de antrenare a pompei de uns buza bandajelor.

Factori care au contribuit

Factorul care a contribuit la producerea incidentului feroviar a fost menținerea în exploatare a locomotivei DA 863 peste durata normei de timp pentru efectuarea reparațiilor planificate, fapt ce a condus la:

- uzura de peste 60% a filetelui de la șurubul axului de antrenare a dispozitivului pentru uns buza bandajelor;
- deslăcarea piuliței de fixare a mecanismului de antrenare a pompei de ungere și a ruperii boțului care articulează biela de pârghia de comandă a pompei;
- deformarea în zona filetată a axului de antrenare al pompei de uns buza bandajului prin care se asigură legătura mobilă dintre piesele componente ale ansamblului;
- modificarea ansamblului de antrenare al pompei prin acoperirea rulmentului cu un disc metalic poziționat peste locul rulmentului.

Cauze subiacente

- nerespectarea ciclului de reparații obligatorii la locomotivă, conform prevederilor Normativului feroviar N.F. 67-006/2011 "*Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate*", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr.1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii astfel:
 - subpunctul 3.1, în sensul că locomotiva DA 863 nu a fost retrasă din circulație la realizarea normei de timp prevăzută pentru efectuarea reparațiilor planificate;
 - tabelul 3.1, lit. A, poziția nr.3, în sensul că nu a fost respectat ciclul de reparații planificate pentru locomotiva DA 863;
- nerespectarea prevederilor din "*Nomenclatorul de lucrări*" din specificația tehnică cod ST 6 - 2004 ediția 2 Revizia 1 "*Revizii planificate tip PTR3, RT, R1, R2, R22 și R3 la locomotive Diesel-electrice de 2100 CP*", în sensul că, în cadrul reviziilor planificate nu s-au efectuat toate operațiile consemnate la punctul 15;
- nerespectarea prevederilor din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006*, aprobate prin Ordinul Ministrului nr.2229/2006, respectiv art.41 alin. (4) și (5), cu privire la defectarea locomotivei;

În Stația CFR Bârlad, trenul de călători IR nr.1831 a sosit în data 27.12.2016 la ora 08:32'47" (după livret 08:36') și a plecat la ora 08:38'13" (după livret 08:38'), după o staționare de 5 minute și 26 de secunde.

Înainte cu un minut de expedierea trenului de călători IR nr.1831 din stația CFR Bârlad, mecanicul s-a deplasat la toaleta primului vagon pentru a se spăla pe mâini și pentru alte necesități firești.

În continuare, trenul de călători IR nr.1831 a circulat conform livretului de mers și în stația CFR Iași a sosit la ora 10:30.

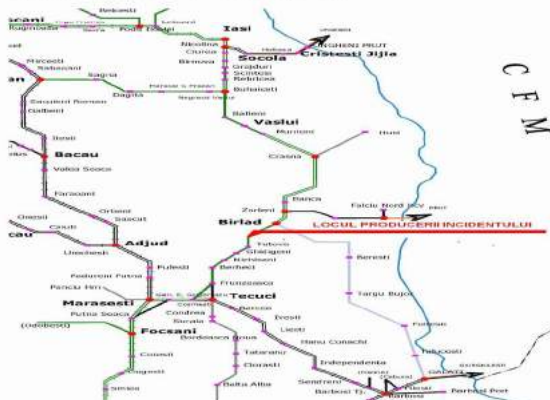
La data 27.12.2016 ora 10:07, după aproximativ 90 de minute de la trecerea trenului de călători IR nr.1831 prin dreptul semnalului de trecere BL5 al blocului de linie automat Tutova - Bârlad, trenul de călători IR nr.10661 a fost frânat de urgență la inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului BL5.

După verificarea pe teren efectuată de către personalul de specialitate SCB începând cu ora 12:40, s-a constatat că inductorii de 500 Hz și 1000/2000 Hz aferenți semnalului de trecere BL5, au urme de lovitură proaspete și firele de legătură dintre picheți și inductorii rupe, iar frânarea trenului de călători IR nr.10661 s-a datorat ruperii conexiunilor electrice de la inductorul de 1000/2000 Hz al semnalului BL5 de către o piesă de la locomotiva trenului 1831, conform înscrisului din fișa de avizare.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Schița nr 1
Locul producerii incidentului
Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale C.F. Iași pe secția de circulație Frunzeasca - Iași, pe linie simplă, neelectrificată.
Zona producerii incidentului este în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională C.F. Iași și este întreținută de salariații din cadrul Secției L1 Iași.



Trenul de călători IR nr. 1831, aparține operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Vagoanele și locomotiva de remorcare aparțin operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA București - SRTF Călători Galați și sunt întreținute și revizuite de salariații săi. Personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva de remorcare cât și personalul de tren (șef tren și conductor) aparțin aceluiași operator de transport feroviar de călători.

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc incidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională C.F. Iași.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe secția de circulație Frunzeasca - Iași sunt întreținute de către salariații din cadrul Sucursalei Regionale C.F. Iași.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotivă este proprietatea operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

Revizuirea și verificarea pe proces tehnologic a locomotivei a fost efectuată de către personal aparținând SNTFC „CFR Călători” SA.

Reviziile periodice și reparațiile accidentale la locomotivă au fost efectuate de personal aparținând SC RL Brașov – Secția de Reparații Locomotive Galați.

C.2.2. Companerea și echipamentele trenului

Trenul de călători IR nr.1831 a fost compus în stația CFR Galați și a fost format din 4 vagoane, 16 osii, 160 tone, 125 m. A fost remorcat cu locomotiva DA 863 ce aparține operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA - Depoul Galați, deservită de personal de tracțiune ce aparține SRTFC Galați.

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

C.2.3.1. Linii

Pe distanța Tutova – Bârlad, traseul în plan al căii ferate este constituit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe, viteza maximă de circulație fiind de 120 km/h.

În zona producerii incidentului linia este în aliniament și palier, linie simplă alcătuită din șine tip 65 montate pe traverse de beton T17, prindere indirectă tip K.

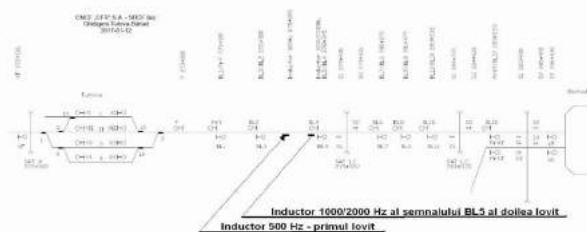
C.2.3.2. Instalații

Circulația între Hm Tutova și stația CFR Bârlad se face pe baza informației semnalelor de trecere ale blocului de linie automat banalizat.

Instalațiile sunt întreținute de salariații secției CT 1 Iași din cadrul Sucursalei Regionale C.F. Iași.

Schema nr. 2

Instalațiile de semnalizare și autopost de pe distanța Tutova - Bârlad



7

C.5.1.1. Revizorul de locomotive de serviciu în Depoul Galați în tura din 26/27.12.2016, a declarat următoarele:

- nu s-a constatat nicio deficiență la ieșirea locomotivei din depou;
- mecanicul de la locomotiva trenului IR nr.1832-1 nu a comunicat că ar fi ceva deosebit la locomotivă;
- la ieșirea locomotivei din depou dispozitivul de uns buza bandajelor era funcțional;
- a verificat funcționarea dispozitivului prin punerea locomotivei în mișcare;
- instalația era completă și funcțională;
- la ieșirea locomotivei DA 863 din revizie a verificat vizual dispozitivul de uns buza bandajelor;

C.5.1.2. Mecanicul de locomotivă de serviciu în remorcare trenului de călători IR nr.1831 din 27.12.2016 cu locomotiva DA 863, a declarat următoarele:

- a verificat locomotiva înainte de ieșire din depou;
- locomotiva a fost condusă de la postul 2;
- în timpul parcurșului nu a auzit zgomote anormale și nici nu au fost nereguli în funcționarea locomotivei;
- a fost avizat prin RTF de către IDM din Hm Tutova că sunt probleme la locomotivă (are o piesă care atârnă);
- în Hm Tutova a făcut o revizie la locomotivă și a constatat că bara dispozitivului de uns buza bandajelor era prinsă numai într-un capăt;
- a urcat din nou pe locomotivă și a luat cheia de 18/19 și un patent după care a desfășurat bara care era îndoită și îndepărtată în sus către cutia locomotivei;
- bara de la dispozitiv nu putea să cadă din poziția în care se afla;
- a demontat șurubul de prindere și a scos bara din locașul ei prin tragere;
- în momentul demontării barei aceasta era deformată în sus spre cutia locomotivei;
- în stația CFR Tecuci a efectuat revizie exterioră la locomotivă și nu a constatat nimic deosebit;
- în stația CFR Bârlad a efectuat revizia exterioră la locomotivă și nu a constatat alte probleme;
- după revizie a mers la primul vagon pentru a se spăla pe mâini fiind murdar de vaselină;
- după demontarea barei a comunicat IDM din Hm Tutova că totul este în regulă și că poate continua mersul fără probleme;
- la comunicarea cu IDM din Hm Tutova prin aparat RTF nu se auzea bine (întrerupt);
- nu a afirmat că a legat bara cu sârmă;
- în stația CFR Bârlad nu a constatat nimic altă problemă;
- nu a mai avut intervenții tehnice la locomotivă;
- în stația CFR Bârlad șeful de tren se afla pe peron, pe partea dreaptă în dreptul primului vagon, la ușă dinspre vagonul 2;
- nu a solicitat prezența șefului de tren în postul de conducere pentru supravegherea locomotivei în timp ce a mers la toaleta primului vagon din tren;
- nu a avut nicio discuție cu IDM expeditor din stația CFR Bârlad de la sosirea trenului și până la plecarea din stație;
- nu poate explica lovirea inductorilor;
- nu poate explica modul în care s-a putut deforma bara de la dispozitivul de uns buza bandajelor;
- în Hm Tutova a constatat că bara dispozitivului de uns buza bandajelor era prinsă doar într-un capăt, iar cealaltă parte a dispozitivului era căzută;
- la demontare în Hm Tutova, bara dispozitivului era îndoită spre rama boghiului și nu ieșea din gabaritul locomotivei;
- bara era îndepărtată în partea de sus, nu era înțepenită și cutia prezenta numeroase lovituri
- nu a intervenit asupra geometriei barei;
- la Hm Tutova a coborât de pe locomotivă, a constatat că bara este desprinsă dintr-un capăt, apoi a urcat pe locomotivă pentru a lua sculele, a demontat piulița, a luat bara, a urcat pe locomotivă și a urmărit IDM pentru a vedea semnalul plecarea trenului;
- în conformitate cu ghidurile de deparare, avea obligația de a interveni la locomotivă în acest caz;
- a comunicat prin RTF la IDM din Hm Tutova că totul s-a rezolvat, ca trenul își poate continua mersul și că nu sunt alte probleme;

9

C.2.3.3. Locomotive

Caracteristicile tehnice ale locomotivei DA 863:

- Tip: LDE 2100 CP;
- Putere: 2100 CP;
- Lungime peste tampon: 17 000 mm;
- Greutate (2/3 alimentată): 116 t;
- Sarcina pe osie: 19 t;
- Formula osilor: Co'-Co';
- Viteza maximă: 100 km/h;
- Înălțimea: 4 500 mm;
- Ampatamentul locomotivei: 12,4 m;
- Ultima reparație: 23.11.2006-RR la RELOC Craiova, de la care locomotiva a parcurs 581.748 km;
- Ultima revizie: 03.11.2016 – RT – SC RL Brașov – Secția de Reparații Locomotive Galați;
- Ultima verificare periodică: (PTH3) din 25.12.2016 SC RL Brașov – Secția de Reparații Locomotive Galați.

Starea tehnică a locomotivei:

- Instalațiile de frână directă și automată - funcționale;
- Instalația de siguranță și vigență era funcțională la ambele posturi de conducere;
- Instalația de control punctual al vitezei era funcțională și sigilată;

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicii de locomotivă și impiegații de mișcare s-a făcut prin stațiile radio-telefon, acestea funcționând satisfăcător.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

În conformitate cu devizele întocmite și transmise de către proprietarul materialului rulant implicat în producerea incidentului feroviar și administratorul infrastructurii feroviare pe care acesta s-a produs, valoarea estimativă a pagubelor la momentul întocmirii prezentului raport de investigare este de 6401,91 lei cu TVA, urmând ca valoarea finală să fie stabilită după evaluarea și repararea inductorilor din cale afectați de către o societate cu specific, autorizată și agrementată AFER.

C.3.3. Consecințele în traficul feroviar

Incidentul nu a avut consecințe în traficul feroviar.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 27.12.2016, în jurul orei 8:00, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer înorat, fără vânt, cu temperatura în aer de 2 °C.

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

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

- nu avea formular „condica rapoarte de eveniment” pe locomotivă și astfel nu a putut face avizare;

C.5.1.3. Șeful de tren de serviciu la trenul de călători IR nr.1831 din 27.12.2016 a declarat următoarele:

- în Hm Tutova a avut probleme la locomotiva trenului IR nr.1831;
- nu știe ce fel de probleme au fost la locomotivă și că el a ținut patentul și cheia, mecanicul știe;
- nu știe ce fel de sârmă s-a folosit pentru asigurarea piesei care atârna la locomotivă;
- mecanicul trenului a desfășurat o piesă și i-a spus că totul este în regulă;
- nu a auzit comunicațiile prin RTF între IDM și mecanicul de locomotivă;
- nu a văzut dacă în stația CFR Bârlad mecanicul a făcut revizie la locomotivă, întrucât trebuia să dea analiza trenului la IDM și se afla în dreptul ușii dinspre cel de-al doilea vagon;
- în stația CFR Bârlad nu a fost solicitat de mecanic să se urce în postul locomotivei;
- în stația CFR Bârlad s-a urcat pe locomotivă în postul de conducere din proprie inițiativă;
- nu știe cât timp a stat în postul de conducere;
- nu știe cum era instalația de uns buza bandajelor când a ajutat mecanicul la intervenția din Hm Tutova;
- în stația CFR Bârlad mecanicul s-a spălat pe mâini și ca să nu rămână locomotiva nesupravegheată, a fost acolo, (pe locomotivă n.n) deoarece la intrarea în stație a auzit un hârâit la RTF și a crezut că mecanicul îl solicită pe locomotivă.
- Cu ocazia chestionării a dat dovadă de lipsă de cooperare, a evitat răspunsurile clare, la obiect și a dat răspunsuri contradictorii.

C.5.1.4. IDM de serviciu la Hm Ghidigheni, în tura din 27.12.2016, a declarat următoarele:

- nu a observat nimic neconform la defilarea trenului IR nr.1831;

- nu a auzit comunicațiile prin RTF dintre mecanicul trenului IR nr.1831 și IDM din Hm Tutova sau cu alt salariat CFR.

C.5.1.5. Șeful de echipă L2 Hm Bârlad, de serviciu în ziua de 27.12.2016, a declarat următoarele:

- se afla în capătul X al Hm Tutova cu echipa L;
- a auzit un zgomot suspect la locomotivă și a văzut că atârna o tija metalică de grosimea unui deget;
- a avizat prin RTF pe IDM din Hm Tutova;
- a recepționat convorbirile partate între IDM și mecanicul trenului IR nr.1832-1, între care faptul că mecanicul a comunicat că este în regulă și poate pleca;
- tija atârna la o distanță de aproximativ 30 cm. față de sol și la 15 cm. față de ciuperca șinei;
- nu atingea traversele;
- nu a văzut că mecanicul a intervenit la locomotivă pentru că distanța era prea mare.

C.5.1.6. IDM de serviciu la Hm Tutova, în tura din 27.12.2016, a declarat următoarele:

- a defilat trenul IR nr.1831 la primire;
- nu a observat nimic neregulă la tren;
- a fost sesizat de șeful de echipă L că la locomotiva trenului IR nr.1831 este o piesă desprinsă care provoacă o bâtaie;
- a solicitat mecanicului trenului să facă o revizie la locomotivă, să vadă ce este în neregulă;
- a efectuat operațiile legate de trecerea prin stație a trenului IR nr.1862;
- a luat legătura cu mecanicul trenului și l-a întrebat de 3 ori prin RTF dacă își poate continua mersul;
- mecanicul a confirmat că totul este în regulă și poate pleca;
- a pus semnalul de ieșire pe liber și a expediat trenul conform graficului de circulație;
- când a ieșit din biroul de mișcare pentru a expedia trenul a văzut că mecanicul era în ușa locomotivei și se spăla sau se ștergea pe mâini;
- când mecanicul a răspuns a doua oară că totul este în regulă, acesta a mai comunicat ceva ce IDM nu a înțeles, electromecanicul SCB afirmând că mecanicul a comunicat ca ar fi legat, asigurat cu sârmă, după care mecanicul a mai confirmat încă o dată că totul este în regulă.

10

C.5.1.7. IDM de serviciu la stația CFR Bârlad, în tura din 27.12.2016, a declarat următoarele:

- nu a auzit comunicațiile dintre IDM din Tutova și mecanicul trenului IR nr.1831;
- la sosirea trenului IR nr.10661 în stație, a primit avizarea pentru frânarea de urgență la inductorul 1000/2000Hz, aferent semnalului de trecere BL 5.
- a avizat organul CT despre frânarea de urgență;
- a aflat de la electromecanicul SCB că inductorii de 500Hz și 1000/2000Hz aferenți semnalului de trecere BL5 sunt avariați;

C.5.1.8. IDM expeditor la stația CFR Bârlad, în tura din 27.12.2016, a declarat următoarele:

- a defilat trenul IR nr.1831 la intrare în stația CFR Bârlad;
- trenul IR nr.1831 a sosit în stația CFR Bârlad timpuriu și a staționat aproximativ 5 min;
- a luat analiza trenului de la șeful de tren;
- înainte cu 1 minut de plecare, mecanicul trenului s-a urcat la primul vagon la WC, fiind murdar pe mâini, pentru a se spăla și a întrebat dacă are suficient timp întrucât a intervenit la locomotivă;
- a primit nota de avizare a frânării de urgență la semnalul BL5 de la mecanicul trenului IR nr.10661;

C.5.1.9. Electromecanicul de serviciu la Districtul SCB Bârlad și Hm Tutova în 27.12.2016, a declarat următoarele:

- A auzit o persoană care a comunicat cu IDM;
- IDM a întrebat mecanicul locomotivei dacă a rezolvat problema iar mecanicul a răspuns că a legat cu o sărmă;
- În jurul orei 10:00, după ce a trecut următorul tren prin stație, a auzit că trenul a fost frânat la semnalul de trecere BL5 al blocului de linie automat Tutova – Bârlad;
- După 20 de minute a fost întrebat de șeful de district SCB prin telefonul mobil, dacă știe ceva despre frânarea de urgență;
- S-a prezentat la deranjamentul manifestat la semnalul de trecere BL5 al blocului de linie automat Tutova - Bârlad și a constatat că inductorul de 1000/2000 Hz avea lipsă furtunul de protecție dintre pichet și inductor și firele rupte;
- A verificat inductorul și a constatat că acesta este activ;
- A găsit furtunul de protecție la o distanță de 5,60 metri după semnalul de trecere BLA;
- A reparat provizoriu inductorul;
- Șeful de district a verificat inductorul de 500 Hz și a constatat că este avariat mai tare decât cel de 1000/2000 Hz și nu se putea remedia;
- La deplasarea spre stația CFR Bârlad s-au verificat instalațiile din linie curentă și nu s-au mai constatat alte avarii;
- Ulterior din stația CFR Bârlad a plecat o echipa SCB care a înlocuit cei doi inductori și au refăcut conexiunile.

C.5.2. Declansarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea incidentului feroviar, declansarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în **Regulamentul de investigare**. Astfel la intrarea locomotivei DA 863 în Depoul Iași, pentru primele constatări și prelevarea de probe, s-au prezentat investigator AGIFER și reprezentanții operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A. - SRTFC Iași. La locul producerii incidentului (pe secție, între Hm Tutova și stația CFR Bârlad), s-au prezentat reprezentanții ai gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” S.A. - Sucursala Regională C.F. Iași pentru constatarea defecțiunii și remediere. Ulterior, locul producerii incidentului a fost inspectat în comisie de către investigatorii AGIFER, reprezentanții ai operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A. - SRTFC Galați și reprezentanții ai gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” S.A. - Sucursala Regională CF Iași.

11

- Legea privind siguranța feroviară;
- 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.
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007;
- Norma pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate ale vehiculelor feroviare și periodicitatea acestora nr.67-005/2008;
- OMTI nr.1359/2012, care reglementează periodicitatea reparațiilor planificate, tip RR, RG și RK;
- Ordinul MT nr. 256/29.03.2013 pentru aprobarea normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România;
- Ordinul MT nr.1260/2013 privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în SC;
- Dispoziția 5/28.02.2002 a Directorului General al SNTFC „CFR Călători” SA privind lucrările care se execută de către personalul de atelier de pe procesul tehnologic și intervalele la care se execută reviziile tehnice la locomotivele SNTFC „CFR Călători” SA;
- Instrucția pentru întreținerea tehnică și reparare a instalațiilor SCB nr. 351.
- Instrucția instalației pentru controlul automat al vitezei trenurilor și autostop tip INDUSI – echipamentul din cale;

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

- copii ale documentelor depuse ca anexe la dosarul de investigare;
- fotografii realizate imediat după producerea incidentului de către membrii comisiei de investigare;
- rezultatele verificărilor efectuate imediat după producerea incidentului feroviar la suprastructura căii și la locomotiva implicată în incident;
- examinarea și interpretarea stării tehnice a elementelor implicate în incident: infrastructură, instalații feroviare și tren;
- chestionarea salariaților implicați în producerea incidentului feroviar.

C.5.5. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant

C.5.5.1. Date constatate cu privire la instalații

Pe distanța de circulație Tutova – Bârlad stațiile CFR sunt dotate cu instalații CED, dependența dintre acestea fiind realizată prin BLA.

Cu ocazia verificărilor s-a constatat ca inductorii prezentau deteriorări provocate de lovitura cu un corp dur, fără a fi deplasați de la cotele geometrice, care erau în limite normale.

- Inductorii loviți sunt următorii:
- **BLA Tutova - Bârlad:**

Inductorul de 500 Hz, aferent semnalului BL5, prezintă capacul și cutia de borne sparte **Foto 1**:



Foto 1

13

C.5.3. Sistemul de management al siguranței

A. 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 ASBI5003 – 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 exploatarei, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatarei sistemului de control al traficului și de semnalizare.

La data producerii incidentului feroviar sistemul de management al siguranței feroviare cuprindea, în principal:

- declarația de politică în domeniul siguranței;
 - manualul de management;
 - obiectivele generale calitative și cantitative ale managementului siguranței;
 - procedurile operaționale elaborate/actualizate, conform Regulamentului UE nr.1169/2010.
- În conformitate cu Anexa 3 a Legii nr.55/2006, la nivelul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, au fost utilizate „Obiectivele generale calitative și cantitative ale managementului siguranței feroviare” pentru perioada 2014 – 2017.

B. La momentul producerii incidentului feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, în calitate de operator de transport feroviar de călători avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.535/2007 (modificat prin Ordinul M.T.I. nr.884/2011 și completat prin Ordinul M.T.I. nr.2179/2012) privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România și deinea:

- Certificatul de siguranță - Partea A, cu număr de identificare CSA nr.0018 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar în conformitate cu legislația națională aplicabilă;
- Certificatul de siguranță - Partea B, cu număr de identificare CSB nr.0099 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER 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 aplicabilă;

Comisia de investigare a analizat Procedura Operațională PO-0-8.5.3-05, „Managementul riscurilor asociate siguranței feroviare” și a constatat că la nivelul subunității deținătoare a locomotivei, în cadrul fișei de identificare pericole/evaluare riscuri generate, nu a fost identificat factorul de risc „menținerea în serviciu a locomotivelor la care au fost depășite normele de timp sau kilometri pentru reparații planificate”, nu a fost evaluat nivelul acestui risc și nici nu a fost întocmită o fișă de măsură.

C. La momentul producerii incidentului feroviar SC „CFR-SCRL Brașov” SA - Secția de reparații locomotive Galați, în calitate de operator economic care desfășoară activități conexe și adiacente transportului feroviar deține:

“CERTIFICAT PENTRU FUNCȚII DE ÎNTREȚINERE care confirmă acceptarea sistemului de întreținere în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și OMT 635/2015” valabil de la data de 10.05.2016 până la data de 09.05.2017.

C.5.4. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare

La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele **norme și reglementări**:

12

Inductorul de 1000/2000 Hz, aferent semnalului BLS prezintă cutia de borne sparte **Foto 2**:



Foto 2

Pe distanța de circulație Tutova – Bârlad sunt încă 16 inductori care nu au fost avariați:

- De la Hm Tutova până la locul inductorilor avariați sunt amplasați încă 6 inductori (3 x 500 Hz, 3 x 1000/2000 Hz);
- De la locul inductorilor avariați până la stația CFR Bârlad sunt amplasați încă 10 inductori (5 x 500 Hz, 5 x 1000/2000 Hz);

C.5.5.2. Date constatate cu privire la linie

Incidentul s-a produs pe o secție de circulație pe care viteza maximă de circulație a trenului, conform *Livretului Central cu mersul trenurilor de Călători de rang II și III*, este de 120 km/h.

Secția de circulație Teocui – Bârlad, are suprastructura căii formată din linie simplă, alcătuită din șine tip 65 montate pe traverse de beton T17, prindere indirectă tip K, în stare activă și completă.

C.5.5.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

La locomotiva DA 863 65-1324-6, aparținând operatorului SNTFC „CFR Călători” SA – SRTFC Iași - Depoul Galați, a fost efectuată reparație tip RR cu modernizare la SC Electroputere SA Craiova la data 23.11.2006, data de la care a parcurs 581.748 km, până la momentul defectării. Ultima revizie RT s-a efectuat la data de 03.11.2016 de personal care aparține de SC RL Brașov – Secția de Reparații Locomotive Galați.

Ultima verificare periodică PTh3 a fost efectuată în data 25.12.2016 de personal care aparține de SC RL Brașov – Secția de Reparații Locomotive Galați, în Depoul Galați.

Conform Procesului verbal de citire și interpretare a datelor înregistrate de IVMS nr.IS2/T1/3/3/1094/2015, întocmit de Depoul Galați, în data 27.11.2016 trenul de călători IR nr.1831 a circulat conform livretului, cu respectarea vitezelor maxime de circulație, pe distanța Frunzeasca – Bârlad, viteza maximă de circulație fiind 120 km/h.

Cu ocazia verificărilor efectuate vizual și prin demontare la locomotiva DA 863 de către personalul specializat din cadrul SCRL Brașov SA - Secția RL Galați (Proces verbal de constatare tehnică nr.254/64/2015), în prezența investigatorului AGIFER și a șefului de depou Galați, au fost constatate următoarele:

- Șurubul axului dispozitivului pentru uns buza bandajelor (cap antrenare manivelă) cu filetul uzat în proporție de 60% (**Foto nr.3, 4**);
- Șurubul axului dispozitivului pentru uns buza bandajelor (cap antrenare manivelă) prezinta urme de lovitură pe ax în zonele de filetare și fretare (**Foto nr. 3, 4**);
- Șurubul axului dispozitivului pentru uns buza bandajelor (cap antrenare manivelă) prezinta în gaura pentru splint asigurare puilă, o sărmă cu diametru de cca 3 mm și lungime egală cu diametrul axului filetat, cu urme de forfecare (**Foto nr.8**);

14

- Vopseaua răzuită, chitul spart, circular pe cutia locomotivei (partea inferioară – zona curbată în dreptul osiei nr. 3, urmare loviturilor produse de bieleta dispozitivului prin rotirea acesteia în plan vertical, în prinderea din capul osiei (Foto nr.7);
- Bieleta pentru acționarea dispozitivului de uns buza bandajelor, deformată în exteriorul locomotivei cu 43 cm. față de poziția normală de funcționare (Foto nr.6);
- Distanța dintre capetele bieletei dispozitivului de uns buza bandajelor, în stare deformată, este de 58 cm (Foto nr. 5).



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7



Foto 8

15

C.6.2 Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Urmare constatrilor prezentate în capitolul C.5.5.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia - Constatări efectuate la locomotiva DA 863, după producerea incidentului feroviar, membrii comisiei de investigare au concluzionat că starea tehnică a locomotivei a influențat producerea incidentului feroviar manifestat prin lovirea inductorilor din cale poziționați pe partea dreaptă a sensului de mers al acesteia.

C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza faptelor constatate la fața locului, și anume:

- existența urmelor de lovire, constatarea inductorilor de 500 Hz și de 1000/2000 Hz, aferenți semnalului de trecere BL5, aflați în cale pe partea dreaptă a sensului de mers între Hm Tutova și stația CFR Bârlad;
- șurubul axului de antrenare a pompei, cu filetul uzat în proporție de 60%;
- șurubul axului dispozitivului pentru uns buza bandajelor (cap antrenare manuală) prezintă urme de lovituri pe ax în zonele de filetare și fretare (Foto nr. 3, 4);
- șurubul axului dispozitivului pentru uns buza bandajelor (cap antrenare manuală) prezintă în gaura pentru splint asigurare pialță o sămă cu diametru de 3 mm și lungime egală cu diametrul axului filetat, cu urme de forfecare (Foto nr. 8);
- de la Hm Tutova, până la locul inductorilor avariați sunt amplasați încă 6 inductori (3 x 500 Hz, 3 x 1000/2000 Hz), care nu au fost afectați (Schia nr.2);
- inductorul de 500 Hz, aferent semnalului BL5, prezintă capacul și cutia de borne sparte (Foto nr.1);
- inductorul de 1000/2000 Hz, aferent semnalului BL5 prezintă cutia de borne spartă (Foto nr.2);
- de la locul inductorilor avariați până la stația CFR Bârlad sunt amplasați încă 10 inductori (5 x 500 Hz, 5 x 1000/2000 Hz), care nu au fost afectați;
- existența urmelor de lovire a bieletei de antrenare a dispozitivului, pe cutia locomotivei;
- posibilitatea rotirii cu ușurință a bieletei de antrenare a dispozitivului de uns buza bandajelor;
- încovoierea și forma finală a bieletei, așa cum a fost constatată de comisie,

membrii comisiei de investigare au concluzionat că lovirea inductorilor din cale poziționați pe partea dreaptă a sensului de mers al trenului, se datorează desprinderii unei piese din ansamblul care acționează pompa dispozitivului de uns buza bandajelor.

După plecarea trenului de călători IR nr.1831 din Hm Tutova, la km 278+095 o piesă din componența sistemului de uns buza bandajelor, intrată în gabariul de liberă trecere, a lovit carcasa și a smulș firele de legătură și cutia de borne ale inductorului de 500 Hz aferent semnalului BL5 iar la km 278+373 a smulș firele de legătură și capacul cutiei de borne ale inductorului de 1000/2000 Hz aferent aceluiași semnal BL5.

Comisia consideră că există probabilitatea rezonabilă ca evenimentele să fi decurs cronologic astfel:

- biela, împreună cu tija de acționare a dispozitivului de uns buza bandajelor, s-a desprins de pe axul pompei după trecerea de zona celor 6 inductori din cale neafecțată;
- biela, împreună cu tija de acționare a dispozitivului de uns buza bandajelor, a lovit inductorii de 500 Hz și 1000/2000 Hz de la semnal BL5 Tutova - Bârlad, cu smulgera firelor dintre pichet și inductori, deplasarea pichetului și a tuburilor de legătură înspre Bârlad;
- ulterior s-a desprins și tija de acționare de biela dispozitivului de uns buza bandajelor;
- bieleta dispozitivului de uns buza bandajelor s-a rotit în sensul de mers (sensul de rotire al osiei 3), producând lovituri pe suprafața exterioară a cutiei locomotivei;
- bieleta dispozitivului de uns buza bandajelor a lovit traversele și prisma de balast deformându-se înspre exteriorul locomotivei și în afara zonei de amplasare a inductorilor din cale, astfel încât următorii inductori până la Stația CFR Bârlad nu au fost afectați;
- în Stația CFR Bârlad mecanicul a demontat biela deformată de la dispozitivul de uns buza bandajelor.

17

Conform declarațiilor revizorului de locomotivă și a mecanicului de locomotivă, a înscrisurilor din carnetul de bord al locomotivei, din procesul verbal de citire a benzii de vitezetromu, locomotiva DA 863 a coperșus din punct de vedere tehnic la ieșirea din Depoul Galați și a funcționat în condiții normale până la Hm Tutova.

La vagoane

Nu s-au semnalat probleme tehnice (defecțiuni) la vagoanele din componența trenului de călători IR nr.1831.

C.5.6. Interfața om – mașină – organizație

Personalul feroviar implicat în producerea incidentului (mecanic, șef tren și conductor) se afla în prima parte a timpului de efectuare a serviciului comandat și deținea avize de aptitudine medicală și psihologică în termen, necesare pentru exercitarea funcțiilor.

Incidentul feroviar produs în linie curentă Hm CFR Tutova – Stația CFR Bârlad a constat în lovirea inductorilor de doi inductori de cale din componența instalației BLA pe distanța respectivă. Lovirea inductorilor s-a produs ca urmare a defecțiilor în parcurs a dispozitivului de uns buza bandajelor, prin desprinderea brațelor de angrenare a pompei rezervorului, intrarea în gabariul de liberă trecere.

Prima eroare umană în lanțul de erori și violări de norme și instrucțiuni care s-au produs în cazul acestui incident, a constat în nerespectarea ciclului de reparație tip RG la locomotiva DA 863, aceasta având norma de timp depășită cu 6 (șase) ani, 1 (una) lună și 4 (patru) zile de la data la care ar fi trebuit retrasă din circulație și introdusă în reparație, prilej cu care, conform nomenclatoarelor de lucrări în vigoare, la dispozitivul de uns buza bandajelor, prin demontarea acestuia, ar fi putut fi depistate și înlăturate defectele și uzurile care au favorizat desprinderea brațelor de angrenare a pompei rezervorului.

Faptul că, la nivel organizațional, prin politica economică deficitară cauzată de situația financiară precară a operatorului de transport feroviar, nu se asigură o stare tehnică a parcului de locomotive prin introducerea ciclică și la timp în reparații, conduce la reducerea dimensiunii responsabilității în activitatea personalului prin care se asigură mentenanța între două reparații mari.

Acest lucru favorizează producerea de erori umane în lanț, de la personalul ce trebuie să asigure intervențiile la revizii planificate și PT113 pe procesul tehnologic de echipare, la revizor de locomotivă și până la personalul de exploatare (mecanic).

Din parcul inventar de 7 (șapte) locomotive diesel de 2100 C.P., aflat în gestiunea SRTFC Galați - Depoul Galați, toate au termenul de scadență la RG (de 4 ani) depășit cu durate de timp cuprinse între 4 și 7 ani.

Situația este la fel de gravă și la parcul de locomotive diesel hidraulice, toate cele 5 locomotive aflate în exploatare având termenul de reparație ciclică la 3 ani, depășit cu durate de timp de la 4 la 10 ani.

Aproape aceeași situație se prezintă și în cazul parcului de locomotive electrice, din 30 de locomotive aflate în parcul inventar, doar 3 (trei) sunt apte de serviciu, fără norma de timp (de 5 ani) depășită.

C.5.7. Incidente anterioare cu caracter similar

Un incident feroviar cu caracter similar, cu implicare de personal și mijloc de remorcare din depoul Iași, de aceeași gravitate ca încadrare în Regulament și cu pagube materiale însemnate, s-a produs în data de 06/07.08.2015, când o furcă de suspensie ruptă la locomotiva de remorcare DA 1324 a trenului de călători nr. IR 1962, a provocat lovirea și distrugerea a 39 de inductori din cale, pe distanța Scănteia – Frunzeasca (Sucursala Regională C.F. Iași) și a 37 de inductori din cale pe distanța Tecuci Nord – Barboși (Sucursala Regională C.F. Galați).

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Urmare constatrilor prezentate în capitolul C.5.5.2. Date constatate cu privire la linii, după producerea incidentului, membrii comisiei de investigare au concluzionat că starea tehnică a căii de rulare nu a constituit o cauză sau un factor în producerea incidentului.

16

La ora 10:07, după aproximativ 90 de minute de la trecerea trenului călători IR nr.1831 prin dreptul semnalului de trecere BL5 al blocului de linie automat, trenul de călători IR nr.10661 a fost frânat de urgență la inductorul de 1000/2000 Hz, aferent semnalului BL5.

După verificarea pe teren efectuată de către personalul de specialitate SCB, începând cu ora 12:40, s-a constatat că inductorii de 500 Hz și 1000/2000 Hz aferenți semnalului de trecere BL5, au urme proaspete de lovituri și firele de legătură dintre pichet și inductori rupte, iar frânaarea trenului de călători IR nr.10661 s-a datorat rușii conexiunilor electrice de la inductorul de 1000/2000 Hz al semnalului BL5, de către o piesă de la locomotiva trenului de călători IR nr.1831.

La ora 13:40 organul CT a înscris în RRLISC din stația CFR Bârlad faptul că cei doi inductori sunt loviți și necesită înlocuire.

Primele urme de lovire ale inductorilor din cale au fost constatate de către electromecanic SCB la inductorul de 500 Hz al semnalului de trecere BL5 pe distanța de circulație Tutova – Bârlad.

La data de 27.12.2016 ora 15:30 acest caz a fost avizat ca incident feroviar conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.10. din Regulament.

Nu s-a putut stabili forma și poziționarea barei (bielei) instalației de uns buza bandajelor la demontarea acesteia în jurul orei 8:20, întrucât aceasta a fost în posesia mecanicului de locomotivă, până la sosirea trenului în stația terminus și implicat a investigatului AGIFER în jurul orei 17:00 în Depoul Iași.

În timpul desfășurării procesului de investigare nu s-au găsit probe sau indicii ai cei doi inductori au fost loviți de alt material rulant.

În zona producerii incidentului s-au constatat urme de lovire într-un mod neregulat a traverselor din cale (Foto nr.9, 10, 11 și 12).

În data de 27.12.2016, între orele 8:20 (înainte de circulația trenului de călători IR nr.1831) și 10:07 (când trenul de călători IR nr.10661 a fost frânat de urgență la BL5), nu au mai fost avizate alte defecțiuni la materialul rulant sau deranjamente la BLA.

La sosirea trenului de călători IR nr. 1831 în stația CFR Iași, după remizare în Depoul Iași, după întoarcere și remizarea locomotivei în Depoul Galați, precum și la acțiunea de investigare din stația CFR Bârlad, mecanicul de locomotivă nu a făcut nicio referință și nicio avizare referitoare la cealaltă piesă din ansamblul dispozitivului de uns buza bandajelor, despre care susține ulterior (la data de 22.02.2017) că ar fi căzut în parcurs.

Se poate face și o analiză prin eliminarea celorlalte ipoteze posibile:

Ipoțeză nr.1: Distrugerea de către persoane străine

Analiză cazuri similare:

- distrugerii frecvente sunt înregistrate ca rușii de fire de la cablul de legătură dintre pichet și inductor;
- au fost cazuri de distrugeri ale carcascilor și cutiilor de borne în anii anteriori. Aceste cazuri s-au produs înainte de introducerea masivă a inductorilor cu carcasci de plastic (anul 2003) și vizau smulgera aluminiului de la carcascile inductorilor;
- cauzurile de vandalizări vizau toate elementele SCB din zona afectată. În acest caz, inductorul vecin de 1000/2000 Hz nu a avut nici o urmă de agresiune;
- nu a fost vandalizat inductorul vecin, ci inductorul aflat la 250 m. distanță;

Concluzie: Distrugerea celor doi inductori de către persoane străine este foarte puțin probabilă.

Ipoțeză nr.2: Lovirea inductorilor de către un corp desprins din materialul rulant în mișcare

Analiză cazuri similare:

- în anii 2016 și 2015 au fost cazuri similare pe raza SRTFC Iași cu avarii asemănătoare la instalațiile autostop afectate (lovirea și spargerea carcascilor, rușii cutiilor de borne și smulgera tuburilor de legătură);
- dinamica loviturilor, succesiunea acestora și afectarea pe un singur sens de mers a instalației din cale, induce cu o mare probabilitate că același element (corp) să fi acționat asupra ambilor inductori;
- corpul care a lovit inductorii aparținea cu certitudine unui material rulant în mișcare – lovire verticală în regim dinamic;

18

- ultimul material rulant care a circulat pe aceasta distanță și nu a fost frânat de instalația autostop afectată, a fost trenul de călători IR nr.1831;
- singurul material rulant care a avut probleme tehnice a fost trenul de călători IR nr.1831, iar acestea au fost sesizate înainte de trecerea trenului de Hm Tutova, ultima oprire înainte de zona afectată;

Concluzie: Considerăm că inductorii de 500 Hz și 1000/2000 Hz, aferenți semnalului de trecere BL5, au fost loviți de un corp ce aparținea locomotivei trenului de călători IR nr.1831.

Urme pe traverse în zona inductorilor loviți:



Foto 9



Foto 10



Foto 11



Foto 12

19

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. și SNTFC „CFR Călători” SA.

Membrii comisiei de investigare:

| | | |
|--------------------------|--------------------------|-------|
| Spiridon PITICARI | - investigator principal | _____ |
| Vasile GRIVINCĂ | - membru | _____ |
| Ionel FLOREA | - membru | _____ |
| Dorin GALAT | - membru | _____ |

21

D. Cauzele producerii accidentului

D.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie intrarea în gabaritul CFR de liberă trecere a ansamblului de antrenare a pompei de uns buza bandajelor.

Factori care au contribuit

Factorul care a contribuit la producerea incidentului feroviar a fost menținerea în exploatare a locomotivei DA 863 peste durata normei de timp pentru efectuarea reparațiilor planificate, fapt ce a condus la:

- uzura de peste 60% a filetelui de la șurubul axului de antrenare a dispozitivului pentru uns buza bandajelor;
- desfacerea puiței de fixare a mecanismului de antrenare a pompei de ungere și a ruperii bolțului care articulează biela de pârghia de comandă a pompei;
- deformarea în zona filetată a axului de antrenare al pompei de uns buza bandajului prin care se asigura legătura mobilă dintre piesele componente ale ansamblului;
- modificarea ansamblului de antrenare al pompei prin acoperirea rulmentului cu un disc metalic poziționat peste locul rulmentului.

D.2. Cauze subiacente

- nerespectarea ciclului de reparații obligatorii la locomotivă, conform prevederilor Normativului feroviar N.F. 67-006/2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr 1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii astfel:
 - subpunctul 3.1, în sensul că locomotiva DA 863 nu a fost retrasă din circulație la realizarea normei de timp prevăzută pentru efectuarea reparațiilor planificate;
 - tabelul 3.1, lit. A, poziția nr.3, în sensul că nu a fost respectat ciclul de reparații planificate pentru locomotiva DA 863;
- nerespectarea prevederilor din „Nomenclatorul de lucrări” din specificația tehnică cod ST 6 – 2004 ediția 2 Revizia 1 „Revizii planificate tip PTh3, RT, R1, R2, 2R2 și R3 la locomotivele Diesel-electrice de 2100 CP”, în sensul că, în cadrul reviziilor planificate nu s-au efectuat toate operațiile consemnate la punctul 15;
- nerespectarea prevederilor din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006*, aprobate prin Ordinul Ministrului nr.2229/2006, respectiv art.41 alin.(4) și (5), cu privire la defectarea locomotivei;
- nerespectarea prevederilor din Regulamentul de investigare art. 16. pct.a și pct.b, art. 22 alin. (2) și alin.(4).

D.3. Cauze primare

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art. 8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs și anume în circulația trenurilor, fapta se clasifică, ca incident feroviar conform art. 8, Grupa A, pct.1.10.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

20

RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 01.06.2016 ora 18:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, între Hm CFR Ruginosa și stația CFR Pașcani firul I, în circulația trenului de călători R nr.5402-1



EDIȚIE finală
30 Mai 2017

București, Calea Griviței nr.393, sector 1, cod poștal 010719
tel.: 040-021-307.2297, fax: 040-021-311.6610, fax: 040-021-307.6805

| CUPRINS | |
|---|----|
| A.PREAMBUL..... | 2 |
| A.1. Introducere..... | 2 |
| A.2. Procesul investigației..... | 2 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE..... | 3 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE..... | 4 |
| C.1. Descrierea incidentului..... | 4 |
| C.2. Circumstanțele incidentului..... | 8 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 8 |
| C.2.2. Componența și echipamentele trenului..... | 8 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului..... | 8 |
| C.2.3.1. Linii..... | 9 |
| C.2.3.2. Instalații..... | 9 |
| C.2.3.3. Locomotivă..... | 9 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare..... | 9 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 9 |
| C.3. Urmările incidentului..... | 10 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 10 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 10 |
| C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar..... | 10 |
| C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului..... | 10 |
| C.4. Circumstanțe externe..... | 10 |
| C.5. Desfășurarea investigației..... | 10 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat..... | 10 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței..... | 12 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare..... | 13 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant..... | 13 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații..... | 13 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie..... | 14 |
| C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia..... | 15 |
| C.5.5. Interfața om – mașină – organizație..... | 15 |
| C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar..... | 16 |
| C.6. Analiză și concluzii..... | 16 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii..... | 16 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor din componența trenului..... | 16 |
| C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului..... | 17 |
| D. CAUZELE INCIDENTULUI..... | 18 |
| D.1. Cauza directă..... | 18 |
| D.2. Cauze subiacente..... | 18 |
| D.3. Cauze primare..... | 18 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ..... | 19 |

București, Calea Griviței nr.393, sector 1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7903, 021/307.1872, fax: 021/307.6805

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

La data de 02.06.2016 Revizorul Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale C.F. Iași, prin fișa nr.400 a avizat faptul că, la verificarea pe teren la ora 0:50, în urma unui deranjament produs la ora 18:50 în ziua anterioară, pe linia curentă I Ruginosa – Pașcani, de pe secția de circulație Iași – Pașcani, linie dublă electricată, organul CT a constat un număr de 8 inductori avariați.

La verificarea ulterioară de către reprezentanții SNTFC „CFR Călători” – Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Iași, a trenului de călători R nr.5402-1 remorcat cu locomotivă electrică nr. 91 53 0 43 0085-7, denumită în continuare locomotivă EC 085, la aceasta din urmă s-a constat bielele de tracțiune de la boghiul nr. 1 (al doilea în sensul de mers) desprinsă din traversa dansantă, bielele rămânând susținută doar prin bulonul de prindere în urechile de fixare prevăzute pe cutia locomotivă, în dreptul osiei nr.2 (stânga), ajungând din poziție orizontală în poziție verticală.

În aceste condiții, prin mișcările de balans longitudinal, capătul desprins al bielei a intrat în gabaritul CFR de liberă trecere și prin lovitură a produs avariarea a 8 inductori de cale.

Agencia de Investigare Feroviară Română - AGIFER, denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare, în conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, a Hotărârii de Guvern 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 HG nr.117/2010, denumit în continuare Regulament de Investigare.

În temeiul art.19 alin.(2) din Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, coroborat cu art.48 din Regulamentul de Investigare, precum și cu art.1 alin.(2) din HG nr. 716/02.09.2015, AGIFER, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, are obligația de a deschide acțiuni de investigare și de a constitui comisii de investigare pentru strângerea și analizarea informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente/incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Acțiunea de investigare a AGIFER se realizează independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA, precum și fișa de avizare a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, cu privire la incidentul feroviar produs la data de 01.06.2016, în jurul orei 18:50 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, între Hm Ruginosa și stația CFR Pașcani, prin lovirea a 8 inductori de cale de o piesă desprinsă de la locomotivă de remorcare EC 085, a trenului de călători R nr.5401 și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca incident în conformitate cu prevederile art.8, grupa A, pct.1.10 din Regulamentul de Investigare, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare și numirea investigatorului principal al comisiei de investigare.

Prin NOTA nr.1/07/2016 a Directorului General Adjunct al AGIFER, a fost desemnat ca investigator principal d-nul Vasile GRIVINCĂ, investigator în cadrul Compartimentului Investigare accidente/incidente feroviare și soluționare divergențe Iași.

După consultarea prealabilă a părților implicate, domnul Vasile GRIVINCĂ în calitate de investigator principal, prin Decizia nr.1126/15/2016, a numit comisia de investigare, conform prevederilor din Regulamentul de Investigare art.47, alin.(2), în următoarea componență:

- Spiridon PITICARI – investigator – Structura Teritorială Iași a AGIFER;

- Ionel FLOREA - Revizor Regional SC(I)-RRSC din cadrul Sucursalei Regionale Căi Ferate Iași;
- Daniel SĂICU - Revizor regional SC(T)-Revizoratul Regional SC din cadrul SRTFC Iași;

După începerea acțiunii de investigare, prin actul nr. IS12/1/690/2016 al SRTFC Iași, investigatorului principal i-a fost comunicat faptul că participarea în comisia de investigare, ca membru, a d-lui Daniel SĂICU a devenit imposibilă, acesta fiind înlocuit de dl. Eugen ILIE - inginer specialist în cadrul Diviziei Exploatare a SRTFC Iași, motiv pentru care, în data de 21.06.2016 a fost emisă o nouă decizie de numire a comisiei, cu nr. 1126/20/2016, acțiunea de investigare continuând în noua componență a comisiei.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 01.06.2016, locomotivă EC 085 a remorcat trenul de călători R nr. 5402-1, pe secția Iași – Pașcani, cu plecare din Iași la ora 16:23, cu schimb de personal în stația CFR Pașcani, apoi una s-a remorcat trenul de călători R nr.5402 la stația CFR Mărășești, lucru care nu s-a mai întâmplat deoarece în stația CFR Pașcani a fost declarat defectă.

Pe distanța Hm Ruginosa – Pașcani, la locomotivă de remorcare EC 085, s-a produs desprinderea bielei din capătul de fixare de pe traversa dansantă a boghiului nr.1 și prin mișcările de balans longitudinal cu capătul astfel desprins, a intrat în gabaritul CFR de liberă trecere și, prin lovitură, a provocat avariarea a 8 inductori de cale, aceștia devenind pasivi prin circuitul rezonant bobină - condensator.

Cauzele producerii incidentului, factori care au contribuit:

Cauza directă a producerii incidentului feroviar a constat în depășirea limitei gabaritul pentru elementele instalațiilor feroviare de către bielele de tracțiune, ca urmare a desprinderii acestuia din capătul de fixare pe traversa dansantă, lovind instalațiile aflate în imediata vecinătate.

Factori care au contribuit:

- Menținerea necorespunzătoare a locomotivei EC 085 datorată:
 - neefectuării reparației planificate, tip RG, cu scadență în 20.12.2009;
 - utilizării de componente structurale (bulon, piuliță) confecționate din materiale cu caracteristici tehnice neconforme, realizate în alte variante constructive decât cele prescise (bulon fără canal de ungere, piuliță fără despicioară pe generatoare);
 - lipsei de reglementare în Specificația Tehnică a obligativității realizării ungerii lagărilor de alunecare dintre bulon și bușa bielei, la niciun tip de revizie planificată. Precizăm că existența unei asemenea norme ar fi dus la adaptarea în sens corespunzător a soluțiilor constructive ale buloanelor și piulițelor (cu ocazia mentenanței preventive s-ar fi depistat buloane fără canal de ungere și situația s-ar fi remediat). Astfel ansamblul bulon – piuliță, de susținere a bielei de tracțiune, nu erau supuse decât operațiilor de mentenanță corectivă (acestea se strângeau când erau constatate slăbite), nu și celor de mentenanță preventivă (nu există nicio reglementare în acest sens, prin Specificația tehnică aprobată de AFER);
 - lipsei unei instruiți corespunzătoare (adevate) a personalului cu atribuții de verificare tehnică în sensul celor prezentate, în legătură cu aceste detalii constructive ale părții mecanice a locomotivelor electrice de tip Bo-Bo de 3400 KW;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor de la subpunctul 3.1 din Normativul feroviar N.F. 67/006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau norme de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr.1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, în sensul că locomotivă EC 085 nu a fost retrasă din circulație la realizarea normei de timp;
- nerespectarea prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Anexa 4 – **Obligațiile revizorului de locomotivă privind starea tehnică a locomotivei** - art.2, alin.(1) litera c), alin.(5), art.3, alin.(1) litera c) și f) cu privire la obligațiile personalului cu atribuții în verificarea și certificarea stării tehnice a locomotivelor la intrarea și ieșirea din unitățile de tracțiune în vederea remorțării trenurilor;

București, Calea Griviței nr.393, sector 1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7903, 021/307.1872, fax: 021/307.6805

București, Calea Griviței nr.393, sector 1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7903, 021/307.1872, fax: 021/307.6805

Cauze primare:

Nu au fost identificate **cauze primare** ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulament*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct.1.10.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE**C.1. Descrierea incidentului**

La data de 01.06.2016, locomotiva EC 085, a ieșit din Depoul Iași la ora 15:09, pentru a remorca trenul de călători R nr. 5402-1 pe relația Iași – Pașcani, cu plecare din Iași la ora 16:23, cu schimb de personal în stația CFR Pașcani, apoi în continuare urma să remorque trenul de călători R nr. 5402 la stația CFR Mărășești.

Anterior, la aceeași dată, locomotiva EC 085 a remorcat trenul de călători R nr. 5524, pe secția Tg. Neamț – Iași, cu sosirea în stația CFR Iași la ora 13:18. Conform turnusului dar și urmare faptului că locomotiva EC 085 avea efectuată revizia intermediară tip PTh3 în data de 31.05.2016, aceasta nu avea program de intrare în depou în data de 01.06.2016, însă a fost introdusă pentru culegerea datelor înregistrate de instalația CEL (contor energie electrică) la ora 13:57.

Menționăm că nu a fost consemnată intrarea/ieșirea la postul de control în depou și nu a fost verificată starea tehnică a locomotivei, atât la intrare cât și la ieșire de către revizorul de locomotivă, conform normelor din regulamentele naționale.

În aceste condiții, locomotiva EC 085 a remorcat trenul de călători R nr. 5402-1, fără ca în parcurs, de către mecanic, sau la defilarea efectuată de către impiegații de mișcare, pe secția Iași – Pașcani, să fie sesizate probleme în legătură cu siguranța feroviară.

Locul producerii incidentului este prezentat în figura nr.1.



Fig. nr. 1

După sosire în stația CFR Pașcani la ora 17:50, la revizia exterioră efectuată la locomotivă, mecanicul a constatat bielea de tracțiune desprinsă de un capăt (foto nr.1), din traversa dansantă, la

boghiul nr.1, partea dreaptă, postul de conducere A, opus celui din care a fost deservită locomotiva, pe aceeași parte pe care s-a aflat (mecanicul) în conducerea trenului.



Foto nr.1



Foto nr.2



Foto nr.3



Foto nr.4

Mecanicul a declarat locomotiva defectă, a comunicat la Depoul Iași starea tehnică în care se afla aceasta și la sugestia conducătorilor ierarhici, a asigurat prinderea bielei la capătul desprins (foto nr.5), pentru a crea condiții tehnice favorabile circulației locomotivei către depoul de domiciliu.

București, Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax: 021/307.6805

4



Foto nr.5

În aceeași dată la ora 18:55 electromecanicul de serviciu de la punctul de încălzire Pașcani a fost avizat de IDM dispozitor din stația CFR Pașcani de producerea unui deranjament la circuitul de cale XT-1AD pe distanța BLA Pașcani – Ruginoaș. Electromecanicul SCB a început verificarea circuitului de cale de la dulapul aferent semnalului Pr.XT unde a observat că inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului este avariat.

În aceste condiții, electromecanicul SCB a avizat șeful de district, după care s-a deplasat pe distanța Pașcani – Ruginoaș și a constatat starea de avarie la inductorii de 1000/2000 Hz și 500 Hz de la semnalul BL19, inductorii de 1000/2000 Hz și 500 Hz de la semnalul BL17, inductorul de 500 Hz de la semnalul BL15 și inductorul de 500 Hz de la semnalul BL13.

După inductorul de 500 Hz de la semnal BL13 până în HM Ruginoaș nu s-a mai găsit niciun inductor avariat.



Foto nr.6



Foto nr.7

Electromecanicul a ajuns la Hm. Ruginoaș unde a consemnat în Registrul de Revizia Linilor și Instalatiilor de Siguranța Circulației denumit în continuare RRLISC la ora 0:50 cele constatate pe teren. Inductorii a fost înlocuiți pe teren în data de 02.06.2016 (foto nr.8).



Foto nr.8

Urmare a acestor constatări și consemnări, coroborate cu comunicările mecanicului privitoare la starea tehnică a locomotivei, Stația CFR Pașcani a efectuat avizarea incidentului la ora 01:30 din 02.06.2016, prin fișa nr.206 la RCR Iași care, în continuare a fost comunicată și înregistrată cu nr.400 la Revizoriatul Regional de Siguranța Circulației din Sucursala Regională C.F. Iași.

Pe distanța Ruginoaș – Pașcani, prin desprinderea bielei din capătul de fixare de pe traversa dansantă a boghiului nr.1 (foto nr.1), urmare mișcărilor de balans longitudinal, aceasta a intrat în gabaritul CFR de liberă trecere și prin lovitură (foto nr.2) a produs avarierea a 8 inductori de cale (foto nr.6, 7, 8, 9, 10 și 11), aceștia devenind pasivi prin întreruperea circuitului rezonant bobină - condensator.



Foto nr.9



Foto nr.10

În urma producerii acestui incident, circulația feroviară nu a fost închisă.

București, Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax: 021/307.6805

6

București, Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax: 021/307.6805

7

Întârzieri de trenuri: trenul de călători R nr.5402 a întârziat 6 minute.

Nu s-au înregistrat victime omenești sau rănii.

În urma avizării producerii acestui incident feroviar, efectuată conform prevederilor reglementărilor specifice, la fața locului s-au deplasat specialiștii ai AGFER, reprezentanți ai gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională Căi Ferate Iași, Sucursalei de Electricificare Iași și ai operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A. – Sucursala Regională de Transport de Călători Iași.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Trenul de călători R nr.5402-1 aparține operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” S.A.

Vagoanele și locomotiva de remorcare aparțin operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” S.A. București - SRTF Călători Iași. Vagoanele sunt întreținute și revizuite de salariații proprii. Personalul de locomotivă care a condus și deservea locomotiva de remorcare cât și personalul de tren (șef tren și conductor) aparțin aceluiași operator de transport feroviar de călători.

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc incidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională C.F. Iași.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe secția de circulație Iași – Pașcani sunt întreținute de către salariații din cadrul Sucursalei Regionale C.F. Iași.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotivă este proprietatea operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A.

Revizuirea și verificarea pe proces tehnologic a locomotivăi a fost efectuată de către personal aparținând SNTFC „CFR Călători” S.A. și „CFR SCRL” Brașov S.A.

Reviziile periodice și reparațiile accidentale la locomotivă au fost efectuate de personal aparținând „CFR SCRL” Brașov S.A. – Secția de Reparații Locomotive Iași.

C.2.2. Componența și echipamentele trenului

Trenul de călători R nr.5402-1, a fost compus din 6 vagoane, 24 osii, tonaj brut 295 tone, lungime 175 m, frânat automat 251/372 tone, frânat de mână 35/118 tone, fiind remorcat cu locomotiva EC 085, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” S.A.

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Pe distanța Hm Ruginoașă – Pașcani, traseul în plan al căii ferate este constituit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe, cu raza minimă de 375 m, la km. 13+900, supraînălțare maximă de 145 mm, elementele de curbă impunând limitări de viteză pe anumite porțiuni de linie, în zona producerii incidentului, limitarea de viteză fiind de 80 km/h., semnalizată pe teren, la o viteză maximă de circulație de 95 km/h, conform *Livretului cu mersul trenurilor regio pe Sucursala Regională CF Iași*.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii în zona producerii incidentului este alcătuită din șine tip 49 montate pe traverse de beton T17 dar și din lemn (în zona joantelor), prindere tip K, prima din piatră spartă, compactată și completă.

C.2.3.2. Instalații

Pe secția de circulație Iași - Pașcani dirijarea traficului feroviar se face prin utilizarea sistemului de comandă, control și semnalizare tip BLA banalizat, echipat cu circuite de cale electronice tip CN – 75-6 bidirecționale și instalație autostop tip INDUSI.

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod postal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7903, 021/307.1872, fax:021/307.6805

3445,81 lei cu TVA, aceasta fiind în fapt valoarea finală, după evaluarea și repararea inductorilor din cale afectatei de către o societate cu specific, autorizată și agrementată AFER.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

Întârzieri de trenuri: trenul de călători R nr.5402 a întârziat 6 minute, urmare înlocuirii locomotivă de remorcare în stația CFR Pașcani, fără alte consecințe privind regularitatea traficului feroviar (întârzieri indirecte).

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 01.06.2016, în jurul orei 18:50, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer ușor înnorat, fără vânt cu temperatura în aer de 24°C.

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

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

C.5.1.1. Revizorul de locomotivă de serviciu în Depoul Iași în tura din 01.06.2016, a declarat următoarele:

- a efectuat revizia pe procesul tehnologic la locomotiva EC 085, după intrarea acesteia în depou, dar nu a constatat nimic deosebit care să împiedice ieșirea acesteia din depou pentru remorcare tren;
- deși a efectuat revizie la aparatul de rulare cât și în sala mașinilor, nu a consemnat în carnetul de bord conform reglementărilor, menținea „locomotiva aptă pentru serviciu”, motivând faptul că intrarea locomotivă s-a făcut doar pentru culegerea datelor înregistrate de CEL și fără program de revizie pe linia procesului tehnologic;
- motivează lipsa consemnării în carnetul de bord cu menținea „locomotiva aptă pentru serviciu” prin aceea că, a fost la efectuarea reviziei la canal la o altă locomotivă și la întoarcere, locomotiva EC 085 era deja îndrumată pe ieșire din depou, pentru remorcare trenului de călători R nr.5402-1;

C.5.1.2. Mecanicul de locomotivă de serviciu în remorcare trenului R nr.5402-1 din 01.06.2016 cu locomotiva EC 085, a declarat următoarele:

- la luarea locomotivă în primire în stația CFR Pașcani, a efectuat revizie și nu a constatat nimic deosebit din punct de vedere tehnic;
- după sosirea cu trenul de călători R nr. 5524 (Târgu Neamț – Iași), a primit comandă și a avut efectuat parcurs de intrare în Depoul Iași, fără ca acest lucru să fie prevăzut în turnusul locomotivă, ulterior fiind înștiințat de revizorul de locomotivă că trebuie extrase datele înregistrate de instalația CEL;
- în conducerea trenului de călători nr.5402-1 pe relația Iași – Pașcani, nu a sesizat zgomote deosebite la locomotiva de remorcare sau la vagoanele din componența trenului;
- în conducerea trenului, pe relația Iași – Pașcani, de la IDM din stația CFR din parcurs, urmare efectuării operațiilor de deflare, nu a primit comunicări cu neregulă la tren;
- la intrare în stația CFR Pașcani, în dreptul turnului de control, la înscrierea în abateră, a auzit un zgomet anormal, asemănător cu loviturile produse de jocul unei cuple inactice, agățată în propriul cârlig;
- după oprire, la efectuarea reviziei exterioare, a constatat bicicleta desprinsă, motiv pentru care a declarat locomotiva defectă, efectuând reglementar consemnări în foaia de parcurs;
- a comunicat conducătorului depoului Iași cele constatate și la sugestia conducătorilor ierarhici, a asigurat prinderea bicicletă la capătul desprins, pentru a crea condiții tehnice favorabile circulației locomotivă către depoul de domiciliu.

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod postal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7903, 021/307.1872, fax:021/307.6805

Instalațiile sunt întreținute de către salariații secției CT2 Bacău din cadrul Sucursalei Regionale C.F. Iași.

Secția Iași - Pașcani este electricificată, pentru susținerea firului de contact fiind utilizați stâlpi confecționați din beton armat comprimat centrifugat.

C.2.3.3 Locomotiva

Caracteristicile tehnice ale locomotivă 91 53 0 43 0085-7 (EC 085)

- Putere: 3400 kW;
- Lungimea între tampon: 15 890 mm;
- Greutatea: 80 t;
- Sarcina pe osie: 20 t;
- Tensiune nominală de alimentare: 25 kV, 50 Hz;
- Formula osilor: Bo'-Bo';
- V max.: 120 km/h;
- Înălțimea maximă cu pantograf coborât: 4650 mm;
- Ampatament locomotivă: 7700 mm;
- Ultima reparație: 20.12.2004 - RR – efectuată la SC RELOC S.A. Craiova, de la care a parcurs 861.150 km;
- Ultima revizie: 06.04.2016 - RT – efectuată la „CFR SCRL” Brașov S.A. Brașov – Secția de Reparații Locomotive Iași, de la care a parcurs 17.442 km până la 01.06.2016;
- Ultima verificare periodică (PTH3) din 31.05.2016, efectuată la „CFR SCRL” Brașov S.A. – Secția de Reparații Locomotive Iași.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Instalația de comunicații radio de pe locomotivă este proprietatea operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A.

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare, de pe distanța de circulație a trenului, a fost asigurată prin stații RTF, aflate în stare bună de funcționare.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Mediat după producerea incidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în *Regulamentul de investigare*, în urma cărora s-au prezentat la fața locului specialiștii ai AGFER, reprezentanți ai gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională Căi Ferate Iași, Sucursalei de Electricificare Iași și ai operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A. – Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Iași.

La locul producerii incidentului (pe secție, între Hm Ruginoașă și stația CFR Pașcani), s-au prezentat reprezentanți ai gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională C.F. Iași pentru constatare defecțiuni și remediere.

Ulterior, locul producerii incidentului a fost inspectat în comisie de către investigatorii AGIFER, reprezentanți ai operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A. – SRTFC Iași și reprezentanți ai gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” S.A. – Sucursala Regională C.F. Iași.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și rănii

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau rănii.

C.3.2. Pagube materiale

În conformitate cu dezele întocmite și transmise de către proprietarul materialului rulant implicat în producerea incidentului feroviar și administratorul infrastructurii feroviare pe care acesta s-a produs, valoarea pagubelor la momentul întocmirii prezentului raport de investigare a fost de

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod postal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7903, 021/307.1872, fax:021/307.6805

C.5.1.3. Șeful de tură din depoul Iași, de serviciu în data de 01.06.2016, a declarat următoarele:

- intrarea în depou a locomotivă EC 085 nu a fost conformă cu prevederile normului și nu a fost înștiințat de acest lucru deoarece în acea dată, conform graficului de lucru, din lipsă personal, nu a avut asigurare ca afar, postul de intrare în depou dispune stația CFR Nicolina;
- nu a primit comunicări de la IDM al stației CFR Iași sau de la revizorul de locomotivă despre intrarea în depou a locomotivă, în vederea extragerii datelor înregistrate de instalația CEL;
- nu știe cine a solicitat intrarea locomotivă în depou și nici motivul.

C.5.1.4. IDM de serviciu la Hm Ruginoașă în tura din 01.06.2016, a declarat următoarele:

- a defilat trenul de călători nr.5402-1 la sosire cât și la plecarea dar nu a constatat nimic deosebit;
- a comunicat mecanicului trenului prin stația RTF că a plecat semnalizat instrucțional;
- nu a primit alte comunicări de la impiegații din stația Pașcani în legătură cu eventuale nereguli constatate la sosirea la trenului de călători R nr.5402-1;
- precizează că vizibilitatea la defilarea trenului a fost bună iar distanța de la locul de defilare până la tren a fost de aproximativ 8 metri.

C.5.1.5. IDM de serviciu la stația CFR Pașcani, în tura din 01.06.2016, a declarat următoarele:

- la defilarea trenului de călători nr.5402-1, în jurul orei 17:45, nu a observat nimic deosebit în legătură cu starea tehnică la mijlocul de remorcare, respectiv locomotiva EC 085;
- defilarea trenului s-a făcut pe partea stângă, de pe partea stației, opusă celei pe care se afla bicicleta desprinsă și intrată în gabaritul liniei;
- după gararea trenului, la aproximativ 3 minute, mecanicul locomotivă EC 085 a avizat prin stația RTF că locomotiva este defectă și nu se mai poate mișca;
- informația primară privind cauza defecțiilor locomotivă, primită de la mecanic, făcea referire la lipsa unui bulon.

C.5.1.6. Electromecanicul de serviciu la tura SCB Pașcani în 01.06.2016, a declarat următoarele:

- a fost informat de către IDM de la stația CFR Pașcani că s-a produs un deranjament la circuitul de cale XT-IAD pe distanța BLA Pașcani – Ruginoașă;
- a început verificarea circuitului de cale de la dălugal aferent semnalului PrXT, unde a observat că inductorul de 1000/2000 Hz de la semnal era avariat;
- a avizat șeful de district, după care s-a deplasat pe distanța Pașcani – Ruginoașă și a constatat în stare avariata inductorul de 1000/2000 Hz și 500 Hz de la semnalul BL19, inductorul de 1000/2000 Hz și 500 Hz de la semnalul BL17, inductorul de 500 Hz de la semnalul BL15 și inductorul de 500 Hz de la semnalul BL13;
- declară că după inductorul de 500 Hz de la semnal BL13 până în Hm Ruginoașă nu s-a mai găsit niciun inductor avariata;
- a ajuns la Hm. Ruginoașă unde a consemnat în RRLISC la ora 0:50 cele constatate pe teren.

C.5.1.7. Din declarațiile revizorilor de locomotivă, a personalului din echipele de intervenții pe procesul tehnologic, a mecanicilor care au mai efectuat serviciu pe locomotiva EC 085 anterior producerii incidentului, se rețin următoarele:

- la locomotiva EC 085 au mai fost semnalate cazuri când au fost constatate slăbire strângerile dintre piulițe și buloanele ce asigurau prinderea bicicletelor de tracțiune, de fiecare dată acestea fiind eliminate prin infilțarea piuliței (prin strângere), aproximativ jumătate de filet, fără a se verifica existența canalului de ungere și a lubrifiantului necesar;
- mecanicilor care au efectuat prin turmă, ture cu atribuții de revizori, nu li s-a asigurat carnetul pentru consemnarea reviziilor la locomotivă, de către conducerea depoului;
- au fost cazuri când, au fost nevoiți să îndrume locomotivă în exploatare la manevră sau pentru remorcare trenurilor de călători, cu anume deficiențe tehnice sau de inventar, peste voința lor, din ordinul expres al conducătorului depoului;
- mecanicii care au efectuat prin turmă, ture cu atribuții de revizori, au declarat că nu au efectuat serviciu pe locomotivă electrice în ultimele 12 luni calendaristice, dar au fost puși în situația să efectueze revizii la acest tip de locomotivă;

C.5.1.8. Din declarațiile salariaților din colectivul de management al Depoului Iași, se rețin următoarele:

- după luarea la cunoștință despre producerea incidentului, de către șeful de depou nu s-au luat măsuri ferme în concordanță cu prevederile din *Regulament*, pentru punerea la dispoziția

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod postal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7903, 021/307.1872, fax:021/307.6805

- comisiei de investigare a personalului prezumtiv implicat și care putea da informații cât mai exacte;
- nu s-a dispus în timp util verificarea cu fiola alcooltest a mecanicului de locomotivă, la ieșirea acestuia din serviciu;
 - fără a solicita acordul investigatorului AGIFER prezent în depoul Iași la verificarea locomotivei și prelevarea probelor, contrar prevederilor din *Regulament*, șeful de depou a părăsit incinta unității, motivând deplasarea pe teren cu scopul de a identifica bulonul căzută și a preleva probe prin fotografiere, acțiuni care în fapt nu au fost materializate pentru a fi predate comisiei;
 - înainte de a părăsi unitatea, nu a pus la dispoziția comisiei de investigare carnetul de bord al locomotivei, ulterior acesta constituind o probă în clarificarea procesului deficiitar de mentenanță, motivând, nejustificat, că a omis acest lucru;
 - atât șeful de depou cât și adjunctul acestuia, nu pot justifica faptul că, în carnete de consemnare de către revizori, a reviziilor efectuate la locomotive, pe verso formularelor nu se regăsesc înscriri impuse de formular la "mențiunea șefului de depou și semnătura";
 - nu pot justifica lipsa consemnării reviziilor efectuate de către mecanicii cărora le-au fost atribuite astfel sarcini de revizori, în turele de serviciu care nu au fost acoperite cu revizori de locomotivă titulari;
 - atât șeful de depou cât și adjunctul acestuia, nu pot justifica motivul pentru care, urmare faptului că era necesară descărcarea datelor înregistrate de CEL, la locomotivă EC 085 nu a fost efectuată revizia la canal cu consemnarea în carnetul de bord a mențiunii "locomotivă aptă pentru serviciu" și nici lipsa înregistrării locomotivei la intrarea/ieșirea în/în depou în data de 01.06.2016;
 - motivează, în mod nejustificat, utilizarea mecanicilor din turnusul de locomotive diesel ca revizori de locomotivă, în condițiile în care aceștia nu efectuează serviciu pe locomotive electrice dar pe care sunt nevoiți să le verifice (revizuiască) în vederea îndrumării la remorcarea trenurilor de călători;
 - atât șeful de depou cât și adjunctul acestuia, declară că, fiind prevăzute mecanicilor prin turnus turele în care urmau să aibă atribuții de revizori de locomotive, este echivalent cu desemnarea și atribuirea în scris a sarcinilor acestora de către conducerea unității de tracțiune.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. 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 exploatarei, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatarei sistemului de control al traficului și de semnalizare.
- La data producerii incidentului feroviar sistemul de management al siguranței feroviare cuprindea, în principal:
- declarația de politică în domeniul siguranței;
 - manualul de management;
 - obiectivele generale calitative și cantitative ale managementului siguranței;
 - procedurile operaționale elaborate/actualizate, conform Regulamentului UE nr.1169/2010.

În conformitate cu Anexa 3 a Legii nr.55/2006, la nivelul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, au fost difuzate „Obiectivele generale calitative și cantitative ale managementului siguranței feroviare” pentru perioada 2014 – 2017.

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax:021/307.6805

12

- Instrucția pentru întreținerea tehnică și reparare a instalațiilor SCB nr.351.
- Instrucția instalației pentru controlul automat al vitezei trenurilor și autostop tip INDUSI – echipamentul din cale;

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

- copii ale documentelor depuse ca anexe la dosarul de investigare;
- fotografii realizate imediat dar și ulterior după producerea incidentului de către membrii comisiei de investigare;
- rezultatele verificărilor efectuate imediat după producerea incidentului feroviar la suprastructura căii și la locomotivă implicată în incident;
- examinarea și interpretarea stării tehnice a elementelor implicate în incident: infrastructură, instalații feroviare și tren;
- chestionarea salariaților implicați în producerea incidentului feroviar.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Pe secția de circulație Iași – Pașcani, stațiile și haltele de mișcare sunt dotate cu instalații CED, dependența dintre acestea fiind realizată prin BLA.

Cu ocazia verificărilor, s-a constatat că inductorii prezentau diferite avarii provocate de lovirea cu un corp dur, fără a fi deplasate de la cotele geometrice. Deasemenea nu s-a constatat niciun semn specific unei lovituri date de vreun obiect, cu amprenta asemănătoare capului de bieletă, până la inductorul de 500 Hz al semnalului de trecere BL13;

Inductorii loviți, pe BLA Ruginoașă - Pașcani, în ordinea amplasării acestora pe teren, sunt următorii:

- inductorul de 500 Hz aferent semnalului de trecere BL13, (primul afectat de bieleta locomotivei EC-085);
- inductorul de 500 Hz aferent semnalului de trecere BL15;
- inductorul de 500 Hz aferent semnalului de trecere BL17;
- inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului de trecere BL17;
- inductorul de 500 Hz aferent semnalului de trecere BL19;
- inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului BL19;
- inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului Pr.XT;
- inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului XT1.

Avariile produse celor 8 inductori, constau în smulgerea cutiei cu borne de conexiune (inclusiv distrugerea carcasei inductorului în zona de prindere a cutiei) și distrugerea cablajului și a protecției acestuia dintre picheti autostop și inductori. Menționăm că inductorii și-au pierdut funcția, au devenit „pasivi” prin întreruperea circuitului rezonant între bobină și condensator (foto nr.6, 7, 8, 9, 10 și 11).

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax:021/307.6805

14

B. La momentul producerii incidentului feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, în calitate de operator de transport feroviar de călători avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.535/2007 (modificat prin Ordinul M.T.I. nr.884/2011 și completat prin Ordinul M.T.I. nr.2179/2012) privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România și deținea:

- Certificatul de siguranță - Partea A, cu număr de identificare CSA nr.0018 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER certifică acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar în conformitate cu legislația națională aplicabilă;
- Certificatul de siguranță - Partea B, cu număr de identificare CSB nr.0099 prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER 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 aplicabilă;

Comisia de investigare a analizat Procedura Operațională PO-0-8.5.3-05, „Managementul riscurilor asociate siguranței feroviare” și a constatat că la nivelul subunității deținătoare a locomotivei, în cadrul fișei de identificare pericole/evaluare riscuri generate, nu a fost identificat factorul de risc „menținerea în serviciu a locomotivelor la care au fost depășite normele de timp sau kilometri pentru reparații planificate”, nu a fost evaluat nivelul acestui risc și nici nu a fost întocmită o fișă de măsură.

C. La momentul producerii incidentului feroviar SC „CFR-SCRL Brașov” SA - Secția de reparații locomotive Iași, în calitate de operator economic care desfășoară activități conexe și adiacente transportului feroviar deținea:

“CERTIFICAT PENTRU FUNCȚII DE ÎNTREȚINERE care confirmă acceptarea sistemului de întreținere în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și OMT 635/2015” valabil de la data de 10.05.2016 până la data de 09.05.2017.

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

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

- Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară;
- 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.
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007;
- Instrucția de reparare a locomotivelor electrice tip Bo-Bo de 3400 KW nr. 939/1995;
- Normativul feroviar N.F. 67-006/2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau norme de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr.1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii;
- OMT nr.1359/2012, care reglementează periodicitatea reparațiilor planificate tip RR, RG;
- Ordinul MT nr. 256/29.03.2013 pentru aprobarea normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România;
- Ordinul MT nr.1260/2013 privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în SC;
- Decizia comună a Directorului General al SNTFC „CFR Călători” S.A. și a Directorului „CFR SCRL” Brașov S.A. Brașov, nr.4/26.01.2016, completată și modificată de Dispoziția SNTFC „CFR Călători” S.A. nr.10/24.02.2016, privind efectuarea reviziilor planificate și reviziilor intermediare la materialul rulant motor aparținând SNTFC „CFR Călători” S.A.;

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax:021/307.6805

13



Foto nr.11

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie

Incidentul s-a produs pe o secție pe care viteza maximă de circulație a trenului, conform *Livrului cu mersul trenurilor regio pe Sucursala Regionala CF Iași*, este de 95 km/h pe ambele fire de circulație. Elementele de curbă existente, au impus introducerea pe teren a unor limitări de viteză pe anumite porțiuni de linie, în zona producerii incidentului limitarea de viteză fiind de 80 km/h, semnalizată pe teren, la o viteză maximă de circulație de 95 km/h, conform *Livrului cu mersul trenurilor regio pe Sucursala Regionala CF Iași*.

Cu ocazia verificărilor efectuate în teren, au fost constatate traverse de beton și de lemn (cele montate în zona inductorilor) care prezentau urme de lovitură ale capului de bieletă, fără ca starea lor să prezinte pericol de siguranță în circulația trenurilor.

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

La locomotivă

Conform declarațiilor revizorului de locomotivă și a mecanicului de locomotivă, a înscririlor din carnetul de bord al locomotivei, din procesul verbal de citire a benzi de vitezometru, locomotivă EC 085 a corespuns din punct de vedere tehnic la ieșirea din Depoul Iași și a funcționat în condiții normale până la Hm Ruginoașă.

După sosire în stația CFR Pașcani, la revizia externă efectuată la locomotivă EC 085 de remorcarea a trenului de călători R nr.5402-1, mecanicul a constatat că bieleta este desprinsă și a declarat locomotivă defectă, aceasta fiind înlocuită de la remorcarea în continuare a trenului de călători R nr. 5402, pe relația Pașcani - Mărășești.

La vagoane

Nu s-au semnalat probleme la vagoanele din componența trenului R5402-1.

C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

Personalul feroviar implicat în producerea incidentului (mecanic, șef tren și conductor) se afla în a doua parte a timpului de efectuare a serviciului comandat și deținea avize de aptitudine medicală și psihologică în termen, necesare pentru exercitarea funcțiilor.

Incidentul feroviar produs în linie curentă Hm Ruginoașă - Stația CFR Pașcani a constat în lovirea și avarierea a 8 (opt) inductori de cale din componența instalației BLA pe distanța respectivă. Lovirea inductorilor s-a produs ca urmare a desprinderii bieletei din capătul de fixare de pe traversa dansantă a boghiului nr.1 și prin mișcările de balans longitudinal cu capătul astfel desprins, a intrat în gabaritul CFR de liberă trecere și prin lovitură a produs avarierea a 8 inductori de cale, aceștia devenind pasivi prin întreruperea circuitului rezonant bobină-condensator. Este un caz care, în condiții tehnice ușor diferite, având în vedere specificul activității de transport feroviar de călători, ar fi putut produce un accident feroviar grav.

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax:021/307.6805

14

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax:021/307.6805

15

Prima eroare umană în lanțul de erori și violări de norme și instrucțiuni care s-au produs în cazul acestui incident, a constat în nerespectarea ciclului de reparație tip RG la locomotiva EC 085, aceasta, la momentul producerii incidentului, având norma de timp depășită cu 7 (sapte) ani, 6 (șase) luni și 11 (unsprezece) zile de la ultima reparație tip RR, interval de timp la care ar fi trebuit retrasă din circulație și introdusă în reparație, prilej cu care, conform nomenclatoarelor de lucru în vigoare, bițelele de tracțiune se demontează, se verifică bușele, buloanele de fixare, piulițele de asigurare a buloanelor în urechile de fixare, etc. Prin demontarea acestora, se constată și uzura existentă, conformitatea materialului din care sunt confecționate, inexistența canalelor de ungere (la bulon), inexistența despiciăturii pe generatoare a piuliței de fixare a bulonului, ceea ce a făcut s-a și constat la verificarea tehnică a locomotivei EC 085.

Faptul că, la nivel organizațional, prin politica economică deficitară, cauzată de situația financiară precară a operatorului de transport feroviar, nu s-a asigurat o stare tehnică corespunzătoare a parcului de locomotive prin introducerea ciclică și la timp în reparații, a condus la reducerea dimensiunii responsabilității în activitatea personalului prin care se asigură mentenanța între două reparații mari.

Acest lucru a favorizat producerea de erori umane în lanț, de la personalul ce trebuia să asigure intervențiile la revizii planificate și PTH3 pe procesul tehnologic de echipare, la revizorul locomotivă și până la personalul de exploatare (mecanic).

Menționăm faptul că, la momentul producerii incidentului feroviar, 80% din parcul inventar de locomotive/automotoare și 86% din parcul de exploatare de locomotive/automotoare aflat în gestiunea SRTFC Iași, aveau termenul de scadență la reparații planificate (RR, RG) depășit, contravenind pct.3.1 din OMTI nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul MTI nr.1359/2012.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

Un incident feroviar cu caracter similar, cu implicare de personal și mijloc de remorcare din depoul Iași, de aceeași gravitate ca încadrare în *Regulament* și cu pagube materiale însemnate, s-a produs în data de 06/07/08.2015, în circulația trenului de călători IR nr.1962, când o furcă de suspensie ruptă la locomotiva de remorcare DA 1324, a provocat căderea traversii suspensiei pe inductorul locomotivei, smulgerea acestuia din șuruburile de fixare și intrarea în gabaritul CFR de liberă trecere, având ca consecințe lovirea și avarierea a 76 de inductori din cale, pe distanța Știința – Frunzeasca (Sucursala Regională CF Iași) - Tecuci Nord – Barboși (Sucursala Regională CF Galați).

Ruperea furcii de suspensie a fost posibilă ca urmare a nerespectării procesului tehnologic specificat de *Fișa tehnologică M14 - Dispozitiv de rapel*, elaborată de Registrul Feroviar Român, cu privire la utilizarea în exploatare a acestui tip de subsansamblu reconștit prin sudură dar și a verificării necorespunzătoare a stării tehnice a furcii de suspensie, înainte de montaj.

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere caracteristicile liniei, prezentate la capitolul C.2.3.1.Linii în Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului, precum și constatările făcute la linie, după producerea incidentului, prezentate în capitolul C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie, se concluzionează că starea tehnică a suprastructurii liniilor și a instalațiilor din parcursul trenului nu puteau determina sau influența producerea incidentului.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei de remorcare a trenului

Starea tehnică a locomotivei implicate în producerea incidentului, la expedierea trenului din stația CFR Iași și în parcurs până la Hm Ruginosa, a fost corespunzătoare, fapt atestat de declarațiile revizorului de locomotivă și a mecanicului de locomotivă, a înscrisurilor din carnetul de bord și din procesul verbal de citire a benzii de vitezometru.

Pe distanța Ruginosa – Pașcani, s-a produs desprinderea bițelei din capătul de fixare pe traversa dansantă a boghiului nr.1 și prin mișcările de balans longitudinal cu capătul astfel desprins, a intrat în gabaritul CFR de liberă trecere și prin lovitură a produs avarierea a 8 inductori de cale, aceștia devenind pasivi prin întreruperea circuitului rezonant bobină-condensator.

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax: 021/307.6805
16

Incidentul a constat în lovirea inductorilor de cale de către bițeta de tracțiune de la boghiul 1 (dinspre postul de conducere A), aceasta ieșind din gabaritul de material rulant și apoi intrând în interiorul gabaritului CFR de liberă trecere.

La verificarea pe teren, vizualizarea s-a început din dreptul semnalului de intrare YF al Hm Ruginosa și s-a urmărit, în mod deosebit, prin aspectare vizuală, capătul traverselor din partea dreaptă, partea corespunzătoare bițelei desprinse de la boghiul 1 al locomotivei EC 085.

Nu s-au constatat (găsit, localizat) pe teren, poate și din cauza vegetației abundente, elementele căutate (bulon, piuliță, eventual părți ale acestora).

D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

D.1. Cauza directă:

Cauza directă a producerii incidentului feroviar a constat în depășirea limitei gabaritului pentru elementele instalațiilor feroviare de către bițeta de tracțiune, ca urmare a desprinderii acesteia din capătul de fixare pe traversa dansantă, lovind instalațiile aflate în imediata vecinătate.

Factori care au contribuit:

- Mentenanța necorespunzătoare a locomotivei EC 085 datorată:
 - neefectuării reparației planificate, tip RG, cu scadență în 20.12.2009;
 - utilizării de componente structurale (bulon, piuliță) confecționate din materiale cu caracteristici tehnice neconforme, realizate în alte variante constructive decât cele prescrise (bulon fără canal de ungere, piuliță fără despiciătură pe generatoare);
 - lipsei de reglementare în Specificația Tehnică a obligativității realizării ungerii lagărilor de alunecare dintre bulon și bușea bițelei, la niciun tip de revizie planificată. Precizăm că existența unei asemenea norme ar fi dus la adaptarea în sens corespunzător a soluțiilor constructive ale buloanelor și piulițelor (cu ocazia mentenanței preventive s-ar fi depistat buloane fără canal de ungere și situația s-ar fi remediat). Astfel ansamblul bulon – piuliță, de susținere a bițetelor de tracțiune, nu erau supuse decât operațiilor de mentenanță corectivă (acestea se strângau când erau constatate stăbite), nu și celor de mentenanță preventivă (nu există nicio reglementare în acest sens, prin Specificația tehnică aprobată de AFER);
 - lipsei unei instruiți corespunzătoare (adevate) a personalului cu atribuții de verificare tehnică în sensul celor prezentate, în legătură cu aceste detalii constructive ale părții mecanice a locomotivelor electrice de tip Bo-Bo de 3400 KW;

D.2. Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor de la subpunctul 3.1 din Normativul feroviar N.F. 67/006:2011 *"Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurs pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate"*, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul nr.1359/2012 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, în sensul că locomotiva EC 085 nu a fost retrasă din circulație la realizarea normei de timp;
- nerespectarea prevederilor din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Anexa 4 - *Obligațiile revizorului de locomotivă privind starea tehnică a locomotivei* - art.2, alin.(1) litera c), alin.(5), art.3, alin.(1) litera c) și f) cu privire la obligațiile personalului cu atribuții în verificarea și certificarea stării tehnice a locomotivelor la intrarea și ieșirea din unitățile de tracțiune în vederea remorcării trenurilor;

D.3. Cauze primare:

Nu au fost identificate **cauze primare**.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art. 8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs și anume în circulația trenurilor, fapta se clasifică, ca incident feroviar conform art. 8, Grupa A, pct.1.10.

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 040-021-307.2297, fax: 040-021-311.8610, fax: 040-021-307.6805

Desprinderea capătului de bițeta din prinderea cu bulon asigurată cu piuliță în urechile de fixare pe cutia locomotivei, a fost posibilă ca urmare a deslăcerii piuliței din capătul filetat al bulonului și ieșirea acestuia din urechile de fixare care asigurau bițeta în traversa dansantă.

C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza constatrilor efectuate pe distanța producerii incidentului, prin inspectarea porțiunii de linie curentă l dintre Hm Ruginosa și Pașcani, a stării tehnice a locomotivei implicate, a fotografiilor efectuate, precum și a mărturiilor salariaților implicați, se poate concluziona că incidentul feroviar s-a produs în următoarele circumstanțe:

Trenul a circulat în condiții corespunzătoare de siguranță până la Hm Ruginosa, capătul bițetelor fără bulon neajungând încă să fie în afara gabaritului de material rulant, cel mai probabil, bulonul fiind deja căzut.

Cu ocazia defilării trenului la primire și expediere, IDM din HM Ruginosa este puțin probabil să fi putut sesiza vreo anomalie la acele elemente ale locomotivei EC 085, acest gen de deficiențe putând fi percepute la o primă privire, doar de personal calificat și specializat în verificarea tehnică a materialului rulant motor, în condițiile cunoașterii temeinice a rolului funcțional al tuturor componentelor. Dar în mod cert la momentul garării/expedierii trenului din Hm Ruginosa, această bițeta nu era intrată în gabaritul CFR de liberă trecere.

La momentul producerii incidentului, locomotiva a circulat fără bulonul de susținere a bițetelor în boghiul 1, partea stângă a locomotivei, partea dreaptă în sensul de mers, bițeta fiind susținută doar în bulonul de prindere în cutia locomotivei din dreptul osiei nr.2 (stânga).

La circulația în curbe cu rază mică, s-a produs ieșirea bulonului din urechile de prindere a bușei bițetelor din boghiul 1, partea stângă a locomotivei, partea dreaptă în sensul de mers al trenului, locomotiva fiind cu postul B în față, urmare desprinderii piuliței din filetul capătului de bulon, existând suspiciunea rezonabilă că acestea nu erau originale (bulon fără canal de ungere, piuliță fără despiciătură pe generatoare, așa cum a fost constat la ansamblul similar de la același boghiu 1, partea opusă cât și la celălalt boghiu, foto nr.12 și 13).

După plecarea din Hm Ruginosa, la circulația trenului peste macaze, coroborat cu circulația pe cale cu joante, deci cu regim vibratoriu crescut, s-a produs ieșirea bulonului din urechile de prindere a bușei bițetelor, din boghiul 1, coborârea capătului liber al bițetelor într-o poziție oblică, ulterior verticală, în afara gabaritului de material rulant, în interiorul gabaritului CFR de liberă trecere, poziție în care a întâlnit cutia de borne a inductorului de 500 Hz al semnalului de trecere Bl.13, fiind primul inductor afectat. Forța de reacțiune dată de lovirea cutiei de borne a dus ca poziția bițetelor să redevină orizontală, cursa acesteia fiind limitată de lovirea urechilor de fixare a bițetelor în boghiu. Acest ciclu de mișcări oscilante s-a repetat și și-a mărit frecvența, însă faptul că nu toți inductorii de pe secție au fost afectați, explică tocmai caracterul oscilant al mișcării capătului liber al bițetelor.



Foto nr.12



Foto nr.13

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax: 021/307.6805
17

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. și SNTFC „CFR Călători” SA.

Membrii comisiei de investigare:

| | |
|--|-------|
| Vasile GRIVINCĂ - investigator principal | _____ |
| Spiridon PITICAR - membru | _____ |
| Ionel FLOREA - membru | _____ |
| Eugen ILIE - membru | _____ |

București: Calea Griviței nr.393, sector1, cod poștal 010719
tel.: 021/307.7901, 021/307.7993, 021/307.1872, fax: 021/307.6805
18

AVIZ

În conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul în România* aprobat prin HG nr.117/2010, Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER a desfășurat acțiune de investigare în cazul accidentului feroviar produs în circulația trenului de călători regio nr.35 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA la data de 14.06.2016 în jurul orei 16:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), la km.249+500 între Hm Cața și stația CFR Rupea prin producerea unui incendiu la locomotiva EA 557 ce circula în stare inactivă în componerea trenului.

Prin acțiunea de investigare desfășurată, au fost strânse și analizate informații în legătură cu producerea accidentului, 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, 25.05.2017

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 Adjunct
Eugen ISPAS

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs în circulația trenului de călători Regio nr.3536 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA la data de 14.06.2016, în jurul orei 16:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), km.249+500 între Hm Cața și stația CFR Rupea prin producerea unui incendiu la locomotiva EA 557 care circula în stare inactivă în componerea trenului.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

AGENȚIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind accidentul feroviar produs la data de 14.06.2016 în jurul orei 16:45 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, pe firul II de circulație, între Hm Cața și stația CFR Rupea, linie dublă electrificată, prin producerea unui incendiu la locomotiva EA 557 ce circula în stare inactivă în componerea trenului de călători Regio nr.3536



Ediție finală
25.05.2017

CUPRINS

| | Pag. |
|--|------|
| A.PREAMBUL..... | 3 |
| A.1. Introducere..... | 3 |
| A.2. Procesul investigației..... | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE..... | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE..... | 6 |
| C.1. Descrierea accidentului..... | 6 |
| C.2. Circumstanțele accidentului..... | 8 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 8 |
| C.2.2. Componența și echipamentele trenului..... | 8 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului..... | 8 |
| C.2.3.1. Lini..... | 8 |
| C.2.3.2. Instalații..... | 9 |
| C.2.3.3. Materialul rulant..... | 9 |
| C.2.4. Miștoace de comandă..... | 9 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 9 |
| C.3. Urmările accidentului..... | 10 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 10 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 10 |
| C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar..... | 10 |
| C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului..... | 10 |
| C.4. Circumstanțe externe..... | 10 |
| C.5. Desfășurarea investigației..... | 10 |
| C.5.1. Rezumatul măsurilor personalului implicat..... | 10 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței..... | 11 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Sursă și referințe pentru investigație..... | 14 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii feroviare și a materialului rulant..... | 14 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații..... | 14 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie..... | 15 |
| C.5.4.3. Date constatate cu privire la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia..... | 15 |
| C.5.5. Interfața om-mașină-organizație..... | 22 |
| C.5.5.1. Timp de lucru aplicat personalului implicat..... | 22 |
| C.5.5.2. Circumstanțe medicale personale..... | 22 |
| C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar..... | 22 |
| C.6. Analiză și concluzii..... | 23 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare..... | 23 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia..... | 23 |
| C.6.2.1. Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor din componerea trenului..... | 23 |
| C.6.2.2. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei implicate în accident..... | 23 |
| C.6.2.3. Concluzii privind sistemul de management al siguranței al operatorului feroviar de călători..... | 24 |
| C.6.3. Analiza modului de producere a accidentului..... | 24 |
| C.7. Cauzele producerii accidentului..... | 25 |
| C.7.1. Cauza directă, factorii care au contribuit..... | 25 |
| C.7.2. Cauza subiacentă..... | 25 |
| C.7.3. Cauza primară..... | 25 |
| D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE..... | 25 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ..... | 26 |

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiune de investigare în conformitate cu prevederile *Legii nr.55/2006 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 incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de Investigare*.

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.

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19, alin.(2) din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.1 alin.(2) din H nr.716/02.09.2015 și cu art.48 alin.(1) din *Regulamentul de Investigare*, AGIFER, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, are obligația de a deschide acțiune de investigare și de a constitui comisii de investigare pentru strângerea și analizarea informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Având în vedere nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNC „CFR” SA, precum și fișa de avizare a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, referitoare la accidentul feroviar produs la data de 14.06.2016 în jurul orei 16:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, pe secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată), între Hm Cața și stația CFR Rupea, la km 249+500 prin producerea unui incendiu la locomotiva EA 557 ce circula în stare inactivă în componerea trenului de călători Regio nr.3536 și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca accident în conformitate cu prevederile art.7, alin.(1), lit.e din *Regulamentul de Investigare*, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare.

Prin Decizia nr.206 din data de 15.06.2016 a Directorului General al AGIFER a fost numită comisia de investigare compusă din personal aparținând AGIFER, având următoarea componență:

| | | |
|------------------------|---------------------|--------------------------|
| Răzvan Gheorghe CÎRJAN | investigator AGIFER | - investigator principal |
| Sever PAUL | investigator AGIFER | - membru |
| Tudor CIOLACU | investigator AGIFER | - membru |

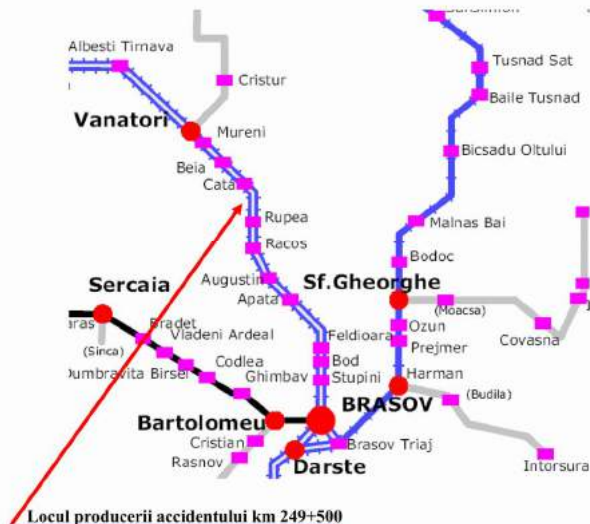
Datorită încetării contractului individual de muncă a unuia dintre membri, componența inițială a comisiei fost modificată prin nota nr.1110/685/2016, membrii comisiei care au finalizat investigația fiind:

| | | |
|---------------|---------------------|--------------------------|
| Tudor CIOLACU | investigator AGIFER | - investigator principal |
| Sever PAUL | investigator AGIFER | - membru |

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE**Descrierea pe scurt**

La data de 14.06.2016, în jurul orei 16:45, între Hm Cața și stația CFR Rupea, pe firul II la km 249+500, circulația trenului de călători Regio nr.3536 remorcat cu locomotiva titulară EA 919, s-a produs incendiul la locomotiva EA 557 inactivă, ce se afla poziționată după locomotiva titulară a trenului.

Locul producerii accidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată).



Locomotiva de remorcare a trenului de călători Regio nr.3536 – EA 919 și locomotiva inactivă – EA 557 precum și personalul de conducere și deservire a acestora aparțin operatorului de transport feroviar călători SNTFC “CFR Călători” SA.

În urma producerii acestui accident feroviar nu au existat pierderi de vieți omenești sau persoane răni fiind înregistrate doar pagube la locomotiva EA 557.

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat faptul că locomotiva EA 557 a fost menținută în serviciu du atingerea normelor de timp și kilometri pentru efectuarea reparațiilor planificate, contrar prevederilor Ordinului MTI nr.1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate”. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 315/2011, ceea ce a constituit un factor care a contribuit la producerea accidentului feroviar.

Având în vedere că acest factor a fost generat de abateri de la reglementările în vigoare, precum și fapt că supravegherea operatorilor economici din sistemul de transport feroviar este atribuția și răspunderea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASF, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

1. Referitor la sistemul de management al siguranței operatorului de transport feroviar de călători s-a constatat deficiențe la întocmirea respectiv punerea în aplicare a unor proceduri așa cum sunt ele semnate în capitolul C.5.2. Sistemul de management al siguranței din prezentul raport, fapt pentru care comisia de investigare recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASF să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR Călători” SA revizuirea procedurilor operaționale “Managementul Riscurilor asociate siguranței feroviare” și “Planificarea reviziilor și reparațiilor locomotive, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC “CFR Călători”, astfel încât acestea să garanteze identificarea riscurilor asociate siguranței feroviare precum și faptul că întreținerea și exploatarea locomotivelor este efectuată în conformitate cu legislația în domeniu.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE**C.1. Descrierea accidentului**

În data de 13.06.2016 trenul Regio nr.3086 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR Călători” SA a fost remorcat pe distanța Cluj Napoca - Teiuș cu locomotiva EA 557 aparținând aceluiași operator. După efectuarea schimbului de personal T în stația CFR Teiuș, trenul remorcat aceeași locomotivă, a plecat la ora 19:05 din stația CFR Teiuș către stația CFR Sighișoara.

La ora 19:15, locomotiva EA 557 aflată în remorcare trenului Regio nr.3086 a fost declarată defectă privind funcționarea gradatorului în punctul de oprire Coșlariu Grupa Podu Mureș și a fost solicitat mijloc de ajutor.

A fost acordat mijloc de ajutor locomotiva EA 331 cu care a fost remorcat în continuare trenul, care a sosit în stația CFR Sighișoara în data de 13.06.2016 la ora 23:30, având în componență și locomotiva EA 557 declarată defectă.

De la stația CFR Sighișoara, locomotiva EA 557 a fost programată în data de 14.06.2016 pentru a îndrumată în stare remorcată la Depoul Brașov în vederea remedierii.

În data de 14.06.2016 trenul Regio nr.3536 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC “CFR Călători” SA, remorcat cu locomotiva EA 919 având în componență și locomotiva EA 557 inactivă a fost expediat din stația CFR Sighișoara la ora 15:25 în direcția Brașov.

Trenul Regio nr.3536 a circulat în condițiile livretului cu mersul trenurilor Regio pe Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov.

După plecarea trenului din halta de mișcare Cața, ora 16:40, mecanicul locomotivei titulară a fost avertat prin stația RTF de către mecanicul însoțitor de la locomotiva remorcată că a constat o degajare de fum locomotiva EA 557 și a solicitat oprirea trenului în linie curentă.

Urmare producerii accidentului s-a scos de sub tensiune linia de contact pe ambele fire de circulație în vederea intervenției pompierilor producându-se întârzierea a două trenuri de călători cu un total de 22 minute.

Cauza directă

Incendul s-a produs datorită interacțiunii mecanice dintre înfășurările rotorului și ale statorului ca urmare desprinderii bandajului înfășurării rotorice, ce a avut ca efect o puternică încălzire locală și apariția (ca și în cazul unui produs aprinderea izolației electrice a cablurilor de alimentare ale motorului de tracțiune nr.4, a burdufului de la canalul de ventilație și extinderea incendiului la celelalte componente.

Factorii care au contribuit

- deteriorarea bandajului înfășurărilor bobinajului rotorice ca urmare a îmbătrânirii acestuia;
- menținerea în serviciu a locomotivei EA 557, după atingerea normelor de timp/kilometri pentru efectuarea reparațiilor planificate.

Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor Normativului feroviar 67-006:2011 “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate”. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin Ordinul MTI nr.1359/2012, respectiv:

- capitolul 3 – Norme pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate ale vehiculelor feroviare - periodicitatea acestora (ciclul), subpunctul 3.1, în sensul că locomotiva EA 557 nu a fost retrasă din circulația la atingerea normei de timp sau kilometri prevăzută pentru efectuarea reparațiilor planificate
- capitolul 3 – Norme pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate ale vehiculelor feroviare - periodicitatea acestora (ciclul), Tabelul 3.1, lit. A, poziția nr.1, în sensul că nu a fost respectat ciclul de reparații planificate pentru locomotivă EA 557.

Cauze primare

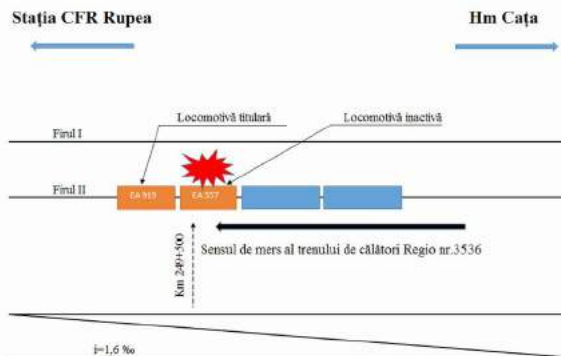
- nerespectarea cerințelor prevăzute în procedura operațională PO-07.1-14 “Planificarea reviziilor și reparațiilor pentru locomotive, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC “CFR Călători SA” capitolul 4.7 - Organizarea activității de planificare a reparațiilor programate, punct. 4.7.5 Succesiunea și periodicitatea reviziilor și reparațiilor programate - Anexa nr. 1 cod F-PO-7.1-14-01 punctul A.1 referitor la Norma de timp sau de kilometri parcurși pentru efectuarea reparațiilor planificate;
- absența unor prevederi concrete pentru țineră sub control a riscurilor generate de pericolul reprezentat de “Nerespectarea ciclului de revizii și reparații material rulant”.

Grad de severitate

Conform clasificării accidentelor prevăzută în Regulamentul de Investigare, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică, ca accident feroviar conform art.7(1), lit.c.

Recomandări de siguranță

În cazul accidentului feroviar produs la data de 14.06.2016 în circulația trenului de călători Regio nr.3536 s-a constatat că incendiul produs la locomotiva EA 557 s-a datorat defectării motorului de tracțiune nr.4, cărui stare tehnică trebuia ținută sub control prin verificări și lucrări specifice de mentenanță ce se execută ocazia reparațiilor planificate.



Urmare recepționării acestei avarii, mecanicul de la locomotiva titulară (EA 919) a observat în oglindă retrovizoare degajarea de fum provenită de la cea de-a doua locomotivă și a luat măsuri de frânare rapidă trenului, acesta fiind oprit în linie curentă la km 249+500 la ora 16:44.

După deconectarea locomotivei EA 557 de la rețea, de la bateriile de acumulatori și curent comandat personalul de locomotivă însoțitor și cel de la locomotiva titulară au intervenit cu stingătoarele din dotare celor două locomotive în zona boghiului nr.II la partea inferioară (osiile 4-5) pentru lichidarea degajării de fum.

După circa 8 minute, întrucât nu a fost posibilă lichidarea degajării de fum, acesta propagându-se în sa mașinilor și ieșind prin sitele de ventilație de la partea superioară a cutiei locomotivei, mecanicul de locomotivă titulară a avertat prin telefon la numărul de urgență 112 solicitarea pentru intervenția pompierilor ISU și totodată s-a procedat la dezlegarea celor două locomotive de la garnitura de tren deplasarea acestora o distanță de circa 2000 m până în zona pasajului rutier de la km 247+560 în vederea facilitării intervenției pompierilor.

În zona pasajului, au fost dezlegate cele două locomotive și a fost efectuată distanța între ele.

În jurul orei 16:57 a fost scoasă de sub tensiune linia de contact, în jurul orei 17:15 au sosit pompieri civili din orașul Rupea, iar la ora 17:25 pompierii ISU „Țara Bârsei” ai județului Brașov - Detașamentul nr.1 (pompieri Brașov).

La sosirea pompierilor, incendiul se manifesta în interiorul locomotivei, intervenția acestora conducând la lichidarea lui în jurul orei 18:30.

C.2. Circumstanțele accidentului

C.2.1. Partile implicate

Locul producerii accidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov între halta de mișcare Cața și stația CFR Rupea la km 249+500, linie dublă electrică, pe firul II circulației.

Secția de circulație unde a avut loc accidentul este în administrarea CNCF „CFR” SA – Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov și este întreținută de salariații săi.

Infrastructura și suprastructura căii ferate pe zona unde s-a produs accidentul sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații Districtului L.2 Rupea din cadrul Secției L.2 Sighișoara.

Instalațiile de semnalizare sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații Districtului SCB 5 din cadrul Secției CTI Brașov.

Instalația de comunicații feroviare pe secția de circulație Brașov – Vânători este în administrarea CNCF „CFR” SA și este întreținută de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Locomotiva EA 919 ce a remorcat trenul de călători Regio nr.3536 și locomotiva EA 557 aflată inactivă la compunerea trenului, sunt proprietatea operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA și sunt întreținute de către personalul aparținând SCRL „CFR SCRL Brașov” SA - Secția Reparații Brașov.

Personalul care a condus și deservit în sistem simplificat trenul de călători Regio nr.3536 și personalul însoțitor de locomotivă EA 557 aparțin operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotivă este proprietatea operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA și este întreținută de personalul aparținând SCRL „CFR SCRL Brașov” SA - Secția Reparații Brașov.

Vagoanele din compunerea trenului de călători Regio nr.3536 sunt proprietatea operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători Regio nr.3536 remorcat cu locomotivă electrică EA 919, ce a fost expedit din stația CFR Sighișoara, a avut în compunere 2 vagoane de călători și locomotivă EA 557 inactivă, 14 osii, tor brut 218 tone, lungime 100 metri, masa frânată automat conform livret 185 tone, de fapt 203 tone și masa frânată de mână conform livret 37 tone, de fapt 67 tone.

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Linia curentă dintre halta de mișcare Cața și stația CFR Rupea este linie dublă, electrică, traseul în plin al căii fiind constituit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe.

În zona producerii accidentului, traseul în planul orizontal al căii era în aliniament.

În profilul în lung declivitatea în zona producerii accidentului era de 1,6 ‰ (pantă în sensul de mers trenului).

C.3. Urmările accidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii acestui accident feroviar nu a existat pierderi de vieți omenești sau persoane rănite.

C.3.2. Pagube materiale

În urma accidentului feroviar au fost pagube doar la locomotivă EA 557, valoarea estimativă a acestor pagube fiind de 14.568,14 lei fără TVA.

C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar

Urmare producerii accidentului feroviar a fost întreruptă circulația între halta de mișcare Cața și stația CFR Rupea între orele 16:55 – 18:51 înregistrându-se întârzierea a două trenuri de călători cu un total de 2 minute.

C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 14.06.2016, în jurul orei 16:45, vizibilitatea, în zona producerii accidentului feroviar, a fost bună, temperatura în aer de +20°C.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Din mărturiile personalului aparținând gestionarului de infrastructură feroviară au rezeș următoarele aspecte relevante:

În data de 14.06.2016 la deflarea și îndrumarea trenului Regio nr. 3536 din halta de mișcare Cața nu s-a observat nimic deosebit.

Din mărturiile personalului aparținând operatorului de transport feroviar de călători au rezeș următoarele aspecte relevante:

Locomotiva EA 557 se deplasa la Depoul Brașov pentru reparații prezentând defecte ale graduatorului ale compresoarelor.

Locomotiva EA 557, aflată inactivă, a fost conectată, cuplată la instalația de încălzire tren și la conducta aer a trenului.

De la plecarea din stația CFR Sighișoara și până la halta de mișcare Cața, locomotiva EA 557 a circulat în condiții normale, fără a se constata nimic deosebit.

În halta de mișcare Cața s-a efectuat revizie parțială a locomotivei EA 557 fără a se constata nereguli.

După plecarea trenului din halta de mișcare Cața, la o viteză a trenului apreciată la circa 80 km/h personalul însoțitor al locomotivei EA 557 a simțit o vibrație a locomotivei, care se accentua progresiv totodată observându-se și degajarea de fum la locomotivă, fără a se constata semnalizări ale aparatului bord. A solicitat prin stația radiotelefon (RTF) mecanicul locomotivei titulare să oprească trenul.

Mecanicul locomotivei titulare, după plecarea trenului din halta de mișcare Cața, trecerea de la limita de viteză de 50 km/h, sporirea la viteză de 100 km/h și scurgerea unui interval de timp de circa 3-4 minute fost solicitat să oprească trenul datorită degajării de fum constatate la locomotivă EA 557 aflată în stația inactivă în corpul trenului.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate este constituită din șină tip 65, pe traverse de beton T26 cu prindere indirectă tip K (cale fără joante). Prisma de piatră spartă era completă și necolmatată.

Viteza maximă de circulație pentru trenul de călători Regio nr.3536 care a circulat conform cu „Livretul de mersul trenurilor Regio” al Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov era de 100 km/h.

C.2.3.2. Instalațiile feroviare

Organizarea circulației trenurilor pe secția de circulație Vânători – Brașov se realizează prin intermediul instalațiilor de bloc de linie automat (denumite generic BLA).

C.2.3.3. Materialul rulant

Vagoane

Vagoanele din compunerea trenului de călători aparțineau operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Locomotiva

Locomotiva EA 557

Caracteristici tehnice

| | |
|--|--------------|
| - tip 060-EA | - Co-Co |
| - Formula osiilor | - 1 435 mm; |
| - ecartament | - 19 800 mm; |
| - lungimea între fețele tampanelor | - 14 800 mm; |
| - distanța între osiile extreme (ampatamentul total) | - 4350 mm; |
| - ampatamentul unui boghiu | - 10 300 mm; |
| - distanța între centrele boghiurilor | - 4 500 mm; |
| - înălțimea maximă a locomotivei (cu pantograful coborât) | - 3 000 mm; |
| - lățimea maximă a locomotivei | - 1 250 mm; |
| - diametrul cercului de rulare al bandajului în stare nouă | - 120 t; |
| - greutatea totală (fără balast) | - 20 t; |
| - sarcina maximă pe osie (fără balast) | - 120 km/h; |
| - viteza maximă de construcție | - 25 kV; |
| - Tensiunea nominală în linia de contact | - 5100 kW |
| - Puterea nominală a locomotivei | - tip KD2; |
| - frâna automată | - tip Fd1. |
| - frâna directă | |

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegiții de mișcare a fost asigurată prin stații radiotelefon care au funcționat corespunzător.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațional precizat în *Regulamentul de Investigare*, în urma cărora la fața locului s-au prezentat reprezentanții ai gestionarului de infrastructură feroviară, AGIFER, SNTFC „CFR Călători” SA (operatorul de transport feroviar de călători SCRL „CFR SCRL Brașov” SA - Secția Reparații Brașov, Poliției TF Rupea, pompierii civili ai orașului Rupea și ai Inspectoratului pentru Situații de Urgență „Tara Bârsei” al județului Brașov.

S-au luat măsuri de frânare rapidă a trenului, acesta fiind oprit în linie curentă între halta de mișcare Cața și stația CFR Rupea în dreptul km 249+500, precum și măsuri de deconectare a locomotivei EA 557 de la coborârea pantografului și deconectarea curentului de la bateriile de acumulatori.

Degajarea de fum se manifesta în partea inferioară a locomotivei, în zona boghiului II, între osiile nr.4 nr.5, loc în care s-a intervenit cu stingătoarele din dotarea celor două locomotive de către cei doi mecanici ajutați și de un alt coleg având funcția de mecanic ce se afla călător în tren și se deplasa la Brașov.

Nu s-a reușit lichidarea degajării de fum prin intervenția personalului de locomotivă, degajarea de fum fiind în continuare puternică, iar acesta se propaga și în sala mașinilor la partea superioară a cutiei prin sitele de ventilație, drept pentru care s-a efectuat avizarea pompierilor la telefonul de urgență 112, procedându-se totodată la dezlegarea locomotivelor de la tren și deplasarea acestora o distanță de circa 2000 metri în zona pasajului rutier de la km 247+560 pentru facilitarea intervenției pompierilor.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

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

La momentul producerii accidentului feroviar CNCF „CFR” SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice 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/gestionarului de infrastructură feroviară din România aflatându-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 gestionarului de infrastructură feroviară;
- Autorizației de Siguranță – Partea B cu nr. de identificare ASB11006 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, a confirmat acceptarea dispozițiilor adoptate de gestionarul de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreinerii și exploatării, inclusiv unde este cazul, al întreinerii și exploatării sistemului de control al traficului și de semnalizare.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport

La momentul producerii accidentului feroviar, SNTFC „CFR Călători” SA în calitate de operator al transportului feroviar 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.535/2007 (modificat, completat prin Ordinele M.T.I. nr.884/2011, nr.2179/2012, nr.1502/2014 și nr.270/2016) privind acordarea certificatului de siguranță în posesia următoarelor documente privind sistemul propriu de management al siguranței feroviare:

- Licență pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar de călători nr.13/09.11.2007, cu ultima revizuire la data de 06.11.2015;
- Certificatul de siguranță - Partea A nr.RO1120150018 valabil de la data de 10.11.2015, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, din cadrul AFER, confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței feroviare propriu;
- Certificatul de Siguranță Partea B cu număr de identificare RO1220150099 - valabil de la data de 10.12.2015 - prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, din cadrul AFER, confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de SNTFC „CFR Călători” SA pentru îndeplinirea cerințelor specifice

necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă.

SNTFC „CFR Călători” SA în calitate de operator de transport feroviar de călători utilizează în activități de transport pe care le desfășoară, locomotive pe care le repară/revizuiește la diverși operatori economici operatori care trebuie să fie autorizați/agrementați tehnic/certificați pentru funcții de întreținere de către Autoritatea Feroviară Română – AFER.

Locomotiva EA 557 a efectuat ultima revizie planificată tip RT la data de 11.05.2016 în cadrul SCF „CFR SCRL Brașov” SA - Secția de Reparații Brașov care, în calitate de operator economic ce desfășoară activități conexe și adiacente transportului feroviar, la data producerii accidentului deținea următoarele:

- Autorizație de Furnizor Feroviar seria AF nr.6093 emisă la data de 06.12.2013 valabilă până la data 08.12.2016, pentru serviciul feroviar critic „Revizii și reparații la material rulant motor”;
- Acord Tehnic Feroviar seria AT nr.256/2016, eliberat la data 28.03.2016, cu valabilitate până la data de 18.06.2017, pentru serviciul feroviar critic „Revizii planificate tip PTH3, RT, R1, R2, reparații accidentale, lucrări de pregătire pentru iarnă și lucrări la instalațiile modernizate la locomotivele tip I 5100 KW”;
- Certificat pentru Funcții de Întreținere care confirmă acceptarea sistemului de întreținere, conformitate cu Directiva 2004/49/CE și OMT 635/2015 emis la data de 09.05.2016 cu valabilitate perioada 10.05.2016 - 09.05.2017 și care are specificat în Anexa nr.1 domeniile de întreținere pentru vehicul feroviar LE 5100 KW – tip de întreținere solicitat/număr document de referință pentru efectuarea următoarelor funcții de întreținere: Pth3/ST 5/2004, RT/ST 5/2004, R1/ST 5/2004, R2/ST 5/2004. Reparații accidentale/ST 5/2004.

Întrucât, în cursul investigației s-a constatat faptul că, locomotiva EA 557 a fost menținută în serviciu după atingerea normelor de timp/kilometri pentru efectuarea reparațiilor planificate, comisia de investigare verifică dacă sistemul de management al siguranței al SNTFC „CFR Călători” SA, dispune de proceduri pentru a garanta:

- identificarea riscurilor asociate siguranței feroviare;
- că întreținerea și exploatarea locomotivelor este efectuată în conformitate cu cerințele relevante.

Urmare documentelor puse la dispoziție de SNTFC „CFR Călători” SA au fost constatate următoarele:

Conform procedurii operaționale cod: PO -0-8.5.3-05 – „Managementul Riscurilor asociate siguranței feroviare” ediția 3, revizia 0, a fost întocmită Fișa de identificare pericole/evaluare riscuri generate cod: PO-0-8.5.3-03 cu numărul BV 1 1/4/513 /06/05/2016 unde, la punctul 13 a fost identificat pericolul „Nerespectarea ciclului de revizii și reparații material rulant”, ce poate genera următoarele riscuri: „Defecțe și deranjamente în activitatea de exploatare feroviară: ruperi de osii, ruperi de rați sau banda șerpuirea liniilor de cale ferată, supraîncălzirea cutiei de osie”.

Riscurile identificate au fost clasificate ca „Acceptabile”, monitorizarea lor se efectuează în conformitate cu prevederile procedurii operaționale „Planificarea reviziilor și reparațiilor la locomotive, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC „CFR Călători” SA cod: PO-0-7.1-14 și constituie responsabilitate a Directorului Material Rulant.

Din analiza riscurilor generate se constată că:

- nu a fost identificat riscul producerii unui incendiu la materialul rulant;
- a fost identificat în mod eronat riscul „șerpuirea liniilor de cale ferată”.

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

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

norme și reglementări

- 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 H nr.117/2010;
- Dispoziția Directorului General al SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A. nr.05 din 28.02.2002 – ANEXA 4 Intervalele pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate pentru locomotivele electrice.
- Normativul feroviar nr. 67-005/2008 „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.364/2008;
- Normativul feroviar 67-006/2011 „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011;
- Ordinul MTI nr.1359/2012 din 30/08/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.1816 din 26.10.2005;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006 aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.1815 din 26.10.2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006 aprobat prin Ordinul nr.2229/2006;
- Ordinul MT nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România;
- Ordinul nr.1260/1390/2013 privind examinarea medicală și psihologică a personalului responsabilității în siguranța circulației modificat și completat prin Ordinul nr.504/556/2014;
- Îndrumător de exploatare LE 060 EA 5100 KW editura ASAB București 2007 – aprobat nr.5000/663/2007 de către AFER;
- Specificația tehnică – reparații planificate tip RR/RG, lucrări de modernizare și reparații accidentale locomotive electrice Co-Co 5100 kW și Bo-Bo 3400kW Cod ST 26-2010, ediția 1, revizia 0 a SCF „CFR SCRL Brașov” SA.
- Specificația tehnică – Revizii planificate tip Pth3, RT, R1 și R2 la locomotivele electrice 3400kW/5100kW cod ST 5 - 2004 ediția 2 revizia 0 din 2004 a SCRL „CFR SCRL Brașov” SA.

surse și referințe

- declarațiile și chestionarea salariaților implicați în producerea accidentului feroviar;
- fotografii realizate după producerea accidentului feroviar;
- documente în original și/sau copie depuse la dosarul de investigare;
- corespondență realizată între comisia de investigare și operatorii economici

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Nu au fost constatate deficiențe în modul de organizare a circulației trenurilor.

Din analiza prevederilor procedurii operaționale „Planificarea reviziilor și reparațiilor la locomotive automotoare și rame electrice aparținând SNTFC „CFR Călători” SA cod: PO-0-7.1-14 s-au constatat următoarele:

- în conformitate cu prevederile cap. 4 – *Descrierea procedurii*, la punctul 4.2 se specifică faptul că **obiectivele activității de revizii și reparații planificate sunt: menținerea stării tehnice corespunzătoare a locomotivelor, automotoarelor și ramelor electrice în vederea exploatarei, evitarea imobilizării datorate opririlor accidentale, eliminarea posibilităților de declanșare a avariilor (incendii, evenimente de cale ferată, etc.), reducerea sistematică a cheltuielilor de întreținere și reparații întocmirea unei baze de date care să permită calculul fiabilității și manevrabilității agregatelor - subsansamblelor;**
- în conformitate cu prevederile cap. 4.7 - *Organizarea activității de planificare a reparațiilor programate*, la punctul 4.7.2 se specifică faptul că personalul tehnic-ingineresc aparținând Secției de Reparații 1-14 SCRL „CFR SCRL Brașov” SA, vor întocmi semestrial scadențele la reparații planificate pentru întreg parcul de material rulant din dotare.

Aceste scadențe au fost întocmite cu mențiunea că locomotiva EA 557 este scadență la reparație din anul 2005.

- în conformitate cu prevederile cap. 4.7 - *Organizarea activității de planificare a reparațiilor programate*, la punctul 4.7.3 se specifică faptul că programarea reparațiilor planificate pentru anul următor se realizează la nivelul SRMLARE (Serviciul Reparații și Modernizări Locomotive Automotoare, Rame Electrice) în strictă conformitate cu bugetul anual alocat, în urma centralizării scadențelor la reparații întocmite la depouri, pe tipuri de material rulant.
- din documentele puse la dispoziție a rezultat faptul că până la data producerii accidentului feroviar locomotiva EA 557 nu a fost programată la reparație planificată, deși avea norma de timp/km pentru efectuarea acestora depășită;

- în conformitate cu prevederile cap. 5 – *Responsabilități*, atribuții legate de reparațiile materialului rulant revin doar Șefului SRMLARE (Serviciul Reparații și Modernizări Locomotive, Automotoare, Rame Electrice) și Directorului Material Rulant după cum urmează:
Șeful SRMLARE:

- răspunde de elaborarea programului de reparații și modernizări locomotive cu încadrarea în prevederile bugetului de venituri și cheltuieli.

Directorul Material Rulant:

- coordonează, urmărește și răspunde de activitatea de întreținere, reparații și exploatarea locomotivelor, automotoarelor și ramelor electrice care deservește trenurile de călători, în condiții de siguranță circulației și eficiență economică;
- urmărește și stabilește măsuri după caz, privind activitatea de reparații și modernizare locomotivelor, automotoarelor și ramelor electrice din dotare.

Cu toate că locomotiva EA 557 a atins norma de timp pentru efectuarea de reparații planificate încă din anul 2005, în perioada scursă până la data producerii accidentului feroviar (aproximativ 11 ani) nu a fost dispusă nici o măsură pentru retragerea acesteia din serviciu.

Totodată se constată că procedura mai sus amintită nu conține prevederi concrete referitoare la modul în care trebuie procedat în cazul în care materialul rulant atinge norma de timp sau kilometri pentru efectuarea reparațiilor planificate astfel încât riscurile generate de pericolul „Nerespectarea ciclului de revizii și reparații material rulant” să fie ținute sub control.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

Elementele geometrice ale căii nu au influențat producerea accidentului.

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

Constatari privind vagoanele din compunerea trenului de călători nr.3536

Trenul de călători Regio nr.3536 a avut în componență 2 vagoane clasă cu nr. 505319550149 și nr. 505320492059. Nu au fost semnalate nereguli privind starea vagoanelor.

Constatari privind locomotiva EA 557 ce a circulat în stare inactivă în trenul de călători nr.3536

Data construcției și a executării reparațiilor planificate:

Locomotiva EA 557 a fost construită în anul 1982 la Electroputere Craiova, a efectuat reparație tip R (reparație generală a vehiculului motor) la data de 15.09.2000 în cadrul SC Reloc SA Craiova, locomotivă efectuând, de la această dată și până la producerea accidentului un număr de 1.560.000 km.

Conform Dispoziției Directorului General al SNTFC „CFR CĂLĂTORI” SA nr.05 din 28.02.2002 ANEXA 4 , scadența pentru efectuarea unei reparații planificate (**RR - reparație cu ridicare a vehiculului motor, cu ridicare de pe osie/boghiuri, RG - reparație generală a vehiculului motor, cu ridicare de pe osie/boghiuri, RK - reparație capitală**) era stabilită la 60 luni sau 540.000 km (**scadența pentru efectuarea de reparație tip RR pentru locomotiva EA 557 a fost în luna septembrie 2005**).

Conform Normativului feroviar 67-005/2008 „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.364/2008, „Norma pentru efectuarea reviziilor reparațiilor planificate pentru vehiculele motoare” – tabelul 3.1, precum și a Normativului feroviar 67-006/2011 „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau norme de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011 –tabelul 3.1, scadența la reparație tip RR este stabilită la 5±1 an sau 500 mii km, iar la reparație tip RG este stabilită la 10±1 an sau 1.000 mii km (**scadența pentru efectuarea unei noi reparații de tip RG pentru locomotiva EA 557 a fost în luna septembrie 2011**).

Conform Specificației tehnice – „Reparații planificate tip RR/RG, lucrări de modernizare și reparații accidentale la locomotivele electrice Co-Co 5100 kW și Bo-Bo 3400kW” Cod ST 26-2010, ediția 1, revizia 0 a SCRL „CFR SCRL Brașov” SA, în cadrul reparațiilor planificate, pentru electromotorul de tracțiune sunt prevăzute lucrări de revizie și reparare a rotorului care includ rebobinarea acestuia, măsurarea rezistenței de izolație, curățirea exterioră a rotorului și colectorului, controlul rotorului și repararea bandajelor de sticlă de pe conul de mică.

Data și locul executării ultimelor revizii planificate și reviziilor intermediare:

Locomotiva EA 557 a efectuat ultima revizie planificată tip RT (**RT - revizie tehnică**) la data de 11.05.2016 în cadrul la SCRL „CFR SCRL Brașov” SA - Secția de Reparații Locomotive Brașov înregistrând până la data producerii accidentului un număr de 1837 km.

Conform Specificației Tehnice – Revizii planificate tip Pth3, RT, R1, R2 la locomotive electrice c 3400/5100 kW cod ST 5-2004 - ediția 2 revizia 0 din 2004 a SC FR SCRL Brașov SA, ce constituie document tehnic de referință al Acordului Tehnic Feroviar pentru serviciul feroviar critic mai sus amintit, în cadrul reviziei planificate tip RT, pentru motoarele de tracțiune este prevăzută măsurarea rezistenței de izolație și completarea comenzii de lucru cod: ST 5 – CLU - LE.

Conform însemnărilor din comanda de lucru unificată cod: ST 5 – CLU – LE, nr.2540 întocmită la data 11.05.2016, cu ocazia reviziei planificate tip RT, s-a constatat că rezistența de izolație a motoarelor tracțiune era corespunzătoare.

Locomotiva EA 557 a efectuat revizie intermediară tip Pth3 la data de 13.06.2016 la SCRL „CFR SCF Brașov” SA - Secția de Reparații Locomotive Cluj.

Istoricul motorului de tracțiune nr.4 tip LJE 108-1, seria 852213-2002 fabricat la Electroputere Craiova
Conform datelor furnizate de Secția Reparații Locomotive Brașov din cadrul SCRL „CFR SCRL Brașov SA au rezultat următoarele:

- motorul de tracțiune nr.4 (cu seria 852213-2002) a fost construit în anul 2002, iar în perioada 201-2016 nu a fost schimbat și nu a prezentat defecte în funcționare;
- la motorul de tracțiune nr.4 nu au fost efectuate reparații până la data accidentului și a înregistrat funcționare de circa 1.300.000 km;
- nu a putut fi stabilită data de la care motorul de tracțiune nr.4 a fost montat pe locomotiva EA 557.

Constatări efectuate la locomotivă

În urma verificărilor efectuate la stația CFR Rupea (locul unde a fost remorcată locomotiva EA 557 după intervenția pompierilor) au fost constatate următoarele:

- toate geamurile laterale de la sala mașinilor erau sparte ca urmare a intervenției pompierilor iar în sălățile mașinilor pe culoarele laterale exista apă cu resturi de material de șters;
- depuneri de fum în zona grupe de ventilație și a redresorului de la blocul S4;
- cablurile de forță aparținând motorului de tracțiune nr.4 aveau izolația arsă în proporție de 100 % (vezi nr.1)
- capacul de la contactorii electropneumatici de la blocul S4 demontat, iar contactorii și cablajul aferent erau cu urme puternice de topire (foto nr.2);



Foto nr.1 – Cablurile de forță la MT nr.4 cu izolația arsă



Foto nr.2 – Contactorii electropneumatici și cablajul aferent - bloc S4

Constatări efectuate la locomotiva EA 557 în cadrul Secției Reparații Locomotive Brașov – “CFR SCF Brașov” SA la data de 15.06.2016 și 16.06.2016:

- motorul de tracțiune nr.4 prezenta cablajul de forță cu izolația arsă în proporție de 100 %, având culoarea roșie, iar izolația arsă era depusă pe partea superioară a carcasei motorului – foto nr.3;



Foto nr.3 - Motorul de tracțiune nr.4

- la demontarea capacului de la partea inferioară a motorului de tracțiune (MT) nr.4 s-au constatat bucăți de bandaj rotoric (azbest și micănită) desprinse și depuse pe capac (foto nr. 4);



Foto nr.4 – depuneri pe capacul motorului de tracțiune nr.4

- între statorul și rotorul motorului de tracțiune s-au observat alte bucăți de bandaj rotoric interspersate în diferite zone;
- burduful canalului de ventilație de la MT nr.4 era ars în proporție de 100%;
- blocul de aparate S4 prezenta cablajul de forță și de comandă cu izolația afectată termic, aparatul aferent (contactorii electropneumatici, inversor sens, redresor MT, rezistență de slăbire câmp) afectat termic;
- cablajul de forță aferent cutiei locomotivei, în dreptul blocului S4 prezenta conexiunile afectate termic;
- cablajul de comandă din sala mașinilor în zona blocului S8 afectat termic în proporție de 30-40 %;
- contactorul de încălzire tren S3.18 a fost verificat și s-a constatat că se afla în poziția “declemat”, fără să prezente defecte;
- compresoarele principale prezentau pierderi de ulei, inclusiv în zona de amplasare;
- pierderi de ulei pe rezervoarele de silicagel ale instalației pneumatice (foto nr.5)



Foto nr.5 - rezervoarele de silicagel ale instalației pneumatice

- diverse materiale textile și resturi de hârtie aflate pe pardoseala din sala mașinii (foto nr.6 și nr.7);



Foto nr.6

Foto nr.7

- cutia locomotivei prezenta partea inferioară, în zona de amplasare a compresoarelor nr.1 și nr.2, urme de ulei cu depuneri de praf din mediul ambiant, fără urme de afectare termică (foto nr.8 și nr.9);



Foto nr.8



Foto nr.9

- la motorul de tracțiune nr.4, după demontare s-a constatat:
 - bandaj rotoric sărit și rotorul deteriorat pe întreaga circumferință (foto nr.10);



Foto nr.10

- părți ale bandajului izolat ale înfășurării rotorului depuse pe partea superioară a motorului amestecate cu zgura provenită din arderea izolației cablurilor de alimentare a MT;
- cablurile de forță ale motorului prezentau conectori tip știft fără urme de încălzire în zona contact (foto nr.11);

- arborii rotorului cu coroana de antrenare se prezentau în stare corespunzătoare;
- rulmenții MT erau în stare bună și fără urme de încălzire sau gripare, prezentând vasele intacte.

Conform procesului verbal încheiat cu ocazia citirii și interpretării înregistrărilor instalației de înregistrare vitezei (tip Hasler) a locomotivei electrice EA 557 care a circulat remorcată în componența trenului nr.3536, s-a constatat faptul că de la plecarea din stația CFR Sighișoara și până la producerea accidentului au fost respectate vitezele de circulație prevăzute în livretul de mers precum și limitările și restricțiile vitezei.

Conform procesului verbal încheiat cu ocazia citirii și interpretării înregistrărilor instalației de înregistrare consumului de energie electrică (CEL) a locomotivei electrice EA 557, a reieșit faptul că în data 14.06.2016, în perioada cât a circulat în stare remorcată în componența trenului Regio nr.3536 de la stația CFR Sighișoara și până la locul producerii accidentului, aceasta a fost conectată la linia de contact, fără să participe în remorcare trenului.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

C.5.5.1. Timp de lucru aplicat personalului implicat

Personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva EA 919, ce a remorcat trenul de călători Regio nr.3536 din data de 14.06.2016, precum și cel care a însoțit locomotiva inactivă EA 557, au efectuat până la ora producerii accidentului un serviciu continuu de 2 ore fiecare, această durată încadrându-se în limita admisă de prevederile Ordinului MT nr.256 din 29 martie 2013.

C.5.5.2. Circumstanțe medicale și personale

Personalul de locomotivă implicat în circulația trenului de călători nr.3536 din data de 14.06.2016, dețin permise de conducere și autorizații valabile, fiind totodată declarat apt din punct de vedere medical psihologic pentru funcția deținută, conform avizelor emise.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

În perioada anterioară a fost înregistrat un eveniment cu caracter similar în cadrul operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA, după cum urmează:

La data de 23.01.2016, în jurul orei 06:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în Hm Aninoasa, s-a produs un accident feroviar prin declanșarea unui incendiu la autotrenul Desiro nr.2114, ce forma trenul de călători Regio nr.9438.

Accidentul feroviar mai sus amintit a fost investigat de către AGIFER, investigația fiind finalizată și întocmită un raport de investigare, în care au fost stabilite cauzele și factorii care au condus la producerea acestuia.

Din analiza comparativă a celor două accidente feroviare s-a constatat că unul din factorii comuni care au contribuit la producerea accidentelor a fost menținerea în serviciu a materialului rulant, după realizarea normei de timp pentru efectuarea reparațiilor planificate.

Totodată, în ambele cazuri, a fost identificată ca și cauză subiacentă nerespectarea prevederilor Normativ Feroviar 67-006:2011 „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de tir sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat și Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin Ordinul M nr.1359/2012.



Foto nr.11

- bobina statorului deteriorată mecanic și termic în zona opusă colectoarelor cu resturi de bandaj izolat și de material de cupru topit, precum și buci de lemn carbonizate provenite de la arderea jugului de fixare a cablurilor de alimentare ale MT (foto nr.12);



Foto nr.12

- colectorul rotorului MT nu prezenta urme de flama sau deteriorare mecanică;
- coroana port perii se prezenta în stare corespunzătoare cu perii fără uzuri anormale sau cu al defecte;

C.6. Analiză și concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare

Având în vedere mențiunile consemnate în capitelele C.5.4.1. - Date constatate cu privire la instalații C.5.4.2 - Date constatate cu privire la linii, se poate afirma că starea tehnică a infrastructurii feroviare nu a influențat producerea accidentului feroviar.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

C.6.2.1 Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor din componența trenului

Având în vedere mențiunile consemnate în capitolul C.5.4.3. - Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia, se poate afirma că starea tehnică a vagoanelor nu a influențat producerea accidentului feroviar.

C.6.2.2 Concluzii privind starea tehnică a locomotivei implicată în accident

Din declarațiile personalului implicat, documentele puse la dispoziție de părțile implicate precum verificările efectuate la materialul rulant, comisia de investigare a concluzionat următoarele:

- a fost respectat ciclul reviziilor planificate pentru locomotiva EA 557;
- nu a fost respectat ciclul reparațiilor planificate pentru locomotiva EA 557. De la ultima reparație planificată tip RG efectuată la data de 15.09.2000 și până la data producerii accidentului au trecut un număr de 15 ani și 9 luni, fiind parcurși un număr de 1.560.000 km, perioadă în care locomotiva nu a efectuat nici o reparație de tip RR sau RG (conform dispozițiilor și normativelor în vigoare, scadența pentru efectuarea reparației de tip RR a fost în luna septembrie 2005, iar pentru reparație de tip R în luna septembrie 2011).
- În cadrul reparațiilor planificate sunt cuprinse și lucrări de revizie și reparare a rotorului electromotorului de tracțiune care cuprind operații de control al rotorului și repararea bandajelor c sticla de pe conul de mică, lucrări de rebobinare a rotorului, precum și lucrări privind controlul fixării înfășurării bobinajului statorului pentru depistarea eventualelor părți slăbite (conform specificațiilor tehnice - "Reparații planificate tip RR/RG, lucrări de modernizare și reparații accidentale a locomotivele electrice Co-Co 5100 kW și Bo-Bo 3400kW" Cod ST 26-2010, ediția 1, revizia 0 a S CFR SCRL Brașov SA.
- cu ocazia ultimei verificări a rezistenței de izolație a motoarelor de tracțiune efectuată la data de 11.05.2016 s-a constatat că aceasta era corespunzătoare;
- conform datelor puse la dispoziție de Secția Reparații Locomotive Brașov din cadrul SC "CFR SCR Brașov" SA istoricul acestui motor de tracțiune nu a putut fi stabilit, ci numai faptul că acesta nu a fost schimbat în perioada 2010-2016 și că acest motor avusese o funcționare de circa 1.300.000 km fără reparații și fără defecte în funcționare. Pentru perioada 2002-2010 nu există date referitoare la acest motor de tracțiune. Prin urmare motorul de tracțiune nr.4 implicat în accident a avut de la construcție și până la producerea accidentului o perioadă de utilizare de minim 6 ani și a realizat funcționare circa 1.300.000 km, fără a se efectua reparații.
- referitor la concluziile privind defectarea locomotivei EA 557 în remorcare trenului nr. 3086 din data de 13.06.2016 (declarată defectă de personalul de locomotivă cu funcționarea defectuoasă a gradatorului, precum și a compresoarelor), Secția Reparații Locomotive Brașov din cadrul SCR "CFR SCRL Brașov" SA a comunicat comisiei de investigare faptul că stadiul avariilor produse locomotivă ca urmare a accidentului (incendiu) nu a permis efectuarea de constatări la defectele existente înainte de declanșarea incendiului. În consecință nu au putut fi stabilite cauzele defectării locomotivei EA 557 din data de 13.06.2016.

C.6.2.3 Concluzii privind sistemul de management al siguranței al operatorului de transport feroviar călători

Având în vedere mențiunile consemnate în capitolele C.5.2. Sistemul de management al siguranței lit. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport, precum și C.5.6. Eveniment anterior cu caracter similar, se pot concluziona următoarele:

- operatorul de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA deține o procedură operațională pentru identificarea riscurilor asociate siguranței feroviare (Managementul Riscurilor asociate siguranței feroviare” ediția 3, revizia 0), dar nu a identificat riscul producerii unui incendiu la materialul rulant;
- operatorul de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA deține o procedură operațională referitoare la întreținerea materialului rulant (Planificarea reviziilor și reparațiilor la locomotivă automotoare și rame electrice aparținând SNTFC „CFR Călători”), dar aceasta nu conține prevederi concrete pentru ținerea sub control a riscurilor generate pericolul reprezentat de „Nerespectarea ciclului de revizii și reparații material rulant”.

C.6.3. Analiza modului de producere a accidentului

În data de 14.06.2016 locomotiva EA 557 se deplasa pe distanța Sighișoara – Brașov, în stare remorcată, compunerea trenului Regio nr.3536, la Depoul Brașov pentru reparații, fiind declarată defectă, de către personalul de locomotivă, cu gradatorul și compresoarele în remorcare trenului Regio nr.3086 în data 13.06.2016 la ora 19:15.

De la punctul de oprire Coșlariu Gr. Podu Mureș și până la stația CFR Sighișoara, în data de 13.06.2016 locomotiva EA 557 a circulat în stare remorcată, conectată și fără a participa în remorcare trenului nr.30 fiind defectă, iar la data de 14.06.2016 de la stația CFR Sighișoara și până la halta de mișcare Cața circuitat în stare remorcată, având intervale de timp când a fost conectată și fără a participa în remorcare trenului nr.3536. Pe întreg parcursul în care locomotiva a circulat în stare remorcată până la halta de mișcare Cața și inclusiv în staționarea din Hm Cața (care a avut durata de 2 minute și 18 secunde) nu fost constatate degajări de fum sau alte aspecte deosebite la locomotiva EA 557.

După plecarea trenului Regio nr.3536 din halta de mișcare Cața și parcurgerea unei distanțe de circa 3 - 3 km, la o viteză de circa 80-90 km/h, personalul însoțitor al locomotivei EA 557 a perceput vibrații ale locomotivei, vibrații care se accentuau progresiv, totodată observându-se și degajare de fum locomotivă, fără a se constata semnalizări ale aparatului de bord.

Având în vedere constatările efectuate după demontarea motorului de tracțiune nr.4, și faptul că locomotiva circula fără a participa la remorcare trenului, se poate concluziona faptul că vibrațiile semnalate locomotivă de către personalul însoțitor al locomotivei EA 557 după plecarea trenului Regio nr.3536 de la halta de mișcare Cața proveneau de la defectarea motorului de tracțiune prin degradarea și desprinderea bandajului rotoric (constituit din benzi de micanită și benzi de azbest) urmat de distrugerea înfășurării rotorului, care, datorită forțelor centrifuge nu condus și la distrugerea înfășurării statorului de la motor de tracțiune nr.4 al locomotivei. Totodată datorită interacțiunii mecanice între înfășurările rotorului și statorului care a avut ca efect o puternică încălzire locală și apariția de scântei între bandajul rotoric și statoric s-a produs aprinderea izolației electrice a cablurilor de alimentare ale motorului de tracțiune nr.4 burdufului de la canalul de ventilație și extinderea incendiului la celelalte componente.

- prin actul nr.BV12/1/1051/05.10.2016, întocmit de către Revizorul Regional SC Brașov, se atenționează personalul de specialitate de pe raza SRTFC Brașov asupra respectării tipurilor de revizii și reparații la locomotive, a normelor de timp și kilometri prevăzute, precum și a operațiilor obligatorii care trebuie efectuate.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

În cazul accidentului feroviar produs la data de 14.06.2016 în circulația trenului de călători Regio nr.3536 s-a constatat că incendiul produs la locomotiva EA 557 s-a datorat defectării motorului de tracțiune nr.4, cărui stare tehnică trebuia ținută sub control prin verificări și lucrări specifice de mentenanță ce se execută cu ocazia reparațiilor planificate.

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat faptul că locomotiva EA 557 a fost menținută în serviciu după atingerea normelor de timp și kilometri pentru efectuarea reparațiilor planificate, contrar prevederilor Ordinului MTI nr.1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 315/2011, ceea ce a constituit un factor care a contribuit la producerea accidentului feroviar.

Având în vedere că acest factor a fost generat de abateri de la reglementările în vigoare, precum și faptul că supravegherea operatorilor economici din sistemul de transport feroviar este atribuția și răspunderea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, comisia de investigare nu consideră necesară emiterii unor recomandări de siguranță.

1. Referitor la sistemul de management al siguranței operatorului de transport feroviar de călători s-a constatat deficiențe la întocmirea respectiv punerea în aplicare a unor proceduri așa cum sunt ele semnalate în capitolul C.5.2. Sistemul de management al siguranței din prezentul raport, fapt pentru care comisia de investigare recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA revizuirea procedurilor operaționale „Managementul Riscurilor asociate siguranței feroviare” și „Planificarea reviziilor și reparațiilor la locomotivă, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC „CFR Călători”, astfel încât acestea să garanteze identificarea riscurilor asociate siguranței feroviare precum și faptul că întreținerea și exploatarea locomotivelor este efectuată în conformitate cu legislația în domeniu.

*
* *

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

Membrii comisiei de investigare:

Tudor CIOLACU - investigator principal
Sever PAUL - membru

C.7. CAUZELE PRODUCERII ACCIDENTULUI

C.7.1. Cauza directă, factorii care au contribuit

Cauza directă

Incendiu s-a produs datorită interacțiunii mecanice dintre înfășurările rotorului și ale statorului ca urmare desprinderii bandajului înfășurării rotorice, ce a avut ca efect o puternică încălzire locală și apariția de scântei fapt ce a produs aprinderea izolației electrice a cablurilor de alimentare ale motorului de tracțiune nr.4, a burdufului de la canalul de ventilație și extinderea incendiului la celelalte componente.

Factorii care au contribuit

- deteriorarea bandajului înfășurării bobinajului rotoric ca urmare a îmbătrânirii acestuia;
- menținerea în serviciu a locomotivei EA 557, după atingerea normelor de timp/kilometri pentru efectuarea reparațiilor planificate.

C.7.2. Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor Normativului feroviar 67-006/2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin Ordinul MTI nr.1359/2012, respectiv:

- capitolul 3 – Norme pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate ale vehiculelor feroviare periodicitatea acestora (ciclul), subpunctul 3.1, în sensul că locomotiva EA 557 nu a fost retrasă din circulație la atingerea normei de timp sau kilometri prevăzută pentru efectuarea reparațiilor planificate;
- capitolul 3 – Norme pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate ale vehiculelor feroviare periodicitatea acestora (ciclul), Tabelul 3.1, lit. A, poziția nr.1, în sensul că nu a fost respectat ciclul de reparații planificate pentru locomotivă EA 557.

C.7.3. Cauze primare

- nerespectarea cerințelor prevăzute în procedura operațională PO-07.1-14 "Planificarea reviziilor reparațiilor pentru locomotive, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC „CFR Călători S.A." capitolul 4.7 - Organizarea activității de planificare a reparațiilor programate, punct. 4.7.5 Succesiunea și periodicitatea reviziilor și reparațiilor programate - Anexa nr. 1 cod F-PO-7.1-14-01 punct nr.1 referitor la Norma de timp sau de kilometri parcurși pentru efectuarea reparațiilor planificate;
- absența unor prevederi concrete pentru ținerea sub control a riscurilor generate de pericolul reprezentat de "Nerespectarea ciclului de revizii și reparații material rulant".

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Urmare acestui accident feroviar operatorul de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA dispus următoarele măsuri:

- verificarea cu deosebită atenție a electromotoarelor de tracțiune cu ocazia reviziilor planificate;
- îndrumarea la reparații tip RR, RG și RK a locomotivelor în funcție de vechime și de bugetul alocat;
- prin planul de măsuri nr. RSC/12/647/25.07.2016, întocmit de Revizorul General SC, s-a dispus verificarea modului în care se fac reviziile la materialul rulant motor precum și recepția acestora, cu ocazia acțiunilor de control programate în subunitățile T;

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 a desfășurat o acțiune de investigare în cazul accidentului feroviar produs la data de 28.05.2016, ora 16:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între halta de mișcare Alunu și stația CFR Berbești, la km 37+805, în circulația trenului de marfă nr.79184 aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, prin deraierea vagonului nr.31536634061-2, de al 2-lea boghiu în sensul de mers.

Prin acțiunea de investigare desfășurată, au fost strânse și analizate informații în legătură cu producerea accidentului în cauză, au fost stabilite condițiile și determinate cauzele.

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

București 23 mai 2017

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 Adjunct
Eugen ISPAS

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data de 28.05.2016, ora 16:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între halta de mișcare Alunu și stația CFR Berbești, în circulația trenului de marfă nr.79184 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA), în zona km 37+805, prin deraierea vagonului nr.31536634061-2, de al 2-lea boghiu în sensul de mers.

CUPRINS

| | Pag |
|---|-----------|
| A.PREAMBUL | 3 |
| A.1. Introducere..... | 3 |
| A.2. Proceso de investigație..... | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 5 |
| C.1. Descrierea accidentului..... | 5 |
| C.2. Circumstanțele accidentului..... | 6 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 6 |
| C.2.2. Componența și echipamentele trenului..... | 6 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului..... | 7 |
| C.2.3.1. Linii..... | 7 |
| C.2.3.2. Instalații..... | 7 |
| C.2.3.3. Vagoane..... | 8 |
| C.2.3.4. Locomotive..... | 8 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare..... | 8 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 8 |
| C.3. Urmările accidentului..... | 8 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 8 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 8 |
| C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar..... | 8 |
| C.4. Circumstanțe externe..... | 9 |
| C.5. Desfășurarea investigației..... | 9 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat..... | 10 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței..... | 9 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigație..... | 12 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant..... | 13 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie..... | 13 |
| C.5.4.2. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia..... | 16 |
| C.5.5. Interfața om-mașină-organizație..... | 17 |
| C.5.5.1. Timp de lucru aplicat personalului implicat..... | 17 |
| C.5.5.2. Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra producerii accidentului..... | 17 |
| C.6. Analiză și concluzii..... | 18 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii..... | 18 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a materialului rulant..... | 18 |
| C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a deraierii trenului..... | 18 |
| C.6.4. Observații suplimentare..... | 19 |
| D. CAUZELE ACCIDENTULUI | 20 |
| D.1. Cauze directe, factori care au contribuit..... | 20 |
| D.2. Cauze subiacente..... | 20 |
| D.3. Cauze primare..... | 20 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 20 |



RAPORT DE INVESTIGARE

al accidentului feroviar produs la data de 28.05.2016 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu, între halta de mișcare Alunu și stația CFR Berbești



Raport de investigare ediție finală
23. mai 2017

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

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*, cu completările și modificările ulterioare, denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*, a Hotărârii de Guvern 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 de Guvern nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de Investigare*.

În temeiul art.19 alin.(2) din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.1 alin.(2) din HG nr.716/02.09.2015, precum și cu art.48 din *Regulamentul de Investigare*, AGIFER, în cazul producerii de accidente sau anumite incidente feroviare, are obligația de a deschide acțiuni de investigație și de a consilia comisia de investigație pentru strângerea și analiza informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și dacă este cazul, emitera unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente/incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Acțiunea de investigație a AGIFER se realizează independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

A.2. Proceso de investigație

Având în vedere nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA din data de 28.05.2016, referitoare la accidentul feroviar produs între halta de mișcare Alunu și stația CFR Berbești, la km 37+805, prin deraierea de al 2-lea boghiu, în sensul de mers, al celui de-al 15-lea vagon din componența trenului de marfă nr.79184 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA), care circula pe secția Alunu-Băbeni și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca accident, în conformitate cu prevederile art.7 alin.1 pct.b din *Regulamentul de Investigare*, directorul AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigație și numirea comisiei de investigație.

Astfel, prin decizia nr.205 din data de 30.05.2016 a directorului AGIFER, a fost numită comisia de investigație după cum urmează:

- | | | |
|---------------------------|---------------------|---------------------------|
| a. Dan CIUCEA | investigator AGIFER | - investigator principal; |
| b. Florin Cristian STOICA | investigator AGIFER | - membru; |
| c. Mitu Costel AFANASE | investigator AGIFER | - membru; |
| d. Bogdan Dragoș NĂSTASIE | investigator AGIFER | - membru. |

Datorită încetării contractului individual de muncă a unuia dintre membri și a altor cauze obiective, componența inițială a comisiei a fost modificată prin notele nr.1110/685/08.12.2016 și nr.1110/65/09.02.2017, membri comisiei care au finalizat investigația fiind:

- | | | |
|------------------------|---------------------|---------------------------|
| a. Dan CIUCEA | investigator AGIFER | - investigator principal; |
| b. Mitu Costel AFANASE | investigator AGIFER | - membru; |
| c. Alin Sorel RADOVICI | investigator AGIFER | - membru. |

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

La data de 28.05.2016, ora 16:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Alunu (linie simplă neelectrificată), între halta de mișcare Alunu și stația CFR Berbești, la km 37+805, în circulația trenului de marfă nr.79184 (aparținând operatorului de transport marfă SC Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea de ambele osii ale celui de-al doilea boghiu ale vagonului numărul 31536634061-2, aflat al 15-lea în componerea trenului.

Locul producerii accidentului este prezentat în fig.1.



Fig.1 – locul producerii deraierii

Trenul de marfă nr.79184 (aparținând operatorului de transport marfă SC Grup Feroviar Român SA), era programat să circule de la stația CFR Alunu la stația CFR Băbeni având în componență 25 vagoane de tip Fals (încărcate cu cărbune). Acest tren a fost remorcat cu locomotivele: DA 1520 – titulară, DA 1535 – multiplă și locomotiva DA 1541 – împingătoare, aparținând aceluiași operator feroviar de transport.

În urma producerii acestui accident feroviar au fost înregistrate avarii la infrastructura căii ferate pe o lungime de aproximativ 244 m și la vagona deraiată.

În urma producerii acestui accidentului feroviar nu au fost urmări asupra mediului.

Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniri.

Cauza directă, factori care au contribuit

Cauza directă a producerii accidentului feroviar o constituie căderea între firele căii a roții din partea stânga (roata nr.6) a osii conducătoare a celui de-al doilea boghiu de la vagonul nr.31536634061-2, al 15-lea din componența trenului de marfă nr.79184, datorită stării tehnice a liniei, care sub acțiunea forțelor dinamice transmise căii de materialul rulant în mișcare, a permis depășirea toleranțelor în exploatarea a parametrilor geometrici ai căii.

Factori care au contribuit

- starea tehnică necorespunzătoare a traverselor de lemn din zona punctului „0” (punctul în care s-a produs căderea roții nr.6 în interiorul căii), care nu asigurau prinderea șinelor și menținerea ecartamentului în limitele toleranțelor admise;
- neaprovizionarea cu traverse de lemn normale la Districtul de linii nr.7 Popești necesare pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparare a căii;

În conformitate cu Anexa nr.I din „Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională CF Craiova” circulația trenurilor de marfă cu tonaj de până la 2000 t pe secția de circulație Alunu-Băbeni se face astfel:

- între halta de mișcare Alunu și halta de mișcare Popești Vâlcea cu trei locomotive active;
- între halta de mișcare Popești Vâlcea și stația CFR Băbeni cu o locomotivă activă.

La data de 28.05.2016, ora 16:55, între halta de mișcare Alunu și stația CFR Berbești, în zona km 37+805, în circulația trenului de marfă nr.79184 cu viteza de 13 km/h s-a produs deraierea celui de-al 15-lea vagon de la siguranță de al 2-lea boghiu în sensul de mers.

Deraierea s-a produs prin căderea în interiorul căii a roții nr.6, din partea stângă în sensul de mers, a osii atacante a celui de-al doilea boghiu al vagonului nr.31536634061-2 (Figura nr.2).

Vagonul a circulat cu această osie deraiată astfel pe o distanță de aproximativ 77 m după care, în zona unei joante aflată la km 37+728 s-a produs căderea în exteriorul căii a roții nr.5, din partea dreaptă a aceleiași osii, urmată de deraierea celui de-a doua osii a aceluiași boghiu.

Vagonul nr.31536634061-2 a circulat cu cel de al doilea boghiu deraiat un spațiu de 167 m, până când în urma măsurilor de frânare luate de mecanicul de locomotivă, trenul s-a oprit.

Spațiul total parcurs de vagonul nr.31536634061-2 în stare deraiată a fost de 244 m.

În urma acestui accident feroviar nu au fost înregistrate consecințe asupra mediului.

Nu s-au înregistrat victime sau răniri ca urmare a producerii acestui accident.

C.2. Circumstanțele accidentului

C.2.1. Partile implicate

Locul producerii accidentului feroviar se află pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, între halta de mișcare Alunu și stația CF Berbești, pe secția de circulație Băbeni - Alunu (linie simplă, neelectrificată).

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc accidentul feroviar erau în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova. Activitatea de întreținere a suprastructurii feroviare era efectuată de către personalul specializat al Districtului de linii nr.7 Popești, din cadrul Secției L3 Râmnicu Vâlcea.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) din stația CFR Berbești și halta de mișcare Alunu erau întreținute de către Districtul SCB Râmnicu Vâlcea, aparținând Secției CT 1 Craiova din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova.

Instalațiile de comunicații feroviare din halta de mișcare Alunu și stația CFR Berbești erau în administrarea CNCF „CFR” SA, acestea fiind întreținute de către SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Locomotivele care au participat la remorcarele trenului de marfă nr.79184, precum și vagoanele din componența acestuia erau proprietatea SC Grup Feroviar Român SA, activitatea de întreținere și efectuare a reviziilor planificate ale acestora era asigurată de către personal specializat aparținând operatorilor economici certificați în acest sens.

Personalul care conducea, respectiv deservea trenului de marfă nr.79184, la data de 28.05.2016, aparținea operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA.

C.2.2. Componența și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.79184 a fost remorcat cu două locomotive în capul trenului (locomotiva DA 1520 – titulară, locomotiva DA 1532 – multiplă tracțiune) și locomotiva DA 1541 – împingătoare. Acest tren a avut următoarea componență: 25 vagoane încărcate, 100 osii, tonaj brut 1989 tone, tonaj net 1368 tone, tonaj frânat automat real/necesar: 1174 tone/995 tone, tonaj frânat de mână real/necesar: 525/278, procentul de frânare 50% în regim automat și 14% în regim manual.

- subdimensionarea numărului de personal muncitor existent la Districtul de linii nr.7 Popești, personal ce are în responsabilitate mentenanța infrastructurii feroviare în zona producerii accidentului.

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii pentru linii cu ecartament normal nr.314/1989”, referitoare la: defecte care impun înlocuirea traverselor de lemn și menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare;
- nerespectarea prevederilor pct.4.1 din Cap. 4 „Norme de manoperă și de consum de materiale”, al „Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982” referitoare la asigurarea normei de manoperă la întreținerea curentă și în execuție manuală;
- nerespectarea ciclurilor de reparații capitale ale infrastructurii feroviare, contrar prevederilor art.11(1) din “Instrucțiunile pentru lucrările de reparație capitală a liniilor de cale ferată nr.303/2003”.

Cauze primare:

Cauza primară a accidentului o constituie neaplicarea prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, referitoare la dimensionarea personalului subunităților de întreținere linii, în raport cu volumul de lucrări, prin subdimensionarea personalului Districtului de Lini nr.7 Popești din cadrul Secției L3 Râmnicu Vâlcea.

Grad de severitate

În conformitate cu clasificarea accidentelor feroviare prevăzută în *Regulamentul de investigare* și având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică ca **accident feroviar**, conform art.7, alin.(1), lit.b.

Recomandări de siguranță

Așa cum se menționează la cap.C.5.2. *Sistemul de management al siguranței*, comisia de investigare consideră că nerespectarea prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, a condus la o mentenanță necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierii.

Astfel, administratorul de infrastructură feroviară publică, dacă ar fi aplicat propriile proceduri ale sistemului de management al siguranței, în integritatea lor, precum și prevederile codurilor de practică, parte a SMS, ar fi putut să mențină parametrii tehnici ai geometriei căii în limitele toleranțelor impuse de siguranța feroviară și să prevină producerea acestui accident.

Având în vedere aspectele prezentate precum și faptul că factorii ce au contribuit la producerea accidentului au la bază abateri de la codurile de practică, respectarea acestora fiind atribuit exclusiv al administratorului de infrastructură (așa cum este prevăzută și în *Regulamentul UE nr.1078/2012*), comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea accidentului

La data de 18.05.2016, trenul de marfă nr.79184 (aparținând operatorului de transport marfă SC Grup Feroviar Român SA), remorcat cu locomotivele DA 1520 – titulară, DA 1535 – multiplă și locomotiva DA 1541 – împingătoare, compus din 25 vagoane încărcate cu cărbune a fost expedit din halta de mișcare Alunu, la ora 16:38, având ca destinație stația CFR Băbeni.

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

C.2.3.1. Liniile

Descrierea traseului căii

În zona producerii deraierii, traseul căii în plan orizontal este în curbă cu deviație dreapta, în sensul de mers al trenului.

Această curbă este compusă dintr-o succesiune de trei curbe circulare cu razele: $R_1=270m$, $R_2=325m$, $R_3=250m$, $R_4=325m$ care se racordează cu aliniamentele adiacente prin curbe de racordare $L_{r1}=60m$ și $L_{r2}=40m$.

Punctele caracteristice ale acestei curbe sunt situate la următoarele poziții kilometrice: $AR=km.37+755$, $RC_1=km.37+815$, $C_1C_2=km.37+905$, $C_2C_3=km.37+965$, $C_3C_4=km.38+055$, $C_4R=km.38+082$, $RA=km.38+122$.

Curba circulară este prevăzută cu: supraînălțarea $h=50mm$, supraînlățirea $s=20mm$. Săgețile teoretice ale curbei au valorile, în funcție de rază, $f_1=185mm$, $f_2=154mm$, $f_3=200mm$, $f_4=154mm$ (măsurate la mijlocul corzii de 20 m).

Profilul transversal al căii este rambleu cu înălțimea de aproximativ 3 m.

Prima urmă de deraiere a fost constatată la km 37+805, acest punct, situat în cuprinsul curbei de racordare L_{r1} , a fost notat cu „0”.



Fig.2 – Schița producerii deraierii

Traseul căii în profil în lung, pe zona producerii accidentului are o declivitate de 8,19‰, (rampă în sensul de mers al trenului).

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate din zona curbei în cuprinsul căreia s-a produs deraierea este alcătuită din șină tip 49, traverse de lemn, poza traverselor 1720 buc./km, prindere indirectă tip K, cale cu joante având lungimea panourilor de 15m.

Deraierea s-a produs în cuprinsul curbei de racordare L_{r1} situată între km 37+755 și km 37+815, pe care viteza maximă de circulație a trenurilor ($V_{max}=30km/h$) era restricționată la 15 km/h din data de 24.05.2016, cauza fiind traversele de lemn necorespunzătoare.

C.2.3.2. Instalații

Circulația feroviară între stațiile CFR Alunu și Berbești se efectuează pe bază de cale liberă, după sistemul înțelgerii telefonice la interval de stație.

C.2.3.3. Vagoane

- vagonul nr.31536634061-2, al 15-lea în componența trenului, deraiat de al doilea boghiu în sensul de mers:
 - serie vagon -Falns;
 - tipul frânci automate -KE - GP;
 - regulator SAB -DRV 2 AT 600;
 - tipul boghiurilor -Y25Cs;
 - tipul roților -monobloc;
 - armpatamentul vagonului -9,00 m;
 - armpatamentul boghiului -1,80 m;
 - lungimea totală -14,54 m;
 - tara -25,800 kg;
 - capacitatea de încărcare -54,2 tone;
 - data efectuării ultimei reparații planificate -REV 06.12.2012 (6) la operatorul economic identificat prin acronimul SIM.

C.2.3.4. Locomotive

Trenul de marfă nr.79184 a fost remorcat cu trei locomotive astfel: două locomotive în capul trenului (locomotiva DA 1520 – titulară, locomotiva DA 1532 - multiplă) și locomotiva DA 1541 – împingătoare, acestea aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicii de locomotivă și impiegații de mișcare, a fost asigurată prin instalații de radiotelefon.

C.2.5. Declansarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar, declansarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în **Regulamentul de investigație**, în urma cărora la fata locului s-au prezentat reprezentanți ai administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova, operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, Agenției de Investigare Feroviare Române - AGIFER și Autorității de Siguranță Feroviară Română - ISF Craiova.

C.3. Urmările accidentului**C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți**

În urma acestui accident feroviar nu au fost victime sau persoane rănite.

C.3.2. Pagube materiale

În conformitate cu documentele puse la dispoziție de administratorul infrastructurii feroviare publice și operatorul de transport feroviar de marfă, valoarea estimativă a pagubelor la momentul întocmirii prezentului raport de investigație este de 5 240.40 lei.

C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar

În urma producerii acestui accident circulația feroviară între stația CFR Berbești și halta de mișcare Alumu a fost închisă de la data de 28.05.2016 ora 16:55, până la data de 31.05.2016, ora 13:07, când după refacerea geometriei căii circulația trenurilor a fost reluată cu viteză restricționată la 15 km/h.

Vagonul deraiat a fost ridicat cu personal și mijloace proprii aparținând Sucursalei Regionale CF Craiova (mijloc auto cu instalație de vinciuri hidraulice). Operațiunea de ridicare a acestui vagon a fost finalizată la data de 29.05.2016, ora 04:00.

8

asigură baza materială și forța de muncă necesare desfășurării lucrărilor de întreținere specifice, acesta își declină competența declarând că, aprovizionarea, repartizarea bazei materiale și asigurarea forței de muncă sunt asigurate de către compartimentele din cadrul CNCF „CFR” SA. La nivelul centrului de Secție L3 Râmnicu Vâlcea este numit prin decizie internă un salariat responsabil cu SMS. În documentul „Fișa Postului” respective persoane, nu sunt specificate atribuții în legătură sistemul de management al siguranței.

- personalul cu atribuții în mentenanța infrastructurii feroviare din cadrul Secției L3 Râmnicu Vâlcea consideră că neaprovizionarea sau aprovizionarea insuficientă cu materiale de cale, respectiv neasigurarea forței de muncă necesare pentru activitatea de întreținere și reparație a căii constituie eventuale pericole pentru siguranța feroviară, fapt ce nu poate fi înlăturat decât cu unele măsuri de siguranță circulației de genul introducerii de restricții de viteză sau agravarea celor deja introduse;
- secția nu a fost solicitată pentru identificarea de potențiale pericole în activitatea de întreținere și înregistrarea acestora în fișa de pericole;
- codurile de practică existente sunt considerate depășite pentru activitatea de întreținere, deoarece dimensiunea numărului de salariați nu este în raport cu volumul lucrărilor de întreținere și reparație, materialele necesare realizării mentenanței și dotarea tehnică, fiind necesară o adaptare a acestora în conformitate cu starea de fapt.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței**A. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport**

La momentul producerii accidentului feroviar, SC Grup Feroviar Român SA în calitate de operator de transport feroviar 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.535/2007 (cu modificările și completările ulterioare) privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România, aflându-se în posesia următoarelor documente:

- Certificatul de Siguranță – Partea A cu numărul de identificare CSA RO 1120160018, valabil până la data de 10.04.2018 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar;
- Certificatul de Siguranță - Partea B cu numărul de identificare CSB RO 1220170021, valabil până la data de 10.04.2018 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul gestionarului de infrastructură feroviară

La momentul producerii accidentului 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 numărul de identificare ASA09002 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară;
- Autorizației de Siguranță – Partea B cu numărul de identificare ASB15003 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, a confirmat acceptarea dispozițiilor adoptate de gestionarul 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.

10

Secția de circulație Băbeni – Alumu este deschisă circulației doar trenurilor de marfă. Ca urmare a producerii acestui accident feroviar nu au fost anulate trenuri de marfă, în perioada 28.05.2016 ora 19:50 - 31.05.2016 ora 13:07, nefiind programate pentru circulație trenuri de marfă.

Trenul de marfă nr.79184, oprit în linie curentă, ca urmare a producerii accidentului, a fost retras în stația CFR Berbești la data de 29.05.2016, ora 05:00, acesta și-a reluat parcursul cu o întârziere de 945 minute.

În urma producerii acestui accident nu s-au înregistrat incidente sau accidente de mediu.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 28.05.2016, în jurul orei 16:55 vizibilitatea indicațiilor semafoarelor se încadra în prevederile reglementărilor specifice în vigoare. Temperatura aerului era de + 24°C.

C.5. Desfășurarea investigației**C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat****Din mărturiile personalului aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA se pot reține următoarele aspecte relevante:**

La data de 28.05.2016, trenul de marfă nr.79184 a fost expediat de la halta de mișcare Alumu către stația CFR Băbeni. În zona kilometrului 37+805, mecanicul locomotivei DA 1532 - multiplă tractivă, la verificarea înscrisurii în curbă a trenului a observat un nor de praf în corpul trenului. Acesta a luat legătura prin stația radiotelefon cu ceilalți mecanici, fiind luate măsuri de oprire a trenului. La verificarea pe teren s-a constatat faptul că, al 15-lea vagon din componența trenului era deraiat de cal-de-al doilea boghiu în sensul de mers.

Expedierea trenului de marfă nr.79184, din halta de mișcare Alumu, a fost făcută fără efectuarea reviziei tehnice la componența acestui tren.

Din mărturiile personalului aparținând gestionarului de infrastructură SRCF Craiova - CNCF „CFR” SA se pot reține următoarele aspecte relevante:

- la data de 24.05.2016, cu patru zile înainte de producerea accidentului, a fost introdusă o restricție de viteză pentru trenurile de marfă de 15 km/h, de la km 36+500 la km 40+500, datorită stării necorespunzătoare a traverselor de lemn;
- de la data prelucrării liniei de către Sucursala Regională CF Craiova de la SC RCF TRANS SRL, respectiv 09.07.2015 și până la data producerii accidentului nu a fost aprovisionată nicio traversă de lemn normală la Districtul nr.7 Popești, desi au fost solicitate atât prin recensământul materialelor cât și cu ocazia analizelor trimestriale de siguranță circulației. De la prelucrare liniei și până la producerea accidentului nu au fost efectuate lucrări în zonă din cauza lipsei de materiale;
- pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparație periodică a suprastructurii căii, districtul de linii care are în întreținere linia Berbești - Alumu, dispune de un număr de 4 meseriași de cale (muncitori calificat) și de 2 muncitori necalificați. Din calculul dimensiunii districtului în funcție de volumul lucrărilor de întreținere în execuție manuală rezultând un necesar de 30 de muncitori;
- întreg personalul cunoștea starea tehnică necorespunzătoare a elementelor constructive ale suprastructurii căii din zona producerii derrierii (traverse de lemn, prinderi), dar s-a considerat că introducerea unei restricții de viteză și transmiterea recensământului materialelor de cale către Divizia Lini Craiova sunt măsuri suficiente. S-a făcut referire la lipsa acută de forță de muncă și de materiale de cale, în speță traverse de lemn, dar solicitările către organele ierarhic superioare s-au rezumat la recensământul materialelor și la solicitările efectuate în cadrul analizelor de siguranță circulației;
- planurile de ridicare a restricțiilor conform prevederilor Anexa 3 a Instrucției nr.317/2004, nu se mai realizează datorită lipsei în principal a materialelor dar și a forței de muncă;
- în ceea ce privește cunoașterea și respectarea Procedurii Operaționale parte a SMS-ului implementat la nivelul CNCF CFR SA, a reieșit faptul că, acestea nu sunt în totalitate cunoscute la nivelul unității din subordinea Diviziei Lini Craiova și sunt aplicate într-o foarte mică măsură. Astfel, deși în PO SMS-0-4.07, Anexa 1 – Diagrama flux se precizează faptul că șeful de secție

9

La data producerii accidentului feroviar sistemul de management al siguranței feroviare al CNCF „CFR” SA, cuprindea, în principala:

- declarația de politică în domeniul siguranței;
- manualul de management;
- obiectivele generale și cantitative ale managementului siguranței;
- procedurile operaționale elaborate/actualizate, conform Regulamentului UE nr.1169/2010.

În conformitate cu Anexa 3 a Legii nr.55/2006, la nivelul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova au fost difuzate „Obiectivele generale și cantitative ale managementului siguranței feroviare” pentru perioada 2014+2017, iar prin decizii scrise ale Directorului Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, șefii compartimentelor din cadrul acestei sucursale, au fost numiți responsabili cu Sistemul de Management al Siguranței Feroviare în cadrul structurilor proprii. De asemenea, prin decizii scrise ale șefilor de secții L, șefii adjuți din cadrul acestor subunități au fost numiți responsabili cu Sistemul de Management al Siguranței Feroviare la nivel de secție.

Întrucât din verificările și măsurările efectuate asupra stării liniei au rezultat neconformități privind desfășurarea lucrărilor de mentenanță, comisia de investigație a verificat dacă sistemul de management al siguranței, al CNCF „CFR” SA, dispune de proceduri pentru a garanta că întreținerea este efectuată în conformitate cu cerințele relevante. A fost constatat faptul că, pentru a îndeplini aceste cerințe, administratorul infrastructurii feroviare publice a întocmit și difuzat celor interesați Procedura Operațională cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreaga durată de viață a liniilor în procesul de întreținere”.

În Anexa 1 – „Diagrama flux a procesului de întreținere” a acestei proceduri operaționale este menționată printre documente asociate/documente de referință și *Instrucția pentru întreținerea liniilor ferate nr.300/1982*. Această instrucție este normă națională de siguranță și este folosită de către CNCF „CFR” SA ca și cod de practică în cadrul proceselor de evaluare a riscurilor asociate activităților feroviare.

În urma verificărilor făcute de către comisia de investigație și a analizării documentelor puse la dispoziție de către CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova s-a constatat că, nu sunt respectate prevederile codului de practică mai sus amintit (*Instrucția pentru întreținerea liniilor ferate nr.300/1982*), dimensiunea numărului de posturi aferente subunităților care asigură întreținerea infrastructurii feroviare nefiind făcută în conformitate cu prevederile acestui cod de practică. De asemenea, nu sunt respectate prevederile codului de practică *Instrucțiuni pentru lucrările de reparație capitală a liniilor de cale ferată nr.303/2003*, în sensul că nu s-au programat și executat lucrări de reparații capitale la linie în termenele stabilite.

Din documentele solicitate Diviziei Lini Secției L3 Râmnicu Vâlcea în subordinea căreia se află Districtul nr.7 Popești, pe raza căreia s-a produs accidentul feroviar, referitor la dimensiunea activității acestei subunități a rezultat că:

- districtul nr.7 Popești are în întreținere:
 - 40,815 km constructivi linie curentă desfășurată;
 - 12,509 km constructivi desfășurați linii din stații;
 - 51 schimbători de cale echivalați.
- la data producerii accidentului feroviar, mentenanța liniilor și aparatelor de cale de pe raza de activitate a acestui district era asigurată de:
 - 1 șef district linii;
 - 1 șef de echipă;
 - 2 revizori de cale;
 - 6 muncitori.
- din documentele primare puse la dispoziție a rezultat că numărul mediu de meseriași cale reprezintă zilnic la serviciu oscila între 4-6 muncitori. Acest număr de personal muncitor, raportat la personalul necesar normat de 30 de muncitori era total insuficient pentru executarea lucrărilor de mentenanță recenzate.
- din cauza numărului redus de personal muncitor, a cantităților insuficiente de materiale aprovizionate pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparație a căii, șeful de district nu a putut realiza mentenanța infrastructurii feroviare în condițiile și termenele prevăzute de codurile de

11

practică (înlocuirea materialelor de cale necorespunzătoare, remedierea defectelor căii în temenele prevăzute în codurile de practică, executarea ciclică a unor lucrări de reparație periodică și totală a căii, etc.).

Comisia de investigare consideră că necorelarea numărului de personal muncitor cu:

- volumul lucrărilor de întreținere și reparație periodică a căii;
- periodicitatea executării acestora;
- cantitățile de materiale rezultate în urma recensămintelor efectuate în conformitate cu prevederile codurilor de practică;

respectiv neprogramarea lucrărilor de reparații capitale ale liniilor constituie o sursă de pericole cu implicații directe în deraierea trenurilor. De asemenea, neaprovizionarea cu materialele necesare asigurării mentenanței reprezintă un pericol (așa cum este definit prin Regulamentul UE nr.402/2013) pentru siguranța feroviară.

Conform punctului 5.4.1.3 „Evaluarea și acceptarea riscului” din procedura operațională PO SMS 0-4.12 „Managementul riscurilor de siguranță feroviară”, evaluarea și acceptarea riscurilor în cadrul CNCF „CFR” SA se face în baza unei analize sintetice, analiză ce se finalizează prin completarea „Registrului de evidență a pericolelor proprii CNCF „CFR” SA” și a „Registrului de evidență a pericolelor cu alți actori feroviari din afara sistemului feroviar”.

În acest context, comisia de investigare a verificat dacă administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, prin Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova, în cadrul acțiunii de evaluare a riscurilor proprii a identificat pericolele incluse de situațiile prezentate anterior.

În urma acestei verificări a fost constat faptul că, Sucursala Regională CF Craiova, în foia de lucru Registrului de evidență a pericolelor (Anexa 4) de la procedura operațională cod PO-SMS 0-4.12, nu a înregistrat pericole care ar putea fi generate de situațiile prezentate, pericole ce ar fi putut fi prevăzute în mod rezonabil în cadrul acțiunii de evaluare a riscurilor. Menționăm faptul că, în acest registru sunt înregistrate numai 2 pericole din cadrul proceselor ce au legătură cu circulația trenurilor și respectiv, manevra vehiculelor feroviare.

În concluzie, comisia de investigare consideră că, deși la nivelul administratorului de infrastructură feroviară publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului UE nr.1169/2010 „există proceduri care garantează că infrastructura este gestionată și exploatată în siguranță, ținându-se cont de numărul, tipul și amplitudinea operatorilor care oferă servicii prin intermediul rețelei respective, inclusiv de toate interacțiunile necesare care depind de complexitatea operațiilor”, prevederile acestor proceduri nu sunt respectate în totalitate, motiv pentru care se poate pune în discuție eficacitatea sistemului de gestionare a siguranței, așa cum este prevăzută (definită) în Regulamentul UE nr.1077/2012.

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

Norme și reglementări

- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;
- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1815/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- Instrucția pentru întreținerea liniilor ferate nr.300/1982;
- Instrucția pentru fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii nr.305/1997;
- Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989;
- Instrucția pentru folosirea vagoanelor de măsurat calea nr.329/1995;
- Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linii și scoateri de sub tensiune nr.317/2004;
- Instrucțiuni pentru lucrările de reparație capitală a liniilor de cale ferată nr. 303/2003;
- Instrucția pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniei de cale ferată nr.302/1986;

12

- începând din acest punct, roata a rulat între firele căii, frecând cu partea exterioră de față activă a șinei și lovind capetele șuruburilor verticale, pe o distanță de 76,70 metri;
- la o distanță 76,70 m față de punctul „0”, în sensul de mers al trenului, la joanta din partea dreaptă a căii, aflată la km 37+728, s-au constatat urme de escaladare și apoi de cădere în exteriorul căii a roții din dreapta a aceleiași osii, urmată de deraierea celei de-a doua osii a boghiului în același mod;
- roțile boghiului au circulat astfel (roțile din partea dreaptă în sensul de mers deraiate în afara căii iar roțile din partea stângă deraiate între firele căii) pe o distanță de 167 m;
- începând de la punctul „0”, au fost însemnate repere cu baza de măsurare de 2,5 m, atât în sens invers față de sensul de mers al trenului (de la punctul „0” la punctul „15”), cât și în sensul de mers al trenului (de la punctul „0” la punctul „-2”). Între punctele „-1” și „1” au fost efectuate măsurători din 0,5 în 0,5 m.
- s-au efectuat următoarele măsurători la suprastructura căii:
 - în punctele „-2” și „15” au fost măsurate valorile ecartamentului și nivelului transversal al căii, cu tiparul de măsurat calea, valorile relevante înregistrate fiind prezentate în diagrama următoare (fig.4).

DIAGRAMA E/N PE ZONA PRODUCERII DERAIERII

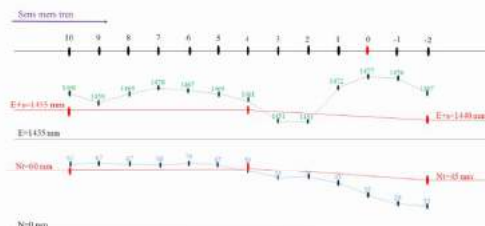


Fig.4 - Diagrama ecartamentului și nivelului transversal al căii

- între punctele „-1” și „1” valorile ecartamentului și nivelului au fost măsurate din 0,5 în 0,5 metri, valorile fiind prezentate în diagrama următoare:

DIAGRAMA E/N ÎN PUNCTELE ADJACENTE PRODUCERII DERAIERII

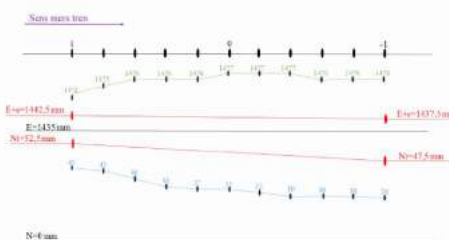


Fig.5 - Diagrama ecartamentului și nivelului transversal al căii în punctele adiacente producerii deraierei

14

- Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005, aprobată prin Ordinul MTCT nr.1817/2005;
- Instrucția pentru repararea osiilor montate de la vehiculele feroviare nr.931/1986;
- Anexa II a Regulamentului pentru Utilizarea Reciprocă a Vagoanelor în Trafic Internațional-RIV,

Surse și referințe pentru investigare

- copii ale documentelor depuse ca anexa la dosarul de investigare;
- fotografii realizate imediat după producerea accidentului de către membrii comisiei de investigare;
- documentele privitoare la întreținerea liniilor puse la dispoziție de responsabilii cu mentenanța acestora;
- rezultatele măsurătorilor efectuate imediat după producerea accidentului feroviar la suprastructura căii și la vagonul deraiat;
- examinarea și interpretarea stării tehnice a elementelor implicate în accident: infrastructură, instalații feroviare și tren;
- chestionarea salariaților implicați în producerea accidentului feroviar.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie

Constatați și măsurători făcute la linie, după producerea deraierei

- prima urmă de deraiere a fost constatată la km 37+805, în cuprinsul curbei de la km 37+759 la km 38+122, mai exact pe cuprinsul curbei de racordare;
- punctul în care a fost identificată prima urmă de deraiere, respectiv km 37+805 a fost notat ca punctul „0”. În acest punct „0”, pe fața laterală activă a ciuperii șinei de pe firul interior al curbei (șina din partea stângă față de sensul de mers al trenului) au fost constatate urme de frecare specifice căderii roții materialului rulant între firele căii (foto 3);
- roata care a căzut în punctul „0” este roata din stânga a osiei atacante a celui de-al doilea boghiu (roata nr.6), în sensul de mers, a vagonului nr.31536634061-2, al 15-lea din componerea trenului;



Foto.3 - Prima urmă de deraiere

13

- între punctele „-2” și „11” au fost efectuate măsurători ale săgeților la mijlocul corzii de lungime c = 20m. Valorile înregistrate sunt prezentate în diagrama de mai jos (fig.6);

DIAGRAMA SĂGEȚILOR PE ZONA PRODUCERII DERAIERII

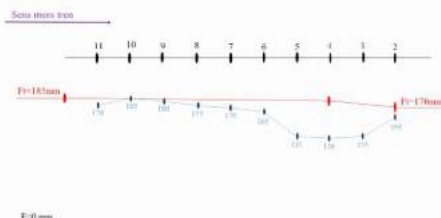


Fig.6 - Diagrama săgeților (F)

- începând cu punctul „0”, în sens invers față de sensul de mers al trenului, au fost marcate traversele de lemn aflate în cale cu numere de la 1 la 20 (traversa numărul 1 fiind în dreptul punctului „0”), precum și 4 traverse după punctul „0” (numerotate de la 0 la -3);
- au fost fotografiate și analizate vizual aceste traverse, constatându-se următoarele:
 - traversele de la 1 la 5 - necorespunzătoare, putrede, cu prinderi inactice;
 - traversa 6 - corespunzătoare;
 - traversele 7 și 8 - necorespunzătoare, cu prinderi inactice;
 - traversa 9 - corespunzătoare;
 - traversa 10 - necorespunzătoare;
 - traversele de la 11 la 13 - corespunzătoare;
 - traversa 14 - necorespunzătoare, cu prinderi inactice;
 - traversele 15 și 16 - corespunzătoare;
 - traversa 17 - necorespunzătoare, cu prinderi inactice;
 - traversa 18 - corespunzătoare;
 - traversele 19 și 20 - necorespunzătoare, cu prinderi inactice;



Foto.7 - traversele în zona punctului „0”

- traversele de la 0 la -3 - putrede, necorespunzătoare.
- prisma căii prezenta un aspect general neîngrijit, fiind colmatată și acoperită parțial cu vegetație.

15

C.5.4.2. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

Constatari efectuate la vagoanele nederaiate din compunerea trenului:

- schimbătoarele de regim „Marfă – Persoane” și „Gol – Încărcat” se aflau în poziții corespunzătoare tipului de tren și stării de încărcare, respectiv în poziția M și I;
- cuplele în funcțiune a aparatelor de legare de la vagoanele din compunerea trenului erau strânse corespunzător pentru trenuri de marfă;
- trenul avea în compunere 3 vagoane cu instalația de frână automată izolată, vagoane poziționate cu respectarea modului de repartizare a vagoanelor cu frânele automate izolate în trenurile de marfă și în concordanță cu formularul „arătarea vagoanelor” întocmit pentru trenul de marfă nr.79184;
- continuitatea conductei generale de aer era asigurată, semiacuplările flexibile de aer cuplate corespunzător și robinetele frontale de aer pe poziție deschis;
- procentul de masă frânată necesar era asigurată atât la frâna automată cât și la frânele de mână.

Constatari efectuate cu ocazia cântăririi vagoanelor din compunerea trenului:

Cele 25 vagoane din compunerea trenului au fost cântărite la data de 30.05.2016, în CET Govora. În urma cântăririi fiind constatate, la un număr de 13 vagoane, depășiri ale sarcinii maxime pe osie respectiv limitelor de încărcare înscrise pe vagoane, corespunzătoare liniei pe care a circulat trenul de marfă nr.79184. Precizia de cântărire a basculei semiautomate pod, pe care a fost efectuată cântărirea, conform documentelor puse la dispoziție de operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, este de 0,2% pe garnitură respectiv 0,5% pe vagon. Ținând cont de precizia de cântărire a basculei semiautomate pod, depășirea rămâne la un număr de 5 vagoane, din care 4 vagoane aflate, în compunerea trenului, înaintea vagonului deraiat (pozițiile 3, 8, 12 și 14) și unul după (poziția 25). Depășirea limitelor de încărcare înscrise pe vagoane, constatată la 5 vagoane din compunerea trenului, a fost cu greutatea între 297 și 1093 kg ceea ce a putut duce la o depășire a sarcinii pe osie cu valori cuprinse între 74 – 273 kg reprezentând depășiri cuprinse între 0,37 – 1,37% din valoarea sarcinii maxime admise (20 000 kg). Având în vedere cele constatate anterior s-a concluzionat că, depășirea sarcinii pe osie, constatată la 5 vagoane din compunerea trenului, procentual a fost foarte mică și nu a fost la vagonul al cărui boghiu a deraiat.

Constatari la vagonul deraiat nr.31536634061-2, al 15-lea în compunerea trenului, efectuate la fata locului și în REVA Simeria:

La data de 21.07.2016, la REVA Simeria, au fost verificate caracteristicile tehnice, cotele și dimensiunile vagonului deraiat, obținându-se la măsurarea făcută în trei puncte diferite a grosimii buzei roții (măsurată la 10 mm deasupra cercului de rulare) la roata nr.5, cota S₀, valori între 21,0 – 21,9 mm, valori care nu se încadrează în limitele admise prin Instrucția nr.250/2005. Această reducere a grosimii buzei roții datorându-se efectului de polizare dintre profilul activ al buzei roții și partea interioară a ciupericii șinei, produs în timpul circulației în stare deraiată a osiei 5-6 având roata nr.6 căzută între șine. Afirmatia referitoare la apariția acestui efect de polizare în momentul circulației în stare deraiată a osiei 5-6 bazându-se atât pe constatările efectuate în REVA Simeria dar și în special pe constatarea făcută imediat după producerea deraierii referitoare la prezența unor urme pronunțate de frecare pe fața exterioară a roții nr.6 și a desprinderii de așchiu din ciuperca șinei firului interior al curbei, partea stângă sens mers.

Având în vedere toate constatările efectuate la vagon s-a concluzionat că, depășirea valorii minime admise (22 mm), a grosimii buzei roții nr.5, este o consecință a deraierii și circulației în această stare a vagonului nr.31536634061-2.

Constatari efectuate la locomotivele care au remorcat trenul de marfă nr.79184:

Locomotiva DA 1520 - titulară:

- instalația de control punctual al vitezei trenului (INDUSI), în funcție siglată și comutată în poziția „M”, corespunzătoare trenului remorcat;

16

deținea avizele medicale și psihologice necesare exercitării funcției, care erau în termenul de valabilitate stabilit prin reglementările în vigoare. Avizele respective nu restricționau condițiile de lucru.

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii, după producerea accidentului, prezentate în capitolul C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii căii a favorizat producerea deraierii.

Această concluzie este argumentată prin faptul că, în zona deraierii și în zona imediat premergătoare acesteia (zona punctului „0”), în cale erau 5 traverse de lemn consecutive în stare tehnică necorespunzătoare care nu au asigurat prinderea șinelor și menținerea ecartamentului în limitele toleranțelor admise în exploatare. Această neconformitate regăsimu-se și la următoarele 4 traverse aflate în cale după punctul „0”.

Defectele pe care le aveau aceste traverse se încadrează în tipurile de defecte care, în conformitate cu prevederile art.25, alin.(2) și alin.(4) din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989, impunuse înlocuirea acestora.

În condițiile existenței acestor defecte, sub acțiunea forțelor dinamice transmise șinei de roțile materialului rulant în timpul deplasării acestuia pe curba de racordare dintre curba circulară cu raza R=270 m și aliniament, starea tehnică necorespunzătoare a acestor 5 traverse consecutive s-a agravat favorizând deplasarea laterală a ansamblului șini - placă metalică iar ecartamentul prescris al căii nu a putut fi menținut în limitele toleranțelor admise prin codul de practică - Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989. Această modificare a ecartamentului a condus la căderea roții din partea stângă (nr.6), a osiei conducătoare de la al doilea boghiu al vagonului nr.31536634061-2, în interiorul căii.

Prezența în cale a unui număr de 9 traverse consecutive necorespunzătoare, precum și a unui număr de 16 traverse necorespunzătoare din totalul de 24 de traverse analizate din zona producerii accidentului a fost cauzată de nerepectarea ciclurilor periodice de reparații ale suprastructurii căii. Astfel, ultima reparație capitală a liniei a avut loc în anul 1986, iar reparații periodice mecanizate nu au fost programate și executate în ultimii 15 ani. Acest lucru este certificat și de starea primelor căii, colmatată și acoperită parțial cu vegetație.

De altfel, ultimul recensământ al materialelor întocmit în trimestrul III al anului 2015 a înregistrat, între km 37+700 și km 38+000, un număr de 122 de traverse de lemn necorespunzătoare de înlocuit în urgență I, 23,64% din numărul total de traverse.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a vehiculelor feroviare

Având în vedere constatările, verificările și măsurătorile efectuate la vagoanele din compunerea trenului de marfă nr.79184, după producerea accidentului, prezentate în capitolul C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia, respectiv:

- depășirea sarcinii pe osie, constatată la 5 vagoane din compunerea trenului, a fost procentual foarte mică și nu a fost constatată la vagonul al cărui boghiu a deraiat;
- depășirea valorii minime admise (22 mm), a grosimii buzei roții nr.5, este o consecință a deraierii și circulației în această stare a vagonului nr.31536634061-2.

Comisia de investigare a concluzionat că, starea tehnică a materialului rulant nu a favorizat producerea deraierii.

C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a accidentului

Din analiza constatrilor efectuate la locul producerii accidentului, a stării tehnice a infrastructurii și a materialului rulant implicat, precum și a mărturiilor salariaților implicați, se poate concluziona că:

- instalația de siguranță și vigență (DSV), defectă și izolată (menționată în carnetul de bord);
- frâna automată, directă și de mână în stare corespunzătoare;
- schimbătorul de regim „marfă-persoane-rapid” era pe poziția „marfă”;
- stația RTF era în stare bună de funcționare;
- instalația IVMS în stare bună de funcționare.

Locomotiva DA 1532 - multiplă:

- instalația de control punctual al vitezei trenului (INDUSI), izolată;
- instalația de siguranță și vigență (DSV), defectă și izolată (menționată în carnetul de bord);
- frâna automată, directă și de mână în stare corespunzătoare;
- schimbătorul de regim „marfă-persoane-rapid” era pe poziția „marfă”;
- stația RTF era în stare bună de funcționare;
- instalația IVMS în stare bună de funcționare, având ora și minutul în concordanță cu IVMS de la locomotiva DA 1520 - titulară.

Locomotiva DA 1541 - împingătoare:

- instalația de control punctual al vitezei trenului (INDUSI), izolată;
- instalația de siguranță și vigență (DSV), defectă și izolată (menționată în carnetul de bord);
- frâna automată, directă și de mână în stare corespunzătoare;
- schimbătorul de regim „marfă-persoane-rapid” era pe poziția „marfă”;
- stația RTF era în stare bună de funcționare;
- instalația IVMS în stare bună de funcționare, având ora și minutul în concordanță cu IVMS de la locomotiva DA 1520 - titulară.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

C.5.5.1. Timp de lucru aplicat personalului implicat

Personalul de locomotivă care a condus și deraiat locomotiva titulară DA 1520, ce a remorcat trenul de marfă nr.79184 din data de 28.05.2016 a efectuat până la ora producerii accidentului un serviciu continuu de 9 ore și 50 minute, această durată încadrându-se în limita admisă de prevederile Ordinului MTT nr.256 din 29 martie 2013.

Personalul de locomotivă care a condus locomotiva multiplă tracțiune DA 1532, ce a participat la remorcare trenului de marfă nr.79184 din data de 28.05.2016 a efectuat până la ora producerii accidentului un serviciu continuu de 9 ore și 50 minute, această durată încadrându-se în limita admisă de prevederile Ordinului MTT nr.256 din 29 martie 2013.

Personalul de locomotivă care a condus locomotiva împingătoare DA 1541, ce a participat la remorcare trenului de marfă nr.79184 din data de 28.05.2016 a efectuat până la ora producerii accidentului un serviciu continuu de 9 ore și 50 minute, această durată încadrându-se în limita admisă de prevederile Ordinului MTT nr.256 din 29 martie 2013.

Personalul de întreținere a căii, aparținând administratorului de infrastructură publică feroviară CNCF „CFR” SA – Sucursala Regională CFR Craiova, a lucrat în regim de 8 ore zilnic și era autorizat potrivit reglementărilor specifice în funcție, pentru activitatea pe care a prestat-o.

C.5.5.2. Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra accidentului

Personalul de locomotivă implicat în remorcare trenului de marfă nr.79184 ce a circulat la data de 28.05.2016 pe secția Băbeni – Aluna, deținea permise de conducere și autorizații pentru conducerea trenurilor de marfă valabile, fiind totodată declarat apt din punct de vedere medical și psihologic pentru funcția deținută, conform avizelor emise.

Personalul de întreținere a căii, aparținând administratorului de infrastructură publică feroviară CNCF „CFR” SA – Sucursala Regională CFR Craiova, la momentul producerii accidentului feroviar,

17

- în locul unei foste identificată prima urmă de deraiere, starea tehnică a suprastructurii căii era una necorespunzătoare (traverse de lemn consecutive necorespunzătoare și care nu asigurau prinderea șinelor de traverse prin placa metalică suport);
- acest fapt a condus la imposibilitatea asigurării și menținerii ecartamentului căii în limitele admise prin codul de practică - Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989;
- în aceste condiții, ca urmare a solicitărilor dinamice la care a fost supusă calea în această zonă situată pe curba de racordare, la circulația celui de al 15-lea vagon (nr.31536634061-2) din compunerea trenului de marfă nr.79184, pe zona mai sus amintită (km 37+805), ecartamentul căii a crescut peste limitele admise în exploatare, fapt ce a făcut ca roata din partea stângă (nr.6) a osiei conducătoare de la cel de-al doilea boghiu al acestui vagon să părăsească ciuperca șinei de pe firul interior al curbei și să cadă în interiorul căii;
- trenul a circulat cu această roată (nr.6), din partea stângă de la vagonul nr.31536634061-2, deraiat pe o distanță de 76,70 metri, până la km 37+728. În această zonă a căii, ca urmare a faptului că tirfoanele asigurau o fixare corespunzătoare a șinei de traversă prin placa metalică suport, ecartamentul căii nu a mai fost atât de mare încât să permită rulara cu roata din stânga între firele căii și cu cea din dreapta pe ciuperca șinei, fapt ce a făcut ca roata din dreapta a osiei deraiate să escaladeze șina și apoi să cadă în exteriorul căii;
- deraiera osiei conducătoare, de la ce de-al doilea boghiu al vagonului nr.31536634061-2, a antrenat în deraiere și cea de-a doua osie, în sensul de mers, a aceluiași boghiu;
- boghiul deraiat, al vagonului nr.31536634061-2, a circulat în aceste condiții circa 167 metri, până la oprirea trenului ca urmare a măsurilor de frânare luate de personalul care a condus acest tren.

C.6.4. Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au rezultat următoarele constatări privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor:

- în stația de compunere a trenului de marfă nr.79184, implicat în acest eveniment feroviar, nu a fost efectuată revizie tehnică la compunere, încălcându-se astfel prevederile art.6, din Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005. Precizăm că, nu sunt îndeplinite condițiile pentru efectuarea reviziei tehnice a vagoanelor din acest tren în conformitate cu prevederile art.74, pct.4 din Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250/2005, deoarece:
 - vagoanele din acest tren nu au pendulat între două stații, (după cum reiese din documentele puse la dispoziție de operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, acestea au circulat în luna anterioară producerii acestui eveniment feroviar între: H.m. Aluna - stația CFR Berbești - stația CFR Băbeni);
 - stațiile între care aceste vagoane au circulat nu sunt toate stații fără revizori tehnici de vagoane, (operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA având organizată activitatea acestui tip de personal feroviar în stația CFR Băbeni).
- cu ocazia analizelor trimestriale de siguranță circulației care se efectuează la nivelul secției, Sucursala Regională CFR Craiova nu are desemnat niciun reprezentant cu putere de decizie, cărui să-i fie aduse la cunoștință spre rezolvare problemele de siguranță circulației apărute în activitatea subunităților din teritoriu. Cu atât mai mult, procesele verbale încheiate în urma acestor analize nu sunt înaintate spre luare la cunoștință conducerii Sucursalei Regionale CFR Craiova;
- programarea măsurătorilor la linie cu vagonul de măsurat calea (VMC) se face inefficient, linii cu reale probleme de suprastructură fiind programate uneori o dată pe an pentru măsurători. Măsurătorile complementare cu tiparul sau căruciorul de măsurat calea nu sunt de multe ori atât de eficiente ca cele efectuate cu vagonul de măsurat calea (VMC), în contextul sarcinii dinamice exercitate de acesta asupra suprastructurii căii în timpul măsurătorilor;
- notele de constatare întocmite cu ocazia controalelor ierarhice la nivelul districtelor L nu își ating scopul, măsurile stabilite în urma acestor controale sunt de cele mai multe ori nerealizabile la nivel de subunitate. De asemenea, notele întocmite nu sunt înaintate spre luare la cunoștință conducerii Sucursalei Regionale CFR Craiova.

18

19

D. CAUZELE PRODUCERII ACCIDENTULUI**D.1. Cauza directă și factorii care au contribuit**

Cauza directă a producerii accidentului feroviar o constituie căderea între firele căii a roții din partea stânga (roata nr.6) a osiei conducătoare a celui de-al doilea boghiu de la vagonul nr.31536634061-2, al 15-lea din compunerea trenului de marfă nr.79184, datorită stării tehnice a liniei, care sub acțiunea forțelor dinamice transmise căii de materialul rulant în mișcare, a permis depășirea toleranțelor în exploatarea a parametrilor geometrici ai căii.

Factorii care au contribuit:

- starea tehnică necorespunzătoare a traverselor de lemn din zona punctului „0” (punctul în care s-a produs căderea roții nr.6 în interiorul căii), care nu asigurau prinderea șinelor și menținerea ecartamentului în limitele toleranțelor admise;
- neaprovizionarea cu traverse de lemn normale la Districtul de linii nr.7 Popești necesare pentru executarea lucrărilor de întreținere și reparare a căii;
- subdimensionarea numărului de personal muncitor existent la Districtul de linii nr.7 Popești, personal ce are în responsabilitate mentenanța infrastructurii feroviare în zona producerii accidentului.

D.2. Cauze subiacente

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii pentru linii cu ecartament normal nr.314/1989”, referitoare la: defecte care impun înlocuirea traverselor de lemn și menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare;
- nerespectarea prevederilor pct.4.1 din Cap. 4 „Norme de manoperă și de consum de materiale”, al „Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982” referitoare la asigurarea normei de manoperă la întreținerea curentă în execuție manuală;
- nerespectarea ciclurilor de reparatii capitale ale infrastructurii feroviare, contrar prevederilor art.11(1) din “Instrucțiunile pentru lucrările de reparație capitală a liniilor de cale ferată nr.303/2003”.

D.3. Cauza primară

Cauza primară a accidentului o constituie neaplicarea prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, referitoare la dimensionarea personalului subunităților de întreținere linii, în raport cu volumul de lucrări, prin subdimensionarea personalului Districtului de Linii nr.7 Popești din cadrul Secției L3 Râmnicu Vâlcea.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Așa cum se menționează la cap.C.5.2. *Sistemul de management al siguranței*, comisia de investigare consideră că nerespectarea prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, a condus la o mentenanță necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierei.

Astfel, administratorul de infrastructură feroviară publică, dacă ar fi aplicat propriile proceduri ale sistemului de management al siguranței, în integritatea lor, precum și prevederile codurilor de practică, parte a SMS, ar fi putut să mențină parametrii tehnici ai geometriei căii în limitele toleranțelor impuse de siguranța feroviară și să prevină producerea acestui accident.

Având în vedere aspectele prezentate precum și faptul că factorii ce au contribuit la producerea accidentului au la bază abateri de la codurile de practică, respectarea acestora fiind atributul exclusiv al administratorului de infrastructură (așa cum este prevăzut și în Regulamentul UE nr.1078/2012), comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

20

21



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

AGENȚIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER

**RAPORT DE INVESTIGARE**

privind incidentul produs la data de 23.04.2017,

între stația CFR Grădinari și stația CFR Chiajna, prin depășirea vitezei maxime pe restricția de viteză de 30 km/h prevăzută în BAR decada 21-30 Aprilie 2017 pe firul I de circulație de la km 21+900 la 20+400 a trenului de marfă nr.30602



Ediția finală
08 Iunie 2017

Prezentul Raport de Investigare se transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA.

Membrii comisiei de investigare :

| | | | |
|----|---------------------|---------------------|--------------------------|
| 1. | Dan CIUCEA | investigator AGIFER | - investigator principal |
| 2. | Mitu Costel AFANASE | investigator AGIFER | - membru |
| 3. | Alin Sorel RADOVIVI | investigator AGIFER | - membru |

CUPRINS

| | |
|--|---|
| I. Preambul | 3 |
| I.1. Introducere | 3 |
| I.2. Procesul investigației | 3 |
| A. Rezumatul incidentului | 3 |
| B. Rezumatul incidentului | |
| C. Raportul de investigare | 4 |
| C.1. Descrierea incidentului | 4 |
| C.2. Circumstanțele incidentului | 6 |
| C.2.1. Părțile implicate | 6 |
| C.2.2. Compunerea și echipamentul trenului | 6 |
| C.2.3. Echipamente feroviare | 6 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare | 6 |
| C.3. Urmările incidentului | 6 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți | 6 |
| C.3.2. Pagube materiale | 6 |
| C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar | 6 |
| C.4. Circumstanțe externe | 7 |
| C.5. Desfășurarea investigației | 7 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor ale personalului implicat | 7 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței | 7 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare | 7 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant | 7 |
| C.5.4.1. Date cu privire la instalații | 7 |
| C.5.4.2. Date cu privire la linii | 7 |
| C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și ale instalațiilor tehnice ale acestuia | 8 |
| C.5.4.4. Interfața om-mașină-organizație | 8 |
| C.6. Analiză și concluzii | 8 |
| D.7. Cauzele producerii incidentului | 9 |
| D.1. Cauza directă | 9 |
| D.2. Cauze subiacente | 9 |
| D.3. Cauzele primare | 9 |
| E. Recomandări de siguranță | 9 |

A. PREAMBUL**A.1. Introducere**

În conformitate cu prevederile Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară-denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*, precum și a *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin HG nr. 117/2010 - denumit în continuare *Regulament de investigare*, Agenția de Investigare Feroviară Română - denumită în continuare AGIFER - desfășoară acțiuni de investigare al căror obiectiv îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și incidentelor feroviare.

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

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19, al.(2) din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.48 din *Regulamentul de investigare*, în cazul producerii anumitor accidente sau incidente feroviare, AGIFER îi revine obligația de a decide acțiunile de investigare și de a constitui comisia de investigare pentru strângerea și analiza informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și dacă este cazul emitera unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor accidente/incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

AGIFER a fost avizat la data de 11.05.2017 de către Revizorul Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale CF București despre depășirea vitezei maxime pe restricția de viteză de 30 km/h prevăzută la pagina 2, poziția 10 din Buletinul de avizare a restricțiilor București (B.A.R. București) decada 21 – 30 Aprilie 2017, pe firul I de circulație de la km 20+400 la km 21+900 pe distanța Chiajna – Grădinari, înregistrată în circulația ucului de marfă nr.30602 aparținând S.C. Deutsche Bahn Cargo România SRL din data de 23.04.2017.

Fapta produsă a fost încadrată preliminar ca incident feroviar conform prevederilor art.8, pct.1.9 din *Regulament*, drept pentru care s-a procedat la asigurarea de către AGIFER a investigatorului principal, conform prevederilor art.48 alin.(2) din același act normativ.

Prin actul nr. 1.122/11.05.2017 al investigatorului șef a fost desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare Ștefan Ciochină, din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din *Regulamentul de investigare*, prin Decizia nr. 1130/196/2017 investigatorul principal a numit comisia de investigare, în următoarea componență:

- Ștefan CIOCHINĂ - investigator principal;
- Dan NIT - revizor SC Deutsche Bahn Cargo România SRL;
- Viorel CĂTĂNESCU - revizor regional SC „CNCF „CFR” SA - SRFC București;

B. REZUMATUL INCIDENTULUI**Descriere pe scurt**

La data de 10.05.2017, cu ocazia citirii înregistrărilor instalației de vitezometru a locomotivei care a renorcat trenul de marfă nr.30602, compus din 31 vagoane, condus și deservit de personal de locomotivă aparținând SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, s-a constatat că la data de 23.04.2017, pe secția de circulație București Nord – Videle (linie dublă, electrificată), trenul de marfă a depășit viteza maximă, la trecerea peste restricția de viteză de 30 km/h prevăzută în B.A.R. pe firul I de circulație, între stația CFR Grădinari și stația CFR Chiajna, de la km 21+900 la km 20+400, viteza trenului a fost de 42km/h.

În continuare trenul a circulat conform livret până la stația finală.

3

urmează peste 1000 metri o restricție de viteză ordonată prin B.A.R. și anume restricția de 30 km/h de la km.23+190 la 23+140. Paleta de culoare galbenă are semnificația „MICSOREAZĂ VITEZA ! Urmează o porțiune de linie slabă care impune reducerea vitezei.”



Foto 1 – amplasarea paletelor galbene

Datorită frânării de urgență, trenul de marfă nr.30602 a staționat până la ora 10:31 Considerând că este o durată de frânare de urgență, personalul care a condus/deservit trenul de marfă nr.30602, a decis izolarea instalației INDUSI și DSV, iar după alimentare și-a continuat mersul în direcția București Băneasa. Personalul care a deservit/condus locomotiva trenului de marfă nr.30602 nu a observat paleta cu fața galbenă pentru semnificarea restricției de la km.21+900 la 20+400, așezată spre tren cu semnificația „MICSOREAZĂ VITEZA ! Urmează o porțiune de linie slabă care impune reducerea vitezei.”, trenul nefiind frânat la inductorul de 1000 Hz datorită faptului că instalația INDUSI a fost izolată, și observând cu întârziere paleta cu fața galbenă cu dungi negre în diagonală spre tren, care indică începutul de restricție și inductorul cu cifre de 30 km/h montat pe paletă care indică viteza redusă ordonată, a luat măsuri de reducere a vitezei, cu întârziere, circulând pe un spațiu de 531 metri cu viteza cuprinsă între 30-42 km/h.



Foto 2 – începutul restricției

Valoarea maximă de 42 km/h pe zona cu restricție de circulație de la km.21+900 la 20+400 este rezultatul din citirea înregistrărilor ale instalației de vitezometru tip IVMS cu memorie nevolatilă a locomotivei EA 022 aparținând S.C. Deutsche Bahn Cargo România SRL și sunt consemnate în *Procesul verbal nr. SC 282/19.05.2017 întocmit de S.C. Deutsche Bahn Cargo România SRL*.

5

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, între stația CFR București Nord și stația CFR Videle.

Cauzele producerii incidentului**Cauza directă**

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană manifestată prin lipsa de atenție a personalului de conducere/deservire a trenului, fapt care a condus la depășirea vitezei maxime peste restricția de viteză de 30 km/h cuprinsă în Buletinul de Avizare a Restricțiilor (B.A.R.).

Factori care au contribuit

Nu au fost identificați factori care au contribuit la producerea incidentului.

Cauze subiacente

Personalul de locomotivă nu a respectat prevederile din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, art. 125, alin. (3), respectiv (4) privind respectarea dispozițiilor înscrise în B.A.R. și reglarea vitezei trenului astfel încât aceasta să fie mai mică decât cea ordonată.

Personalul de locomotivă nu a respectat prevederile din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, art. 127, alin (1), lit.a) privind urmărirea cu atenție a indicației indicatoarelor.

Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

Grad de severitate a incidentului

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulament*, având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică, ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct. 1.9.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite SC Deutsche Bahn Cargo România S.R.L., CNCF „CFR” SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE**C.1. Descrierea incidentului**

La data de 23.04.2017, la ora 02.20 trenul de marfă nr.30602 a fost expedit din stația CFR Caracal în direcția București Băneasa. Trenul a fost condus și deservit de personal de locomotivă compus din mecanic de locomotivă titular și mecanic de locomotivă ajutor.

În stația CFR Radomirești s-a produs frânarea de urgență a trenului. Deoarece acționarea butonului „REARMARE”, instalația „INDUSI” nu a rearmat. Pentru alimentarea conductei generale a trenului personalul de locomotivă care a condus/deservit trenul de marfă nr.30602, a decis izolarea instalației INDUSI. Instalația INDUSI a fost repusă în funcție în stația CFR Roșiori Nord.

Din stația Grădinari trenul de marfă nr.30602, a fost expedit la ora 10:25. La ora 10:29 trenul de marfă nr.30602 a oprit la o distanță de 1386 metri de la expedierea din stația Grădinari datorită producerii frânării de urgență. Acest lucru s-a datorat ca urmare a neacționării butonului „ATENȚIE” de pe locomotivă de către personalul de conducere a trenului, la trecerea peste inductorul de 1000 Hz de la paleta cu fața galbenă spre tren, aflat la 1298 metri de la plecarea trenului de marfă din stația Grădinari. Paleta așezată cu fața galbenă spre tren indică faptul că

4

Pe distanța dată de la km 20+400 la 21+900, viteza maximă de circulație este de 30 km/h, în conformitate cu prevederile de la poziția 10, pagina 2, din Buletinul de avizare a restricțiilor București (B.A.R.) pentru firul I de circulație *valabil de la 21.04 – 30.04.2017*.

C.2. Circumstanțele incidentului**C.2.1. Părțile implicate**

Locul producerii este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București Nord – Videle, iar între stația CFR Chiajna și stația CFR Grădinari, linia este dublă electrificată, configurația traseului căii ferate fiind în aliniament, cu o declivitate maximă de 1,1 ‰.

Secția de circulație București Nord – Videle este în administrarea CNCF „CFR” SA București, Sucursala Regională CF București și este întreținută de salariații din cadrul Secției L I București.

Pe distanța Grădinari-Chiajna circulația trenurilor se efectuează pe firul I, firul II fiind închis permanent datorită lucrărilor de reabilitare a podurilor și podetelor.

Locomotiva aflată în remorcarea trenului de marfă nr.30602, este în proprietatea SC Deutsche Bahn Cargo România SRL și este întreținută de SC SOFTRONIC SA.

C.2.2. Componerea și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.30602 aparținând SC Deutsche Bahn Cargo România SRL a fost compus din 31 vagoane, 124 osii, tonaj brut 2191 tone, tonaj net 1471 tone, frânat automat 1696/1764 tone, frânat de mână 122/182 tone, lungime 656 m.

Instalația de înregistrare a vitezei de circulație este o instalație cu memorie nevolatilă tip IVMS (produsă de SC SOFTRONIC SRL Craiova) având seria 2552/2015 și realizează măsurarea și înregistrarea vitezei de deplasare a vehiculelor de tracțiune feroviară, a spațiului, timpului și a unor semnale binare, furnizarea informațiilor limitate de viteză, precum și contorizarea spațiului parcurs.

Ultima verificare metrologică a acestei instalații a fost efectuată în data de 23.11.2016.

C.2.3. Echipamente feroviare**Descrierea traseului căii**

Incidentul feroviar s-a produs pe o zonă în care viteza maximă de circulație a trenurilor cuprinsă în B.A.R. București la poziția 10, pag.2, decada 21-30.04.2017 este de 30 km/h.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și împiegeții de mișcare a fost asigurată prin stații radio-emisie-recepție.

C.3. Urmările incidentului**C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți**

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pagube materiale.

C.3.3. Consecințele în traficul feroviar

Incidentul nu a avut consecințe în traficul feroviar.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 23.04.2017, în intervalul de timp cuprins între orele 09:30-11:30 (interval în care s-a produs incidentul), vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună.

6

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

C.5. Deșășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

În data de 23.04.2017 personalul de locomotivă care a condus /deservit trenul de marfă nr.30602, a luat trenul în primire în stația Caracal din care au fost expediți la ora 02:00. În stația CFR Radomirești s-a produs frânarea de urgență, iar la rearmarea instalației INDUSI nu s-a reușit alimentarea conductei generale. A fost izolată instalația INDUSI care a fost repusă în funcție în stația CFR Roșiori Nord. La ora 10:00 au sosit în stația CFR Grădinari și au fost expediți spre stația CFR Chiajna la ora 10:25. După plecarea din stația CFR Grădinari, la trecerea peste paleta galbenă care semnaliza restricția de viteză de la km.23+190 la 23+140, personalul care a deservit/condus trenul nu a urmărit cu atenție parcursul trenului și nu a manipulat butonul „Atenție” a inductorului de 1000Hz al restricției de viteză de 30 km/h. Datorită acestui fapt s-a produs frânarea de urgență a trenului. Personalul de locomotivă care a deservit/condus trenul a considerat că este a doua frână de urgență, motiv pentru care a izolat instalația INDUSI. În continuare trenul a circulat în direcția Chiajna iar personalul de locomotivă care a condus/deservit trenul nu a urmărit cu atenție restricția 30 km/h de la 21+900 la 21+400 circulând cu o viteză mai mare. Personalul de locomotivă care a condus/deservit trenul nu a înscris carnetul de bord al locomotivei, nu a întocmit raport de eveniment prin care să avizeze conducerea unității și nu a întocmit notă de avizare pe care să o înainteze IDM din stația CFR Chiajna referitor la izolarea instalației „INDUSI”.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

În realizarea sarcinilor și responsabilităților sale, SC Deutsche Bahn Cargo România SRL și-a stabilit și implementat propriul sistem de management al siguranței.

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

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

norme și reglementări

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201 aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 2229 din 23.11.2006;
- Regulamentul de semnalizare aprobat prin Ordinul Ministrului nr.1482 din 04.08.2014;

surse și referințe

- chestionarea salariaților implicați în producerea incidentului feroviar;
- rezultatele înregistrărilor instalației IVMS de pe locomotivă;
- procesul verbal de citire a benzii de viteze metru a locomotivei implicate;

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Între stația CFR Grădinari și stația CFR Chiajna circulația feroviară se face după sistemul blocului de linie automat.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

În zona producerii faptei linia este dublă (electrificată), configurația traseului căii ferate fiind în aliniament, cu o declivitate maximă de 1,1‰.

Viteza maximă de circulație a trenurilor de marfă pe porțiunea de linie respectivă cuprinsă între kilometrul 21+900 și 21+400 este de 30 km/h așa cum este prevăzută în B.A.R. București la poziția 10, pagina 2.

7

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

Instalația IVMS seria 2552/2015 montată pe locomotiva EA 022 este produsă de SC SOFTRONIC SRL Craiova cu verificarea metrologică efectuată în data de 23.11.2016.

În documentul de referință al producătorului respectiv manualul de utilizare a instalației de măsurare a vitezei la locomotive tip IVMS varianta cu INDUSI și DSV elaborat de SC SOFTRONIC SA Craiova referitor la erorile de indicare și înregistrare a vitezei se menționează următoarele:

- eroarea de indicare a vitezei este în plaja de $\pm 1,5\%$ din domeniul de măsură.
- eroarea de înregistrare a vitezei este de $\pm 1\%$ din domeniul de măsură.

Rezultatele citirii benzii de viteze metru au fost consemnate în *Procesul verbal nr.SC282/19.05.2017* emis de SC Deutsche Bahn Cargo România SRL.

În stația CFR Radomirești s-a produs frânarea de urgență a trenului. Deoarece după acționarea butonului „REARMARE” instalația „INDUSI” nu a rearmat, pentru alimentarea conductei generale a trenului, personalul de locomotivă care a condus/deservit trenul de marfă nr.30602, a decis izolarea instalației INDUSI. Instalația INDUSI a fost repusă în funcție în stația CFR Roșiori Nord. După expediția din stația Grădinari s-a produs frânarea de urgență a trenului, ca urmare a neaționării butonului „ATENȚIE” de pe locomotivă de către personalul care a condus locomotiva la trecerea peste inductorul de la paleta cu fața galbenă spre tren aflat la 1298 metri de la plecarea trenului de marfă din stația Grădinari. Paleta așezată cu fața galbenă spre tren din cauza semnalizării restricției de 30 km/h de la km.23+190 la 23+140 și are semnificația „MICȘOREAZĂ VITEZA! Urmează o porțiune de linie slabă care impune reducerea vitezei.” Personalul care a condus/deservit trenul de marfă nu a observat paleta galbenă pentru semnalizarea porțiunii de linie slabă, nu a acționat butonul „ATENȚIE” la inductorul de 1000 Hz de la paleta galbenă și a considerat că este a doua frână de urgență necomandată a trenului de marfă și a izolat instalația „INDUSI” în conformitate cu art.2.7. din Instrucțiunile nr.17DA/610/1987 a Departamentului Căilor Ferate – Direcția Tracțiune și Vagoane. Personalul care a condus/deservit trenul de marfă nr.30602 nu a consemnat în Fișa de bord a locomotivei, nu a întocmit raport de eveniment pentru aducerea la cunoștință conducătorii unității și nici nu a întocmit notă de avizare pe care să o înainteze IDM la stația CFR Chiajna, cu privire la scoaterea din funcție a instalațiilor de siguranță, vigilența și control al vitezei trenului, conform prevederilor Instrucțiunilor nr. 201 Anexa 2.

C.5.4.4. Interfață om-mașină-organizată

Incidentul feroviar produs între stația CFR Grădinari și stația CFR Chiajna, constând în depășirea vitezei maxime admise în zona în care exista o restricție de viteză de 30 km/h, s-a datorat lipsei de atenție a operatorilor umani. Personalul de locomotivă care a condus/deservit nu a consultat informațiile consemnate în Buletinul de Avizare a Restricțiilor și nu au fost atenți la paletele care indicau restricția de viteză, astfel încât nu au luat măsurile necesare pentru reducerea vitezei trenului. În plus, mecanicii au interpretat frânarea de urgență a locomotivei ca pe o defecțiune a instalației INDUSI, fapt pentru care au izolat instalația. Lipsa de atenție a condus în acest caz la o dublă eroare de omisiune și la înțelegerea greșită a situației.

C.6. Analiză și Concluzii

Din analiza datelor și a mărturiilor existente a rezultat superficialitatea din partea personalului de locomotivă, aparținând SC Deutsche Bahn Cargo România SRL în respectarea prevederilor instrucționale referitoare la respectarea și urmărirea strictă a paletelor pentru semnalizare amplasate pe teren și a vitezelor de circulație din B.A.R.

Pe baza vizualizării diagramei înregistrării IVMS, a celor consemnate în Procesul verbal de citire a înregistrărilor instalației IVMS nr. SC282/19.05.2017 și a erorilor de indicare și înregistrare a vitezei menționate de producător, rezultă că personalul de locomotivă ce a condus și deservit locomotiva EA022 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.30602 din data de 23.04.2017, nu a respectat viteza maximă de circulație stabilită în B.A.R pentru restricția de viteză de 30 km/h de la kilometrul 21+900 la 20+400, înregistrându-se o depășire a vitezei prin trecerea peste aceasta cu viteza de 42 km/h. Precizăm că viteza trenului era în scădere, spre viteza de 30 km/h, pe care trenul a avut-o după parcurgerea a 531 m.

8

D.7. Cauzele producerii incidentului

D.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană manifestată prin lipsa de atenție a personalului de conducere/deservire a trenului, fapt care a condus la depășirea vitezei maxime peste restricția de viteză de 30 km/h cuprinsă în Buletinul de Avizare a Restricțiilor (B.A.R.).

Factori care au contribuit

Nu au fost identificați factori care au contribuit la producerea incidentului.

D.2. Cauze subiacente

Personalul de locomotivă nu a respectat prevederile din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, art. 125, alin. (3), respectiv (4) privind respectarea dispozitivelor înscrise în B.A.R. și reglarea vitezei trenului astfel încât acesta să fie mai mică decât cea ordonată.

Personalul de locomotivă nu a respectat prevederile din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, art. 127, alin (1), lit.a) privind urmărirea cu atenție a indicației indicatoarelor.

D.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

Alte constatări

Personalul de locomotivă care a condus/deservit trenul de marfă după scoaterea din funcție a instalației INDUSI și DSV nu a respectat următoarele prevederi:

- înscrierea în carnetul de bord a locomotivei conform art.9, lit.h din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007;
- întocmirea raportului de eveniment pentru aducerea la cunoștință conducătorii unității conform art.9, lit.i din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007;
- întocmirea notei de avizare pentru aducerea la cunoștință IDM conform Anexa 2, art.6.(2) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007.

E. Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA, S.C. Transferoviar Călători – operatorul de transport feroviar și Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Membrii comisiei de investigare:

- CIOCHINĂ Ștefan - Investigator principal
- NIȚ Dan - Revizor SC Deutsche Bahn Cargo România SRL
- CĂTĂNESCU Viorel - Revizor Regional SC – Sucursala Regională CF București

9

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 desfășurat o acțiune de investigare în cazul accidentului feroviar produs la data de 25.05.2016, în jurul orei 16:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Simeria – Pestiș, în stația CFR Pestiș, prin deraierea a unsprezece vagoane din compunerea trenului de marfă nr.30638, remorcat cu locomotiva LE-MA 004, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL.

Prin acțiunea de investigare desfășurată, au fost strânse și analizate informații în legătură cu producerea accidentului în cauză, au fost stabilite condițiile și determinate cauzele.

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

București 23 mai 2017

Avizez favorabil
Director General
Dr. ing. Vasile BELIBOU

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

Director General Adjunct
Eugen ISPAS

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data de 25.05.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Simeria – Pestiș, în stația CFR Pestiș, în circulația trenului de marfă nr.30638, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, prin deraierea a unsprezece vagoane din compunere.



RAPORT DE INVESTIGARE

privind accidentul feroviar produs la data de 25.05.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Simeria – Pestiș, în stația CFR Pestiș, în circulația trenului de marfă nr.30638, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL.



Raport de investigare, ediție finală
23 mai 2017

CUPRINS

| | Pag. |
|---|------|
| A.PREAMBUL | 3 |
| A.1. <i>Introducere</i> | 3 |
| A.2. <i>Procesul investigației</i> | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 3 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 6 |
| C.1. <i>Descrierea accidentului</i> | 6 |
| C.2. <i>Circumstanțele accidentului</i> | 7 |
| C.2.1. <i>Părțile implicate</i> | 7 |
| C.2.2. <i>Compunerea și echipamentele trenului</i> | 7 |
| C.2.3. <i>Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului</i> | 7 |
| C.2.3.1. <i>Linii</i> | 7 |
| C.2.3.2. <i>Instalații</i> | 8 |
| C.2.3.3. <i>Locomotiva</i> | 8 |
| C.2.3.4. <i>Vagoane</i> | 9 |
| C.2.4. <i>Mijloace de comunicare</i> | 10 |
| C.2.5. <i>Declanșarea planului de urgență feroviar</i> | 10 |
| C.3. <i>Urmările accidentului</i> | 11 |
| C.3.1. <i>Pierderi de vieți omenești și răniți</i> | 11 |
| C.3.2. <i>Pagube materiale</i> | 11 |
| C.3.3. <i>Consecințele accidentului în traficul feroviar</i> | 11 |
| C.3.4. <i>Consecințele accidentului asupra mediului</i> | 11 |
| C.4. <i>Circumstanțe externe</i> | 11 |
| C.5. <i>Desfășurarea investigației</i> | 11 |
| C.5.1. <i>Rezumatul mărturiilor personalului implicat</i> | 11 |
| C.5.2. <i>Sistemul de management al siguranței</i> | 13 |
| C.5.3. <i>Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare</i> | 15 |
| C.5.4. <i>Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant</i> | 16 |
| C.5.4.1. <i>Date constatate cu privire la linie</i> | 16 |
| C.5.4.2. <i>Date constatate cu privire la instalații</i> | 23 |
| C.5.4.3. <i>Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia</i> | 23 |
| C.5.5. <i>Interfața om – mașină – organizație</i> | 26 |
| C.6. <i>Analiză și concluzii</i> | 26 |
| C.6.1. <i>Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii</i> | 26 |
| C.6.2. <i>Concluzii privind modul de exploatare a materialului rulant</i> | 27 |
| C.6.3. <i>Analiza modului de producere a accidentului</i> | 27 |
| D. CAUZELE ACCIDENTULUI | 28 |
| D.1. <i>Cauza directă</i> | 28 |
| D.2. <i>Cauze subiacente</i> | 29 |
| D.3. <i>Cauze primare</i> | 29 |
| D.4. <i>Observații suplimentare</i> | 29 |
| E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE | 29 |
| F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 29 |

A. Preambul

A.1. Introducere

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*, cu completările și modificările ulterioare, denumită în continuare *Legea privind siguranța feroviară*, a Hotărârii de Guvern 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 de Guvern nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de Investigare*.

În temeiul art.19 alin.(2) din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.1 alin.(2) din HG nr.716/02.09.2015, precum și cu art.48 din *Regulamentul de Investigare*, AGIFER, în cazul producerii de accidente sau anumite incidente feroviare, are obligația de a deschide acțiunii de investigare și de a constitui comisia de investigare pentru strângerea și analiza 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/incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Acțiunea de investigare a AGIFER se realizează independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA, precum și fișa de avizare a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, referitoare la accidentul feroviar produs la data de 25.05.2016, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Simeria – Pestiș, în stația CFR Pestiș, în circulația trenului de marfă nr.30638, aparținând operatorului de transport feroviar SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, prin deraierea a unsprezece vagoane de marfă și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca accident, în conformitate cu prevederile art.7 alin.(1) pct.b din *Regulamentul de investigare*, directorul general AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare și numirea comisiei de investigare.

Astfel, prin Decizia nr.204, din data de 26.05.2016, a directorului general AGIFER, a fost numită comisia de investigare, după cum urmează:

| | | |
|-----------------------|---------------------|---------------------------|
| - Toma MÓVILEANU | investigator AGIFER | - investigator principal; |
| - Ovidiu ROȘA | investigator AGIFER | - membru; |
| - Mitu-Costel AFANASE | investigator AGIFER | - membru. |

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

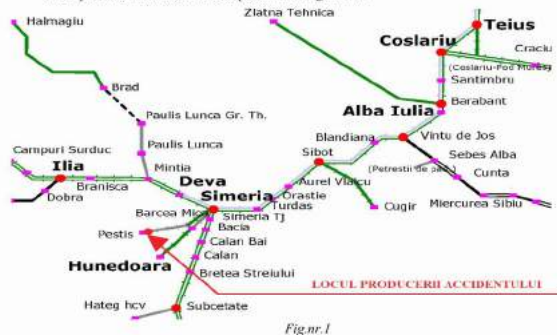
Descrierea pe scurt

La data de 25.05.2016, trenul de marfă nr.30638, remorcat cu locomotiva LE-MA 004, având în compunere 32 vagoane (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL), încărcate cu profile din oțel laminat, a fost expedit din stația CFR Pestiș, la ora 16:40, de la linia IV directă, urmând să circule pe relația Pestiș – Constanța Port.

În timpul deplasării trenului spre capătul X al stației, înainte de aparatul de cale nr.23, în dreptul mărcii de siguranță dintre liniile 3 și IV, s-a produs deraierea a 11 vagoane, respectiv vagonul al 13-lea și vagoanele situate de la al 15-lea la al 24-lea în componența trenului.

Stația CFR Peștiș este pe secția de circulație 214, Simeria – Bărcă Mică – Peștiș, linie simplă electrificată, destinată exclusiv traficului de marfă, având un program de lucru de luni până vineri între orele 09:00 – 17:00.

Localul producerii accidentului este prezentat în figura nr.1.



Trenul de marfă nr.30638, remorcat cu locomotiva LE-MA 004, era compus din 32 de vagoane, încărcate cu profile din oțel laminat, având 2469 tone, 128 osii, 589 m lungime.

În urma producerii acestui accident feroviar au fost înregistrate avarii la infrastructura căii ferate și la vagoanele de marfă deraiate din componența trenului.

Nu au fost întârzieri de trenuri, trenul de marfă nr.30638 fiind anulat.

În urma producerii acestui accidentului feroviar nu au fost urmări asupra mediului.

Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

Cauzele și factorii care au contribuit

Cauza directă

Cauza directă a producerii accidentului feroviar o constituie starea necorespunzătoare a căii în zona producerii deraierei, linia IV din stația CFR Peștiș, care sub acțiunea forțelor dinamice transmise de materialul rulant, a condus la depășirea toleranțelor admise în exploatare.

Factori care au contribuit:

- starea tehnică necorespunzătoare a traverselor normale de lemn care, sub acțiunea forțelor dinamice transmise de materialul rulant către elementele de fixare a plăcilor metalice, nu mai aveau capacitatea de a menține în toleranță valoarea ecartamentului căii;
- prisma colmatată și denivelări în zona deraierei, în punctul „0” nivelul firului exterior ($h_{Lr} = 15$ mm) fiind mai jos decât firul interior ($h_{Lst} = 5$ mm), la măsurători efectuate în regim static;

- depășirea vitezei maxime de circulație prevăzută de planul tehnic de exploatare (PTE) al stației CFR Peștiș;
- nealocarea, la Districtul de linii nr.2 Simeria, de traverse de lemn normale (materiale feroviare critice încadrate la clasa de risc IA), necesare conform ultimelor recensăminte ale traverselor necorespunzătoare din cale;
- nealocarea resurselor umane necesare executării lucrărilor de mentenanță a infrastructurii feroviare la nivelul Districtului de linii nr.2 Simeria, district care asigură efectuarea acestor lucrări în stația CFR Peștiș;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii – linii cu ecartament normal, nr.314/1989”, referitoare la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn și la neadmiterea menținerii în cale a traverselor necorespunzătoare;
- nerespectarea prevederilor pct.4.1, din Cap.4 „Norme de manipulare și de consum de materiale”, al „Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982” referitoare la asigurarea normei de manipulare la întreținerea curentă în execuție manuală;
- nerespectarea prevederilor art.166, alin.(3), din Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001, care reglementează faptul că, prevederile din planul tehnic de exploatare al stației sunt obligatorii pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației ai operatorilor de transport feroviar care desfășoară operațiuni de transport feroviar în stația respectivă.

Cauze primare:

- neaplicarea tuturor prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, referitoare la asigurarea bazei materiale și a forței de muncă necesare executării lucrărilor de întreținere curentă și reparație periodică în vederea menținerii nivelului de siguranță feroviară în zona producerii accidentului feroviar;
- neconcordanța între prevederile din planul tehnic de exploatare al stației (PTE) și Buletinul de Avizare a Restricțiilor de viteză (BAR) Timișoara, decada 11 – 31 mai 2016, linia 214, referitoare la viteza maximă de circulație pe zona unde s-a produs acest accident feroviar.

Grad de severitate

Conform clasificării accidentelor prevăzute la art.7 din Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG 117/2010, având în vedere activitatea în care s-a produs, fapta se clasifică ca accident feroviar conform art.7, alin.(1), lit.b.

Recomandări de siguranță:

Așa cum se menționează la cap.C.5.2. Sistemul de management al siguranței, comisia de investigare consideră că nerespectarea prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, a condus la o mentenanță necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierei. Astfel, administratorul de infrastructură feroviară publică, dacă ar fi aplicat propriile proceduri ale sistemului de management al siguranței, în întreaga lor, precum și prevederile codurilor de

practică, parte a SMS, ar fi putut să mențină parametrii tehnici ai geometriei căii în limitele toleranțelor impuse de siguranța feroviară și să prevină producerea acestui accident.

Având în vedere aspectele prezentate precum și faptul că factorii ce au contribuit la producerea accidentului au la bază abateri de la codurile de practică, respectarea acestora fiind atributul exclusiv al administratorului de infrastructură (așa cum este prevăzut și în Regulamentul UE nr.1078/2012), comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea accidentului

La data de 25.05.2016, s-a dispus circulația trenului de marfă nr.30638, pe relația Peștiș – Constanța Port, prin baza dispoziția RC nr.33 - „Circulația între orele 12:00 – 18:00”, emisă la ora 11:52.

La data de 25.05.2016, ora 16:40, trenul de marfă nr.30638, aparținând operatorului de transport feroviar SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, a fost expedit, de la linia nr.IV directă, din stația CFR Peștiș având ca destinație stația CFR Constanța Port. Acest tren avea în componență 32 de vagoane, încărcate cu profile din oțel laminat în SC ArcelorMittal SA Hunedoara, era remorcat cu locomotiva LE-MA 004. Trenul de marfă nr.30638 a fost expedit în baza indicației permissive a semaforului de ieșire de grup și trebuia să circule conform condițiilor stabilite prin ordinul de circulație seria CR, nr.0510846, emis de impiegatul de mișcare al stației CFR Peștiș („circulați în condițiile stabilite în livret pentru trenul 22702”).

După parcurgerea aproximativ 500 m de la plecare trenului, spre capătul X al stației CFR Peștiș, s-a produs deraierea a 11 vagoane, respectiv vagonul al 13-lea și vagoanele situate de la al 15-lea la al 24-lea în componența trenului.

Din primele verificări făcute la locul-producerii deraierei s-au constatat următoarele:

- deraierea s-a produs pe linia nr.IV directă din stația CFR Peștiș, înainte de aparatul de cale nr.23, pe o zonă unde traseul în planul orizontal al căii este în curbă cu deviație dreaptă în sensul de mers al trenului (învers față de sensul de creștere a kilometrajului).

Schita accidentului produs la data de 25.05.2016 în stația CFR Peștiș

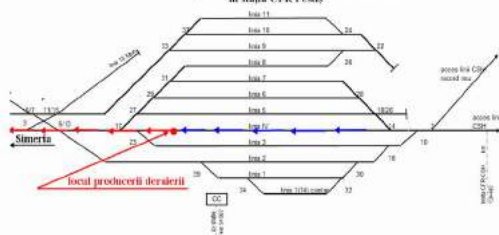


Figura nr.2

- locomotiva împreună cu un grup de 18 vagoane depășise semnalul de grup de ieșire al stației (aflat pe poziția liber), oprindu-se la o distanță de aproximativ 74 metri de restul vagoanelor din componența trenului;
- vagoanele nr.31535494403-7, al 13-lea după locomotivă, 31535494415-1, al 15-lea după locomotivă, 33535950015-4, al 16-lea după locomotivă, 31535375236-5, al 17-lea după

- locomotivă, 85535310113-9, al 18-lea după locomotivă, 33535421443-9, al 19-lea după locomotivă, aflate pe linie prezentau urme specifice circulației în stare deraiată, respectiv lovituri pe suprafața de rulare, urme de frecare pe bandaje sau părțile similare bandajelor la roțile monocloc;
- vagonul nr.31535423903-2, al 20-lea după locomotivă, cu roțile de pe partea dreaptă ale primului boghiu, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare, iar boghiul al doilea deraiat;
- vagoanele nr.33535421426-4, al 21-lea după locomotivă, 31535375320-7, al 22-lea după locomotivă, 31535375290-2, al 23-lea după locomotivă, deraiate de ambele boghiuri și înclinate spre partea dreaptă la un unghi de 30°;
- vagonul nr.33535421243-3, al 24-lea după locomotivă, deraiat de primul boghiu în sensul de mers al trenului.

În urma acestui accident feroviar nu au fost înregistrate consecințe asupra mediului.

Nu s-au înregistrat victime sau răniți ca urmare a producerii acestui accident.

C.2. Circumstanțele accidentului

C.2.1. Părțile implicate

Localul producerii accidentului feroviar, stația CFR Peștiș, se află pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria – Peștiș, linie simplă, electrificată. Activitatea de întreținere a căii ferate din stația CFR Peștiș a fost asigurată de Districtul de Linii nr.2 Simeria, Secția L 5 Deva, iar întreținerea instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) a fost asigurată de Districtul SCB nr.2 Simeria din cadrul Secției CT 4 Deva.

Vagoanele implicate în accidentul feroviar aparțineau SC Deutsche Bahn Cargo România SRL și SC Vest Trans Rail SRL, iar activitatea de întreținere și reparații a vagoanelor a fost asigurată de întreprinderi specializate pe baza de contract de prestări servicii.

Locomotiva de remorcare și personalul de descriere a trenului aparțineau operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL.

C.2.2. Componența și echipamentele trenului

La data de 25.05.2016, trenul de marfă nr.30638 a fost compus din 32 de vagoane încărcate cu profile din oțel laminat în SC ArcelorMittal SA Hunedoara, având 128 osii, 2469 t, masa frânată după livret: 1235 t automat / 420 t de mână, de fapt: 1481 t automat / 521 t de mână și 589 m lungime. Cele 32 vagoane din componența trenului erau din seriile: Eacs, Eas, Eamos, Eaos.

Remorcare acestui tren a fost asigurată cu locomotiva electrică LE-MA 004.

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

C.2.3.1. Lini

Descrierea traseului căii

În zona producerii accidentului, linia nr.IV directă, din stația CFR Peștiș, la km 9+262, linie electrificată, cu ecartament nominal de 1435mm, traseul în plan orizontal al căii a fost alcătuit dintr-o curbă circulară, cu deviație dreaptă, în sens de mers al trenului, având raza $R = 300$ m, supraînălțarea efectivă $h_{ef} = 15$ mm, supraînălțarea prescrisă $s = 10$ mm, $F_{e,cr} = 167$ mm (măsurată la mijlocul corzii de 20 m), $L_1 = 15$ m, $L_2 = 25$ m. Curbă circulară se racordează cu aliniamentele adiacente prin intermediul a două curbe parabolice ($AR = km 9+235$, $RC = km 9+250$, $CR = 9+300$, $RA 9+325$).

Profilul în lung al căii, pe zona producerii accidentului, este în declivitate de 2,37‰.

Descrierea suprastructurii căii

Linia nr.IV directă, din stația CFR Peștiș a fost constituită din șină tip 49, cale fără joante, realizată în anul 1983, la o temperatură de fixare, pe ambele fire de $t_f = 23^{\circ}C$, prindere indirectă tip K pe traverse de lemn și beton T13, având prisma de piatră spart colmatată.

Viteza de circulație

- Viteza de circulație pe linia IV directă, din stația CFR Pestiș, conform Livret cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara, valabil la data producerii accidentului era de:
 - 15 km/h la intrarea în stație (stație terminus);
 - 60 km/h la ieșirea din stație.
- În Buletinul de Avizare a Restricțiilor de viteză (BAR) Timișoara, decada 11 – 31 mai 2016, linia 214, nu era prevăzută nicio restricție de viteză pentru linia IV directă a stației CFR Pestiș. La poziția 3, era prevăzută reducerea vitezei de circulație la 15 km/h peste toate schimbătoarele de cale pe cap X al stației, dar numai pentru circulația în abateră.
- Conform planului tehnic de exploatare (PTE) al stației CFR Pestiș, Capitolul II – Înzestrarea tehnică, pct. 1 – Situația liniilor și a schimbătoarelor de cale, viteza maximă de circulație admisă pe linia IV directă și schimbătoarele de cale aferente era de 15 km/h.

Secția L5 Deva, a făcut precizarea că viteza de circulație pe linia IV directă din stația CFR Pestiș este de 15 km/h, în conformitate cu prevederile actului nr.21/1/3/828/215, din 13.11.2015, al Sucursalei Regionale CF Timișoara – Divizia de Linii (Limitări de viteză permanente cu adaosurile de timp de mers incluse în timpul de mers pentru mers 2015 – 2016). Prin acest act stabilindu-se pentru circulația pe linia 214, Simeria – Pestiș, între punctele de secționare Pestiș – sfârșitul liniei 214, km 9+150 și km 10+443, pe o lungime de 1293 m, viteza este limitată la 15 km/h, datorită faptului că, stația CFR Pestiș este stație terminus.

C.2.3.2. Instalații

Instalația de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) din stația CFR Pestiș este o instalație electromecanică, dotată cu încuitori cu chei și bloc pentru controlul poziției macazurilor și semnalelor din stație.

C.2.3.3. Locomotiva

Trenul de marfă nr.30638 a fost remorcat de o locomotivă electrică cu motoare de tracțiune asincrone tip LE/MA, nr.004, de 6000 kW, aceasta aparținând operatorului de transport feroviar SC Deutsche Bahn Cargo România.

Caracteristicile tehnice ale acestui tip de locomotivă în conformitate cu anexa la Certificatul de omologare tehnică, seria OT, nr.207/2012, emis de AFER, sunt:

- ecartament 1.435 mm;
- masa totală 120 t ± 2%;
- sarcina pe osie 20 t ± 2%;
- formula osilor Co'Co';
- lungimea locomotivii 19.740 mm;
- lățimea locomotivii 3.000 mm;
- înălțimea maximă cu pantograful coborât 4.525 mm;
- ampatamentul locomotivii 10.300 mm;
- ampatament boghiuri 2.250+2100 mm;
- diametrul de rulare nou/uzat 1.250 mm;
- viteza maximă de circulație 160 km/h;
- sistem de alimentare în linia de contact 25 kV; 50 Hz;
- puterea nominală 6.000 kW;
- motoare electrice de tracțiune asincrone tip MTA-ES-108;
- forța maximă de tracțiune la obadă 292 kN;
- echipamentul de frână pneumatică: automată tip KNORR KE-GPR;
- frâna electrică: reostatică și recuperativă;
- sistemul de reglare a motoarelor electrice de tracțiune: reglare simultană a frecvenței și tensiunii prin convertizoare electronice de tracțiune tip CET-A;
- alimentare servicii auxiliare prin convertor tip ICSA LE.

8

- ultima revizie de tip RR și RIF a fost efectuată la data de 10.2014 la operatorul economic identificat prin acronimul MMS;
- vagonul nr.3353421443-9 al 19-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eas;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - roți monobloc;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 08.09.2014 la operatorul economic identificat prin acronimul TMS.
- vagonul nr.31535423903-2 al 20-lea în componerea trenului:
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - roți monobloc;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 29.08.2014 la operatorul economic identificat prin acronimul TMS.
- vagonul nr.3353421426-4 al 21-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eas;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 31.07.2014 la operatorul economic identificat prin acronimul TMS.
- vagonul nr.31535375320-7 al 22-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eanos;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 14.12.2012 la operatorul economic identificat prin acronimul AUV;
 - ultima revizie de tip RR a fost efectuată la data de 12.2015 la operatorul economic identificat prin acronimul STM;
 - ultima revizie de tip RIF a fost efectuată la data de 12.2015.
- vagonul nr.31535375290-2 al 23-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eanos;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 14.12.2012 la operatorul economic identificat prin acronimul AUV;
 - ultima revizie de tip RR și RIF a fost efectuată la data de 12.2015 la operatorul economic identificat prin acronimul STM;
- vagonul nr.3353421243-3 al 24-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eas;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 20.03.2015 la operatorul economic identificat prin acronimul MRB;

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea dintre personalul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost efectuată prin intermediul stațiilor de radio-emisie-recepție, aflate în stare normală de funcționare.

10

C.2.3.4. Vagoane

- vagonul nr.31535494403-7 al 13-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eacs;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - roți monobloc;
 - distanța dintre pivoții boghiurilor: 9,00 m;
 - lungimea între fețele exterioare ale aparatelor de ciocnire necomprimate: 14,29 m;
 - tara vagonului: 22,320 t;
 - frână tip KE-GP;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 18.03.2016 la operatorul economic identificat prin acronimul MRB;
- vagonul nr.31535494415-1 al 15-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eacs;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - roți monobloc;
 - distanța dintre pivoții boghiurilor: 9,00 m;
 - lungimea între fețele exterioare ale aparatelor de ciocnire necomprimate: 14,29 m;
 - tara vagonului: 22,260 t;
 - frână tip KE-GP;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 18.03.2016 la operatorul economic identificat prin acronimul MRB;
- vagonul nr.33535950015-4 al 16-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eas;
 - boghiuri tip ORE;
 - roți cu bandaj;
 - distanța dintre pivoții boghiurilor: 9,00 m;
 - lungimea între fețele exterioare ale aparatelor de ciocnire necomprimate: 14,04 m;
 - tara vagonului: 21,400 t;
 - frână tip KE-GP;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 17.08.2015 la operatorul economic identificat prin acronimul CSG PL.
- vagonul nr.315353752365 al 17-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eanos;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - roți monobloc;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 14.12.2012 la operatorul economic identificat prin acronimul AUV;
 - ultima revizie de tip RR a fost efectuată la data de 12.2015 la operatorul economic identificat prin acronimul STM;
 - ultima revizie de tip RIF a fost efectuată la data de 12.2015 la operatorul economic identificat prin acronimul DBSR.
- vagonul nr.85535310113-9 al 18-lea în componerea trenului:
 - vagon seria Eaos;
 - boghiuri tip Y25Cs;
 - distanța dintre osiile boghiului, 1,80 m;
 - roți cu bandaj;
 - ultima revizie de tip RP a fost efectuată la data de 20.10.2011 la operatorul economic identificat prin acronimul SBV;

9

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în *Regulamentul de investigare*, în urma cărora la fața locului s-au prezentat reprezentanții ai administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara, operatorului de transport feroviar SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, Agenției de Investigare Feroviare Române - AGIFER și Autorității de Siguranță Feroviară Română - ISF Timișoara.

În urma producerii accidentului feroviar a fost afectată suprastructura feroviară pe linia IV directă, pe aproximativ 80 m, de la punctul de deraiere, km 9+262, până după aparatul de cale nr.17, fiind afectate totodată și vagoanele deraiate.

Activitatea de ridicare și repunere pe linie a vagoanelor a fost realizată cu ajutorul trenului de intervenție specializat TIS, dotat cu vincinuri hidraulice, de la Depoul de Locomotive Craiova, activitatea fiind finalizată la data de 27.05.2016, ora 21:34.

La data de 28.05.2016, ora 16:20, linia 3 din stația CFR Pestiș a fost redeschisă circulației cu viteza maximă de 15 km/h, iar linia IV directă a rămas închisă circulației de la data producerii accidentului, fiind programate lucrări de reparații în vederea reluării circulației pe această linie în semestrul II al anului 2017.

Ca urmare a producerii acestui accident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri. Trenul de marfă nr.30638 a fost anulat.

C.3. Urmările accidentului**C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți**

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

C.3.2. Pagube materiale

În conformitate cu documentele puse la dispoziție de administratorul infrastructurii feroviare publice și operatorul de transport feroviar de marfă, implicații în producerea accidentului feroviar, valoarea estimativă a pagubelor la momentul întocmirii prezentului raport este de **80.210,37 lei + TVA**.

C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar

În urma accidentului feroviar nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri, trenul de marfă nr.30638 a fost anulat.

C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului

În urma producerii acestui accident nu au fost provocate degradări ale mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 25.05.2016, în jurul orei 16:40, vizibilitatea în zona producerii accidentului a fost bună, cer senin, temperatura în aer de +23°C.

Vizibilitatea indicației semaforului de ieșire de grup a fost în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

C.5. Desășurarea investigației**C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat**

Din mărturiile personalului de exploatare implicat, al administratorului infrastructurii feroviare, CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara și ai operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, se pot reține următoarele:

11

Declarațiile personalului care a pregătit, condus și descris trenul de marfă nr.30638 la data de 25.05.2016

- după preluarea în stația CFR Pestiș a convoiului de vagoane, încercat în SC ArcelorMittal SA, s-a executat revizia tehnică la compunere a trenului, fără a fi consemnate nereguli care să împiedice expediția trenului și au fost întocmite documentele însoțitoare ale trenului;
- trenul de marfă nr.30638 a fost expediat de la linia nr.4 directă în baza ordinului de circulație și a indicației permissive a semaforului de ieșire de grup;
- în condițiile de circulație menționate în ordinul de circulație, înmănat mecanicului de locomotivă, nu a fost precizată nicio restricție de viteză;
- ca urmare a solicitării efectuate de personalul de locomotivă, IDM din stația CFR Pestiș a comunicat că nu sunt restricții de viteză la ieșirea din stație;
- după trecerea de semafor de ieșire, după parcurgerea unei distanțe de aproximativ 500 m de la plecarea, a fost sesizată o smucitură în corpul trenului, urmată de scăderea presiunii aerului în conducta generală;
- mecanicul de locomotivă a luat măsuri de ducere a controlerului pe poziția „0”, dar a constat că presiunea în conducta generală nu crește peste 2,5 atm;
- mecanicul de locomotivă a solicitat șeful de tren, care era pe locomotivă la postul opus de conducere, și revizorul tehnic de vagoane, care se afla la supravegherea prin defilare a trenului, să se deplaseze pe tren pentru a constata cauza celor sesizate;
- la deplasarea pe tren au constat că trenul s-a rupt între al 18-lea și al 19-lea vagon după locomotivă, iar următoarele 5 vagoane, pozițiile 20 – 24 din compunerea trenului, erau deraiate;
- au fost aduse la cunoștință mecanicului de locomotivă cele constatate, care a avizat IDM de serviciu din stație și dispeceratul operatorului de transport feroviar.

Declarațiile personalului cu responsabilități în asigurarea circulației în stația Pestiș la data de 25.05.2016

- convoiul de vagoane din care s-a format garnitura trenului de marfă nr.30638 a sosit în stație, din SC ArcelorMittal SA, la ora 14:50, iar locomotiva de remorcare a trenului la ora 15:17;
- nu au fost semnalate nereguli la revizia tehnică la compunere a trenului de marfă nr.30638;
- s-a cerut cale liberă la halta de mișcare Bărca Mică, pentru expediția trenului și a fost dată comandă la cabina 1 pentru efectuarea parcursului de ieșire a trenului de la linia IV directă;
- după înzăvorărea parcursului și predarea documentelor trenului, acesta a fost expediat de la linia IV directă, în baza indicației permissive a semaforului de ieșire de grup;
- revizorul de ace de la cabina 1 a anunțat pe IDM că, în timpul defilării la ieșirea din stație a trenului, a sesizat ruperea acestuia între vagoanele aflate al 18-lea și al 19-lea în compunere;
- a fost anunțat mecanicul de locomotivă, prin RTF, să ia măsuri de oprire a trenului, iar la deplasarea pe teren s-a constatat deraierea a 5 vagoane din compunerea trenului.

Declarațiile personalului cu responsabilități în asigurarea mentenanței căii ferate în stația CFR Pestiș

- a efectuat ultima revizie tehnică periodică a căii în stația CFR Pestiș în prima decadă a lunii mai (face precizarea că revizorul de cale titular care efectua revizia liniei în stația CFR Pestiș, s-a pensionat în anul 2016);
 - cu ocazia ultimei revizii tehnice periodice efectuate în prima decadă a lunii mai, înainte de data producerii deraierei, a constat că în zona în care s-a produs deraierea, existau trasee necorespunzătoare, iar la unele dintre acestea prinderea era asigurată doar în procentaj de 50%.
- Din declarațiile șefului de echipă de la Districtul L nr.2 Simeria, se pot reține următoarele:
- a efectuat ultima revizie chenzinală în stația CFR Pestiș la data de 11.05.2016;
 - a constat că pe curba de la linia IV din stația CFR Pestiș (pe zona producerii accidentului feroviar), traseele erau corespunzătoare, dar la unele lipseau tirfoane, iar tirfoanele existente nu prezentau uzuri sau înclinări spre exteriorul căii. Deficiențele constatate nu reprezentau un pericol SC;

- cu ocazia ultimei revizii chenzinale a efectuat măsurători cu tiparul de măsurat calea la ecartamentul și nivelul transversal al căii pe curba de la linia IV din stația CFR Pestiș (pe zona producerii accidentului feroviar), constatând valori la ecartament de până la 1435+13 mm;

Din declarațiile șefului de district al Districtului L nr.2 Simeria, se pot reține următoarele:

- a efectuat ultima revizie chenzinală în stația CFR Pestiș la data de 11.05.2016;
- cu ocazia acestei revizii a efectuat măsurători cu tiparul de măsurat calea la ecartamentul și nivelul transversal al căii pe curba de la linia IV din stația CFR Pestiș (pe zona producerii accidentului feroviar), constatând valori la ecartament de până la 1435+13 mm;
- consideră că valorile înregistrate la ecartamentul căii în urma măsurătorilor efectuate imediat după deraiere, sunt fie o consecință a producerii unor modificări accelerate la ecartament (lărgirea căii produsă în intervalul de timp dintre data ultimei revizii și data producerii deraierei) fie o consecință a deformațiilor produse la linie în urma deraierei;

Din declarațiile inginerului responsabil cu calea fără joante al Secției L5 Deva, se pot reține următoarele:

- înainte de producerea accidentului feroviar, ultima revizie a căii fără joante din stația CFR Pestiș a efectuat-o în perioada martie-aprilie 2016;
- cu ocazia acestei revizii a constat faptul că pe curba de la linia IV din stația CFR Pestiș (pe zona producerii accidentului feroviar) se impunea a se executa strângerea la rând a buloanelor verticale;
- a constat și faptul că pe această zonă nu erau îndeplinite condițiile tehnice/construcitive de realizare a căii fără joante (R=300 m/traverse de lemn);

Din declarațiile șefului de secție al Secției L5 Deva, se pot reține următoarele:

- înainte de producerea accidentului feroviar, ultima revizie în stația CFR Pestiș a efectuat-o în luna martie 2016;
- cu ocazia acestei revizii nu a constat probleme la linia IV directă din stația CFR Pestiș care să necesite luarea unor măsuri cu privire la siguranța circulației;
- cu ocazia acestei revizii a constat unele neconformități doar în zona aparatele de cale din stația CFR Pestiș și care ulterior reviziei, au fost remediate operativ;
- în cursul anilor 2015-2016 secția L5 Deva nu a fost aprovizionată cu nicio traversă de lemn normală;
- la data producerii deraierei stocul cu traverse de lemn al secției L5 Deva era zero;

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. La momentul producerii accidentului feroviar CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare avea implementat propriul sistem 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 numărul de identificare ASA09002 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a confirmat acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură feroviară;
- Autorizației de Siguranță – Partea B cu numărul de identificare ASB15003 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română 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 exploatații, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatații sistemului de control al traficului și de semnalizare.

La data producerii incidentului feroviar sistemul de management al siguranței feroviare cuprindea, în principal:

- declarația de politică în domeniul siguranței;

12

13

- manualul de management;
 - obiectivele generale calitative și cantitative ale managementului siguranței;
 - procedurile operaționale elaborate/actualizate, conform Regulamentului UE nr.1169/2010.
- În conformitate cu Anexa 3 a Legii nr.55/2006, la nivelul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara au fost difuzate „Obiectivele generale calitative și cantitative ale managementului siguranței feroviare” pentru perioada 2014 – 2017, iar prin Decizia nr.1/3487/19.08.2015 șefii compartimentelor din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara au fost desemnați ca responsabili cu Sistemul de Management al Siguranței Feroviare în cadrul diviziei/serviciului pe care îl conduc.

Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara este în posesia procedurii operaționale PO SMS 0-4.12 „Managementul riscurilor de siguranță feroviară” și a procedurii operaționale PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreaga ciclul de viață a liniilor în procesele de întreținere”.

În Anexa nr.1 a procedurii operaționale PO SMS 0-4.07 „Diagrama flux a procesului de întreținere”, au fost precizate etapele care trebuie parcurse pentru ca parametrii tehnicii ai liniilor să fie menținuți în conformitate cu codurile de practică înșușite, iar în Anexa nr.2 – „Tipuri de lucrări de întreținere curentă” se menționează că, traseele necorespunzătoare din cale trebuie înlocuite sau reparate.

Nu au fost respectate prevederile pct. III.2 „Asigurare bază materială” din diagrama flux a procesului de întreținere Anexa nr.1 a PO SMS 0-4.07. La nivelul Secției L5 Deva, în cursul anilor 2015 – 2016, nu s-a asigurat aprovizionarea cu nicio traversă de lemn normală, având drept consecință neefectuarea lucrărilor de întreținere curentă privind înlocuirea traseele necorespunzătoare din cale.

Totodată în Anexa 1 – „Diagrama flux a procesului de întreținere” a aceleiași proceduri operaționale, printre documente asociate/documente de referință este menționată și *Instrucția de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982*, care este normă națională de siguranță notificată, fiind folosită de către CNCF „CFR” SA ca și cod de practică în cadrul proceselor de evaluare a riscurilor asociate activităților feroviare.

În urma verificărilor făcute de către comisia de investigare s-a constatat că nu sunt respectate prevederile codului de practică mai sus amintit (Instrucția de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982), cu privire la dimensionarea personalului cu responsabilități în asigurarea mentenanței infrastructurii feroviare în zona producerii accidentului.

Precizăm faptul că linia 214 Simeria – Bărca Mică – Hunedoara, în luna iulie 2015 a fost preluată de la gestionarul de întreținere feroviară SC RC – CF Trans SRL Brașov (17,344 km convențional – linie curentă și directă; 8,276 km convențional – linie în stații; 9,648 km convențional – aparate de cale). Pentru administrarea acesteia fiind înființat districtul de linie nr.8 Hunedoara. Menționăm că acest district de la data înființării până la data producerii acestui accident feroviar, a existat doar scriptic.

La data producerii accidentului feroviar, structura de personal la nivelul districtului de linie nr.8 Hunedoara era următoarea:

| Funcția | Posturi alocate | Posturi ocupate la data producerii accidentului |
|------------------------------------|-----------------|---|
| șef district întreținere linie | 1 | 0 |
| șef echipă întreținere cale | 1 | 0 |
| revizor cale și puncte periculoase | 2 | 0 |
| meseriaș întreținere cale | 2 | 0 |

Observație: din calculul necesarului de personal de execuție, pentru lucrările de întreținere, la acest district a rezultat un număr de 24 meseriași întreținere cale.

În aceste condiții, la data producerii accidentului feroviar, activitatea de întreținere a căii era asigurată de către personalul districtului de linie nr.2 Simeria, care avea următoarea structură de personal:

14

15

- Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989;
- Ordinul MTI nr.815/2010 din 12 octombrie 2010 pentru aprobarea Normelor privind implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate din România și pentru actualizarea Listei funcțiilor cu responsabilități în siguranța circulației, care se formează - califică, perfecționează și verifică profesional periodic la CENAFER
- Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linii și scoateri de sub tensiune nr.317/2004;
- Normativul feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011;
- Planul Tehnic de Exploatare al stației Pestiș;
- urse și referințe
- declarațiile și chestionarele salariaților implicați în producerea accidentului feroviar;
- procese verbale de constatare tehnică a infrastructurii feroviare, al vagoanelor de marfă și cel pentru verificarea și citirea benzii de vitezometru;
- fotografii efectuate la locul producerii accidentului;
- documentație privind Sistemul de Managementul Siguranței al CNCF „CFR” SA.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie

Starea tehnică a liniei înainte de producerea accidentului feroviar

HM PESTIȘ – Capătul X Linia IV directă

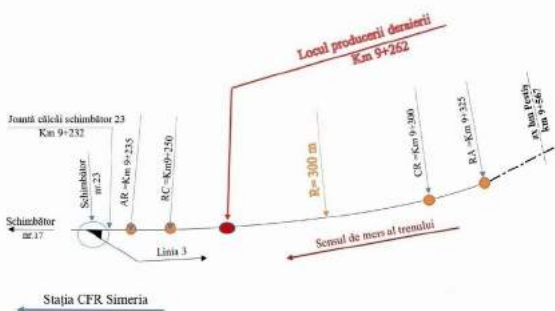


Figura nr.3 - locul deraierei

Prisma de piatră spartă era completă și colmatată. Ultima revizie chenzinală la linie în zona deraierei a fost efectuată la data de 11.05.2016, cu această ocazie fiind efectuate măsurătorile la nivel și ecartament, valorile obținute încadrându-se în

limitele admise de reglementările în vigoare. Au fost însă constatate traverse necorespunzătoare iar la unele dintre acestea, prinderea cu tirfoane era asigurată doar în procentaj de 50%.

Recensământul traverselor din stația CFR Pestiș a fost efectuat în luna octombrie 2015, cu această ocazie au fost constatate un număr de 15 traverse necorespunzătoare la linia IV directă.

Constatari efectuate la linie după producerea accidentului

Prima urmă de deraiere, a fost identificată pe șina din partea dreaptă, în sensul de mers al trenului (fir interior al curbei), la Km 9+262, acest punct a fost notat ca punctul „0”. În acest punct „0”, pe fața laterală activă a ciucercii șinei au fost constatate urme de frecare specifice căderii roții materialului rulant între firele căii (foto nr.1).

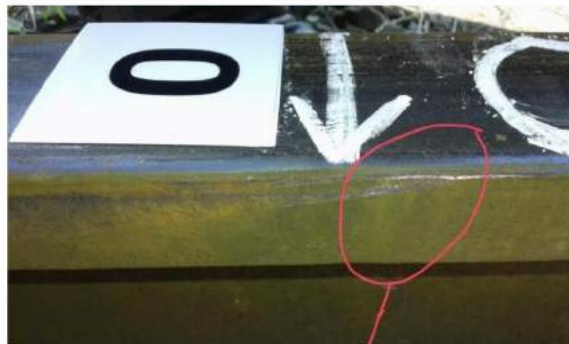


Foto nr.1 - Prima urmă de deraiere

Linia CF a fost pictetată la o echidistanță de 2.5 m, începând cu locul primei urme de deraiere în sens invers de mers al trenului, cu pichete numerotate de la 0 la 10. În aceste puncte au fost efectuate măsurătorile ale ecartamentului și nivelului. În punctele 4+10 au fost măsurate valorile săgeților utilizând o coardă de lungime c = 20 m. În punctele 0+3, nu s-au putut efectua măsurătorile ale săgeților în curbă datorită deformațiilor produse la suprastructura căii, după punctul „0” în sensul de mers, ca urmare a deraierei. În punctele 1+10, cu șublerul pentru măsurarea uzurii șinelor, au fost efectuate citirile valorilor pe rigla verticală și orizontală pentru stabilirea uzurilor verticale și laterale pe firul exterior și interior al curbei. Valorile acestor măsurători au fost consemnate în procesul verbal de specialitate încheiat la fața locului cu nr.1/187/26.05.2016. Valorile săgeților, ecartamentelor și supraînălțărilor teoretice și măsurate, sunt prezentate sub forma de diagrame, în fig.nr.4

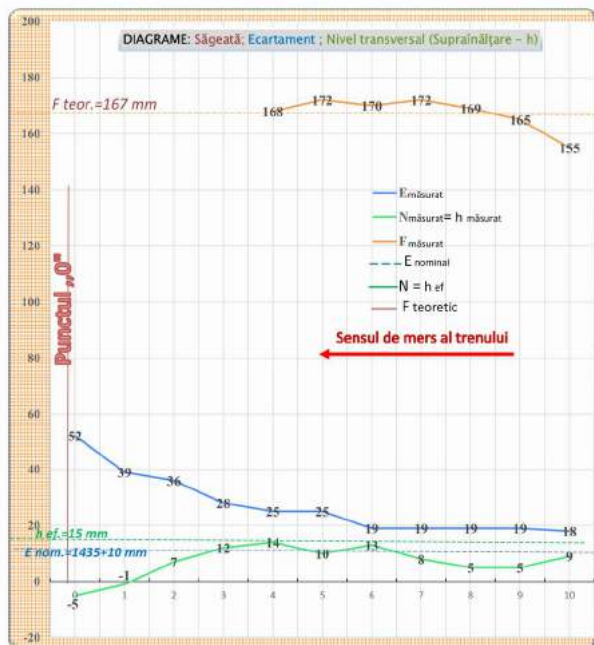


Figura nr.4 - Diagrame E-N-F

În zona premergătoare punctului „0” (având ca referință sensul de mers al trenului), a fost analizată starea a 36 traverse consecutive din cale (din care 15 de lemn și 21 de beton T13). Acestea au fost identificate prin cifre de la 1 la 36, începând de la punctul „0”. În imediata vecinătate a punctului „0”, s-a constatat faptul că, din primele 8 traverse de lemn, un număr de 7 traverse sunt necorespunzătoare (doar traversa 4 era corespunzătoare). Se face mențiunea că, traversele notate 1, 2 și 3 nu asigurau prinderea șinelor și nici menținerea ecartamentului, acestea având plăcile metalice de la capetele traverselor fixate doar cu câte 2 tirfoane. De asemenea se face precizarea că la traversa 3, unul din tirfoanele aferent firului exterior al curbei s-a putut deileta cu mâna.



Foto nr.2 - Punctul „0”



Foto nr.3 - Traversa 1 din cale



Foto nr.4 - Traversa 2 din cale



Foto nr.5 – Traversa 1 și 2 din cale



Foto nr.6 - Traversa 1, 2 și 3 din cale

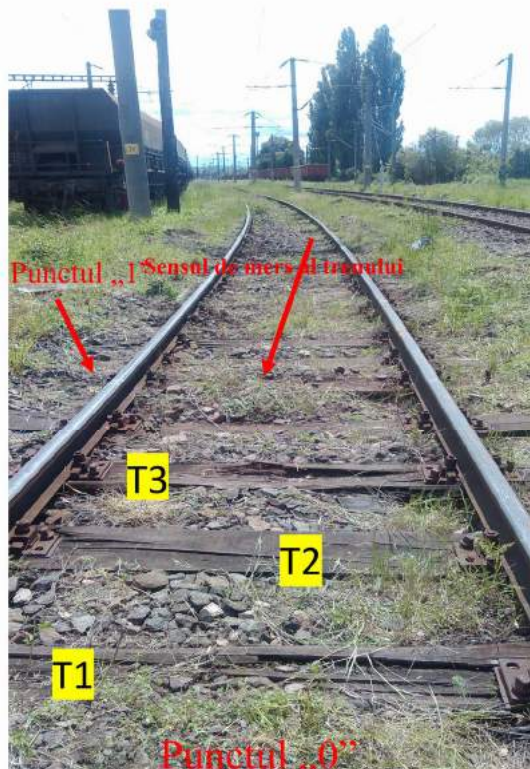


Foto nr.7 - Traversa 1, 2 și 3 din cale

20

21

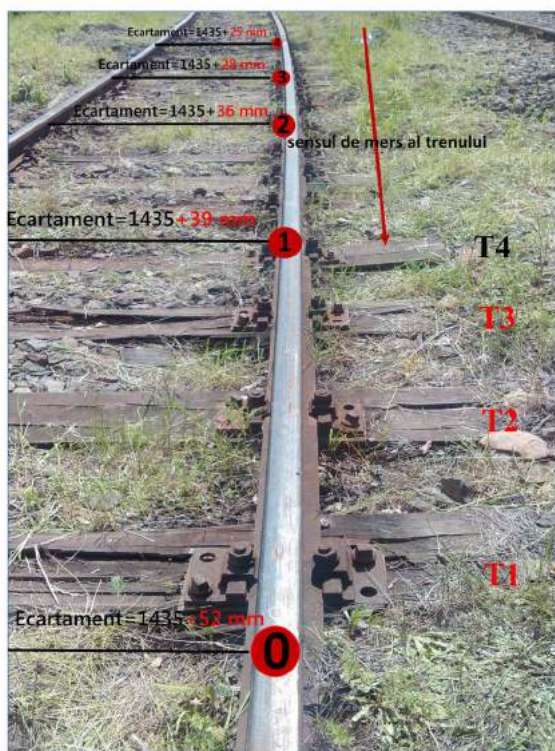
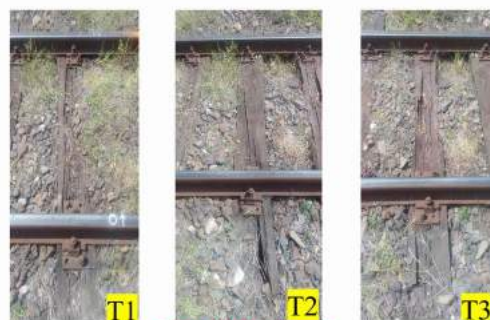


Foto nr.8 - Ansamblu cu zona căii ferate premergătoare deraierii



Sensul de mers al trenului

Foto nr.9, 10 și 11 - Traversa 1, 2 și 3 din cale

C.5.4.2. Date constatate cu privire la instalațiile feroviare

Instalația de semnalizare, centralizare și bloc (SCB), electromecanică, dotată cu încuitori cu chei și bloc pentru controlul poziției macazurilor și semnalelor din stație, a fost găsită în stare de funcționare, fără a influența sau a fi afectată de accidentul feroviar produs ca urmare a deraierii vagoanelor de marfă.

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

Locomotivă

Trenul de marfă nr.30638 a fost remorcat de locomotivă electrică cu motoare de tracțiune asincrone tip LE-MA, nr.004, de 6000 kW, care aparține operatorului de transport feroviar SC Deutsche Bahn Cargo România SRL. La aceasta, imediat după producerea accidentului au fost constatate următoarele:

- instalația de frână în stare de funcționare;
- instalațiile DSV, INDUSI sigilate și în funcție, instalația INDUSI fiind pe regim „marfă”;
- din interpretarea datelor prelevate din instalația IVMS de pe locomotivă a reieșit că:
 - de la plecarea trenului din stație și până la momentul deraierii, locomotiva a parcurs o distanță de 590 m, atingând viteza maximă de 26 km/h;
 - la momentul deraierii, locomotiva avea viteza de 25 km/h.

Vagoane

Constatare efectuate la vagoanele din componența trenului la locul producerii evenimentului feroviar

- schimbătoarele de regim „Marfă – Persoane” și „Gol – Încărcat” se aflau în poziții corespunzătoare tipului de tren și stării de încărcare, respectiv în poziția M și I, cu excepția schimbătorului de regim „Gol – Încărcat” de la vagonul nr.31535375290-2, la care acesta era în poziție necorespunzătoare respectiv în poziția G;
- trenul avea în componență, conform formularului „Notă de frâne” 4 vagoane cu frâna automată izolată, în fapt pe teren au fost identificate încă două vagoane (nr.31535375320-7 și

22

23

nr.31535375290-2) având instalațiile de frână automată izolată. Cele 6 vagoane cu instalația de frână automată izolată erau poziționate în componerea trenului de marfă nr.30638 cu respectarea modului de repartizare a frânelor automate izolate în trenurile de marfă. Prin izolarea în plus a instalației de frână automată a celor două vagoane procentul de masă frănată reală a rămas superior celui de masă frănată necesară;

- Locomotiva împreună cu un grup de 18 vagoane depășise semnalul de grup de ieșire al stației (aflat pe poziția liber), fiind la o distanță de aproximativ 74 metri de restul vagoanelor din componerea trenului. Al doilea grup de vagoane desprins de prima parte nu aveau cupla în funcțiune a aparatelor de legare a vagoanelor strânsă corespunzător pentru trenuri de marfă.

Constatari la vagoanele deraiate efectuate în stația CFR Pestiș și ArcelorMittal Hunedoara SA

Primul grup de 18 vagoane, după oprirea trenului, era cu roțile pe suprafața de rulare a ciuperci șinelor. Din acest grup de vagoane la cinci au fost identificate urme de lovituri pe suprafața de rulare, sau urme de frecare pe bandaje sau părțile similare bandajelor la roțile monobloc. Loviturile și frecările au fost generate de rulara acestor roți în stare deraiată. Aceste vagoane au fost:

- o vagonul nr.31535494403-7 al 13-lea în componerea trenului:
 - roțile de pe partea dreaptă (nr.1 și nr.3) ale primului boghiu, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare și urme de lovituri pe buza părților similare bandajelor;
 - roțile de pe partea stângă (nr.2 și nr.4) sens de mers, ale aceluiași boghiu, cu urme de lovituri pe buza părților similare bandajelor;
 - la roțile nr.6 și nr.7 ale celui de-al doilea boghiu câte o pereche de arcuri elicoidale montate având spițele orientate în același sens;
 - cele două osii (nr.1-3 și 3-4) ale primului boghiu, în sensul de mers, au fost constatate strâmbate, conform prevederilor Instrucției nr.250/2005, Tabelul nr.1: Defecte la osile montate/Mod de tratare, pct.1. Deformarea acestor osii fiind un efect al acestui accident, respectiv a circulației în stare deraiată;
 - cotele și dimensiunile măsurate la celelalte osii se încadrau în limitele admise în exploatare pentru vagoane de marfă prin Instrucția nr.250/2005.
- o vagonul nr.31535494415-1 al 15-lea în componerea trenului:
 - roțile de pe partea dreaptă (nr.6 și nr.8) ale primului boghiu, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare;
 - roțile de pe partea stângă (nr.5 și nr.7) sens de mers, ale aceluiași boghiu, cu urme de lovituri pe buza părților similare bandajelor;
 - cotele și dimensiunile măsurate la osii se încadrau în limitele admise în exploatare pentru vagoane de marfă prin Instrucția nr.250/2005.
- o vagonul nr.31535375290-4 al 16-lea în componerea trenului:
 - roțile de pe partea dreaptă (nr.5 și nr.7) sens de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare;
 - roțile de pe partea stângă (nr.6 și nr.8) sens de mers, ale aceluiași boghiu, cu urme de lovituri pe buza bandajelor;
 - aparatul de ciocnire din față, partea dreaptă (corespunzător roții nr.7), în sensul de mers, cu urme de încălecare iar prezoanele de fixare de pe exterior smulse din traversa frontală;
 - cadrul primului boghiu, în sensul de mers, deformat în dreptul roții nr.7;
 - sabotul de frână de la roata nr.6, din spate în sensul de mers, ieșit parțial din portsabot;
 - sabotul de frână de la roata nr.1, din spate în sensul de mers, lipsă;
 - cotele și dimensiunile măsurate la osii se încadrau în limitele admise în exploatare pentru vagoane de marfă prin Instrucția nr.250/2005.
- o vagonul nr.31535375236-5 al 17-lea în componerea trenului:
 - cele patru roți de pe partea dreaptă, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare;
 - toate roțile de pe partea stângă ale primului boghiu, în sensul de mers, cu urme de lovituri pe buza părților similare bandajelor.

24

- toate roțile de pe partea stângă, în sensul de mers, erau deraiate în exteriorul căii.
Celelalte vagoane din componerea celui de al doilea grup, 8 vagoane, se găseau pe linie, nederaiate.

Constatari privind modul de încărcare a vagoanelor

Cele 32 vagoane, din componerea trenului de marfă nr.30638, au fost încărcate în ArcelorMittal Hunedoara SA cu profile din oțel laminat, acestea fiind așezate uniform și având intercalate grinzii de lemn, în conformitate cu prevederile Anexei II RIV, volumul 2, Metoda de încărcare.

Vagoanele poziționate în corpul trenului marfă nr.30638, de la al 13-lea la al 16-lea, au fost cântărite la data de 31.05.2016, pe cântarul POD CF 100 T SF1, autorizat din punct de vedere metrologic, aparținând agentului economic ArcelorMittal Hunedoara SA. În urma cântăririi nu au fost constatate depășiri ale limitelor de încărcare înscrise pe vagoane; greutatea obținută fiind în concordanță cu cele înscrise în formularul „arbitraj vagoanelor” întocmită pentru trenul de marfă nr.30638.

C.5.5. Interfață om-mașină-organizație

Personalul operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL care a asigurat conducerea și descrierea trenului de marfă nr.30638, din data de 25.05.2016, a lucrat în regim de turmas. Conform fișelor de parcurs, puse la dispoziție de operatorul de transport feroviar de marfă, a rezultat că mecanicul de locomotivă a luat locomotiva în primire în stația CFR Mintia la data de 25.05.2016, ora 13:00 (foaie de parcurs seria 3NN, nr.0161/2016), iar până la momentul producerii accidentului feroviar avea un serviciu prestat pe locomotivă de 3 ore și 45'. În prealabil a beneficiat de 65 ore timp de odihnă la domiciliu.

Mecanicul de locomotivă avea, semnată, la data de 14.01.2016, declarația pe proprie răspundere, de recunoaștere a secției de circulație Simeria – Pestiș, iar înainte de data producerii accidentului feroviar a efectuat ultimul serviciu pe această secție de circulație la data de 14.05.2016, conform fișei de parcurs seria S, nr.108.

Conform comunicării efectuate de SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, nu a fost preluat planul tehnic de exploatare (PTE) al stației CFR Pestiș, motivând că, personalul de locomotivă al SC Deutsche Bahn Cargo România SRL nu desfășoară activități de manevră în această stație, omițându-se faptul că stația CFR Pestiș nu este stație de tranzit și este stație terminus.

La data producerii accidentului, personalul operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL, care a participat la pregătirea, conducerea și descrierea trenului, era autorizat pentru prestațiile efectuate, deținând totodată avizele medicale și psihologice, necesare exercitării funcției, în termen și fără observații.

Personalul de exploatare al administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, a lucrat în regim zilnic de 8 ore și era autorizat potrivit reglementărilor specifice, în funcție, pentru activitatea pe care o presta și deținea avizele medicale și psihologice necesare exercitării funcției.

Stația CFR Pestiș era deschisă traficului de marfă de luni până vineri între orele 09:00 – 17:00. Personalul cu responsabilități în siguranța circulației, care la acea data avea responsabilitatea asigurării mențenanței infrastructurii feroviare în stația CFR Pestiș, era autorizat potrivit reglementărilor specifice, în funcție, pentru activitatea pe care o desfășura.

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii, după producerea accidentului, prezentate în capitolul C.5.4.1. *Date constatate cu privire la linie*, se poate concluziona că starea tehnică a suprastructurii căii a favorizat producerea deraierei.

Această concluzie este argumentată prin faptul că, în zona deraierei și în zona imediat premergătoare acesteia (zona punctului „0”), în cale erau trei traverse de lemn consecutive în stare

- o vagonul nr.85535310113-9 al 18-lea în componerea trenului:
 - cele patru roți de pe partea dreaptă, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare; pe prima roată fiind span rezultat în urma acestei frecări;
 - cupla de legare din partea din spate a vagonului, în sensul de mers, smulsă din file.

Pe roțile vagonului nr.31535494416-91 aflat al 14-lea în componerea trenului, nu au fost identificate urme specifice circulației în stare deraiată.

Al doilea grup, format din 14 vagoane, aflat la o distanță de 74 m de primul, era oprit peste macazul nr.23 din cap X al stației CFR Pestiș. Constatările efectuate la aceste vagoane au fost:

- o vagonul nr.33535421443-9 al 19-lea în componerea trenului:
 - cele patru roți de pe partea dreaptă, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare;
 - toate roțile de pe partea stângă ale primului boghiu, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare și urme de lovire pe buza părților similare bandajelor;
 - cadrul primului boghiu, în sensul de mers, avea urme de lovituri și deformații în partea din stânga spate, în zona îmbinării jonconului cu traversa frontală;
 - cupla de legare smulsă de la al 18-lea vagon aflat în componerea trenului, prinsă în cârligul de tracțiune;
 - talerul aparatului de ciocnire din partea dreaptă spate, în sensul de mers, cu urme de frecare la partea interioară;
- o vagonul nr.31535423903-2 al 20-lea în componerea trenului:
 - roțile de pe partea dreaptă ale primului boghiu, în sensul de mers, cu urme de frecare pe fețele exterioare;
 - al doilea-lea boghiu, în sensul de mers, era deraiat de ambele osii, afundat în terasament și rotit spre dreapta, față de axa vagonului, având roțile de pe partea stângă căzute între firele căii;
 - ambele aparate de ciocnire de pe partea dreaptă a vagonului, în sensul de mers, lovite și smulse din prezoane, aparatul de ciocnire din față cu urme de lovire la partea inferioară iar cel din spate cu urme de lovire la partea superioară.
- o vagonul nr.33535421426-4 al 21-lea în componerea trenului:
 - deraiat de ambele boghiuri și înclinat la 30 grade spre partea dreaptă, în sensul de mers;
 - toate roțile de pe partea dreaptă, în sensul de mers, erau deraiate și afundate în terasament;
 - toate roțile de pe partea stângă, în sensul de mers, erau deraiate între acul și contraacul din partea dreaptă a schimbătorului de cale nr.23;
- o vagonul nr.31535375320-7 al 22-lea în componerea trenului:
 - deraiat de ambele boghiuri și înclinat la 30 grade spre partea dreaptă, în sensul de mers;
 - toate roțile de pe partea dreaptă, în sensul de mers, erau deraiate în terasament;
 - toate roțile de pe partea stângă, în sensul de mers, erau deraiate între firele căii, în apropiere de șina din dreapta (în dreptul inimii de încrucșare a schimbătorului de cale nr.23).
- o vagonul nr.31535375290-2 al 23-lea în componerea trenului:
 - deraiat de ambele boghiuri și înclinat la 30 grade spre partea dreaptă, în sensul de mers, poziționat în fața inimii de încrucșare a schimbătorului de cale nr.23;
 - toate roțile de pe partea dreaptă, în sensul de mers, erau deraiate între firele căii;
 - toate roțile de pe partea stângă, în sensul de mers, erau deraiate în exteriorul căii;
 - aparatele de ciocnire din față, erau intercalate cu ale vagonului aflat al 22-lea în componerea trenului, fiind poziționate lateral dreapta și lipite de traversa frontală a cutiei vagonului;
 - aparatele de ciocnire din spate, erau cu siguranțele sărite, având căzute corpul și elementele elastice.
- o vagonul nr.33535421243-3 al 24-lea în componerea trenului:
 - deraiat de primul boghiu, în sensul de mers;
 - toate roțile de pe partea dreaptă, în sensul de mers, erau deraiate între firele căii;

25

tehnică necorespunzătoare care nu au asigurat prinderea șinelor și menținerea ecartamentului în limitele toleranțelor admise în exploatare.

Defectele pe care le aveau aceste traverse se încadrau în tipurile de defecte care, în conformitate cu prevederile art.25, alin.(2) și alin.(4) din *Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal* - nr.314/1989, impuneau înlocuirea acestora.

De asemenea în punctul „0” și „1”, nivelul măsurat al firului exterior (curbă prevăzută cu supraînălțarea efectivă de 15 mm), a fost cu 5 mm respectiv cu 1 mm mai jos decât nivelul firului interior al curbei, contrar prevederilor „Instrucției de Norme și Toleranțe pentru Construcția și întreținerea Căii - linii cu ecartament normal” Nr. 314/1980, Art.7, litera A, punctul 1, care prevede că „nu se admite în niciun caz ca nivelul firului exterior al curebei să fie mai jos decât acela al firului interior, la curbele prevăzute cu supraînălțări”.

Existența acestor defecte/ neconformități, prezentate anterior, au favorizat deplasarea laterală a ansamblului șină - placă metalică având ca efect creșterea ecartamentului căii peste limitele toleranțelor admise în exploatare, deplasare produsă sub acțiunea forțelor dinamice transmise șinei de roțile materialului rulant la deplasarea acestuia pe o zonă în curbă circulară cu raza R=300 m.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a materialului rulant și comportarea acestora

Având în vedere constatările, verificările și măsurătorile efectuate la vagoanele din componerea trenului de marfă nr.30638, după producerea accidentului, prezentate în capitolul C.5.4.3. *Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice de acestuia*, se poate concluziona că, starea tehnică a materialului rulant nu a favorizat producerea deraierei.

Conform înregistrărilor din instalația de vitezometru, tip IVMS, a locomotivei LE-MA 004, a rezultat că viteza locomotivei la momentul producerii deraierei era cu 10 km mai mare (25 km/h), față de viteza maximă înscrisă în planul tehnic de exploatare (PTE) pentru linia IV din stația CFR Pestiș (15 km/h). Circulația trenului pe o porțiune de linie în curbă având o viteză cu 10 km peste viteza maximă a condus la creșterea forței centrifuge ce acționează asupra materialului rulant. Această forță acționează asupra materialului rulant spre exteriorul curbei și induce un efect de încărcare suplimentară a firului exterior al căii respectiv o creștere a forțelor dinamice transmise șinei de roțile materialului rulant. Având în vedere aceste considerente comisia de investigare consideră că, în această situație, viteza de circulație la momentul deraierei a reprezentat un factor favorizant producerii accidentului.

C.6.3. Analiza modului de producere a accidentului

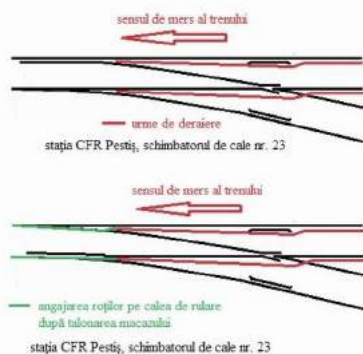
Din analiza constatărilor efectuate la locul producerii accidentului, a stării tehnice a infrastructurii și a materialului rulant implicat, precum și a măsurătorilor implicite, se poate concluziona că:

- Deraierea s-a produs prin căderea între firele căii a roților din partea dreaptă, în sensul de mers, ce rulau pe firul interior al curbei la circulația pe o porțiune de linie unde au fost depășite toleranțele admise în exploatare ale valorii ecartamentului căii. Această creștere a valorii ecartamentului producându-se prin efectul cumulativ al:
 - stării tehnice necorespunzătoare a traverselor normale de lemn în zona producerii deraierei;
 - existența unui nivel al firului exterior al curbei mai jos decât nivelul firului interior al curbei, în zona producerii deraierei;
 - depășirii vitezei maxime de circulație prevăzută de planul tehnic de exploatare (PTE) al stației CFR Pestiș.

Circulația în stare deraiată a roților din partea dreaptă a condus la deraierea roților corespunzătoare din partea stângă, prin escaladarea șinei de la firul exterior curbei și căderea acestora la exteriorul căii.

Roțile deraiate au circulat în aceste condiții aproximativ 33 m, până au întâlnit inima de încrucșare a schimbătorului de cale nr.23 (atacat pe la călcăi), unde roțile din partea stângă au escaladat șina situată pe linia în abateră (coadă inimă), rulantă roților din dreptul călcăiului macazului, unde s-au cățărat pe contraacul curb, concomitent cu escaladarea roților din partea dreaptă a acului curb, pe fondul talonării macazului, ceea ce a făcut posibilă rulara în continuare a roților pe șinele căii.

27



Ca urmare a rulării în stare deraiată a primelor vagoane identificate cu urme de deraiere, s-au produs deformații asupra căii care au condus la antrenarea în deraiere a celorlalte vagoane, afundarea acestora în terasament și smulgerea cuplei de legare de la cel de al 18-lea vagon după locomotivă.

D. CAUZELE PRODUCERII ACCIDENTULUI

D.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii accidentului feroviar o constituie starea necorespunzătoare a căii în zona producerii deraierei, linia IV din stația CFR Pestiș, care sub acțiunea forțelor dinamice transmise de materialul rulant, a condus la depășirea toleranțelor admise în exploatare.

Factori care au contribuit:

- starea tehnică necorespunzătoare a traverselor normale de lemn care, sub acțiunea forțelor dinamice transmise de materialul rulant către elementele de fixare a plăcilor metalice, nu mai aveau capacitatea de a menține în toleranțe valoarea ecartamentului căii;
- prisma colmatată și denivelări în zona deraierei, în punctul „0” nivelul firului exterior ($h_{ef} = 15$ mm) fiind mai jos decât firul interior ($h_{int} = -5$ mm), la măsurători efectuate în regim static;
- depășirea vitezei maxime de circulație prevăzută de planul tehnic de exploatare (PTE) al stației CFR Pestiș;
- nealocarea, la Districtul de linii nr.2 Simeria, de traverse de lemn normale (materiale feroviare critice încadrate la clasa de risc IA), necesare conform ultimelor recensăminte ale traverselor necorespunzătoare din cale;
- nealocarea resurselor umane necesare executării lucrărilor de mentenanță a infrastructurii feroviare la nivelul Districtului de linii nr.2 Simeria, district care asigura efectuarea acestor lucrări în stația CFR Pestiș.

28

Astfel, administratorul de infrastructură feroviară publică, dacă ar fi aplicat procedurile ale sistemului de management al siguranței, în integritatea lor, precum și prevederile codurilor de practică, parte a SMS, ar fi putut să mențină parametrii tehnici și geometrii căii în limitele toleranțelor impuse de siguranța feroviară și să prevină producerea acestui accident.

Având în vedere aspectele prezentate precum și faptul că factorii ce au contribuit la producerea accidentului au la bază abateri de la codurile de practică, respectarea acestora fiind atributul exclusiv al administratorului de infrastructură (așa cum este prevăzut și în Regulamentul UE nr.1078/2012), comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar de marfă SC Deutsche Bahn Cargo România SRL.

Membrii comisiei de investigare:

- Toma MOVILEANU investigator AGIFER - investigator principal
- Ovidiu ROȘA investigator AGIFER - membru
- Mitu-Costel AFANASE investigator AGIFER - membru

30

D.2. Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii – linii cu ecartament normal, nr.314/1989”, referitoare la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn și la neadmiterea menținerii în cale a traverselor necorespunzătoare;
- nerespectarea prevederilor pct.4.1, din Cap.4 „Norme de manoperă și de consum de materiale”, al „Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982” referitoare la asigurarea normei de manoperă la întreținerea curentă în execuție manuală;
- nerespectarea prevederilor art.166, alin.(3), din Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001, care reglementează faptul că, prevederile din planul tehnic de exploatare al stației sunt obligatorii pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației ai operatorilor de transport feroviar care desfășoară operațiuni de transport feroviar în stația respectivă.

D.3. Cauze primare:

- neaplicarea tuturor prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, referitoare la asigurarea bazei materiale și a forței de muncă necesară executării lucrărilor de întreținere curentă și reparație periodică în vederea menținerii nivelului de siguranță feroviară în zona producerii accidentului feroviar;
- neconcordanța între prevederile din planul tehnic de exploatare al stației (PTE) și Buletinul de Avizare a Restricțiilor de viteză (BAR) Timișoara, decada 11 – 31 mai 2016, linia 214, referitoare la viteza maximă de circulație pe zona unde s-a produs acest accident feroviar.

D.4. Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare a accidentului feroviar, comisia de investigare a mai constatat următoarea neconformitate, fără legătură de cauzalitate cu producerea accidentului:

- linia IV a stației CFR Pestiș, locul producerii deraierei, avea suprastructura feroviară realizată cu cale fără joante (curbă cu raza de 300 m / șine tip 49 / traverse de lemn), nefiind respectate condițiile tehnice și constructive de realizare a căii fără joante, prevăzute de Instrucția pentru alcătuirea, întreținerea și supravegherea căii fără joante, Nr.341/1980, art.16, punctul 3, litera a, care prevede că aceasta se poate realiza „în aliniamente și curve cu raza minimă de 500 m, în palier și declivități mai mari de 20%. În curve cu raza mai mică și în declivități mai mari, se va realiza numai în cazuri speciale și cu aprobarea Direcției Linii.”.

E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Buletinul de Avizare a Restricțiilor de viteză (BAR) Timișoara, pentru linia 214, a fost pus în concordanță cu prevederile planului tehnic de exploatare (PTE) al stației CFR Pestiș, referitoare la viteza maximă de circulație.

F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Așa cum se menționează la cap.C.5.2. Sistemul de management al siguranței, comisia de investigare consideră că nerespectarea prevederilor Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr.300/1982, document asociat al procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07 „Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF „CFR” SA, a condus la o mentenanță necorespunzătoare a suprastructurii căii în zona producerii deraierei.

29

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 desfășurat o acțiune de investigare în cazul accidentului feroviar produs în circulația trenului de marfă nr.33304 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA la data de 08.05.2016, în jurul orei 22:48, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov Triaj - Ploiești Vest (linie dublă electrificată), la km.148+125 între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal prin producerea unui incendiu la locomotiva titulară EA nr.40-0852-0 ce a remorcat trenul de marfă nr.33304.

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

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

București 03.05.2017

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 Adjunct
Eugen ISPAS

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs în circulația trenului de marfă nr.33304 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA la data de 08.05.2016, în jurul orei 22:48, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov Triaj - Ploiești Vest (linie dublă electrificată), la km.148+125 între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal prin producerea unui incendiu la locomotiva titulară EA nr.40-0852-0 ce a remorcat trenul de marfă nr.33304.



RAPORT DE INVESTIGARE

privind accidentul feroviar produs la data de 08.05.2016 în jurul orei 22:48 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal, linie dublă electrificată, prin producerea unui incendiu la locomotiva titulară EA nr.40-0852-0 ce a remorcat trenul de marfă nr.33304 pe firul I de circulație



Ediție finală
03 mai 2017

CUPRINS

| | Pag. |
|--|------|
| A.PREAMBUL | 3 |
| A.1. Introducere | 3 |
| A.2. Procesul investigației | 3 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 4 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 8 |
| C.1. Descrierea accidentului | 8 |
| C.2. Circumstanțele accidentului | 11 |
| C.2.1. Părțile implicate..... | 11 |
| C.2.2. Componența și echipamentele trenului..... | 11 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii accidentului..... | 12 |
| C.2.3.1. Linii..... | 12 |
| C.2.3.2. Instalații..... | 12 |
| C.2.3.3. Locomotive..... | 12 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare..... | 12 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar..... | 13 |
| C.3. Urmările accidentului | 13 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți..... | 13 |
| C.3.2. Pagube materiale..... | 13 |
| C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar..... | 13 |
| C.4. Circumstanțe externe | 13 |
| C.5. Desfășurarea investigației | 13 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat..... | 13 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței..... | 18 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Sursă și referințe pentru investigare..... | 26 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii feroviare și a materialului rulant..... | 27 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie..... | 27 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la instalațiile feroviare..... | 27 |
| C.5.4.3. Date constatate cu privire la funcționarea locomotivei și a instalațiilor tehnice ale acesteia..... | 27 |
| C.5.4.4. Date constatate cu privire la circulația trenului..... | 36 |
| C.5.5. Interfața om-mașină-organizație..... | 37 |
| C.6. Analiză și concluzii | 38 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei..... | 38 |
| C.6.2. Analiză și concluzii privind modul de producere a accidentului..... | 40 |
| C.7. Cauzele producerii accidentului | 42 |
| C.7.1. Cauza directă, factori care au contribuit..... | 42 |
| C.7.2. Cauze subiacente..... | 42 |
| C.7.3. Cauze primare..... | 42 |
| C.8. Observații suplimentare | 43 |
| D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 43 |

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile *Legii nr.53/2006 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 de Investigare*.

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.

A.2. Procesul investigației

În temeiul art.19, alin.(2) din *Legea privind siguranța feroviară*, coroborat cu art.1 alin.(2) din HG nr.716/02.09.2015 și cu art.48 alin.(1) din *Regulamentul de Investigare*, AGIFER, în cazul producerii unor accidente sau anumitor incidente feroviare, 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 nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA, precum și fișa de avizare a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, referitoare la accidentul feroviar produs la data de 08.05.2016, în jurul orei 22:48, pe raza de activitate a Sucursalei, pe secția de circulație Brașov Triaj – Ploiești Vest (linie dublă electrificată), între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal, la km 148+125, prin producerea unui incendiu la locomotiva titulară EA nr.40-0852-0 ce a remorcat trenul de marfă nr.33304 și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca accident în conformitate cu prevederile art.7, alin.(1), lit.e din *Regulamentul de Investigare*, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare. Directorul General numind comisia de investigare prin Decizia nr.202 din data de 10.05.2016, formată din:

| | | |
|---------------|---------------------|--------------------------|
| Sever PAUL | investigator AGIFER | - investigator principal |
| Răzvan CIRJAN | investigator AGIFER | - membru |
| Tudor CIOLACU | investigator AGIFER | - membru |

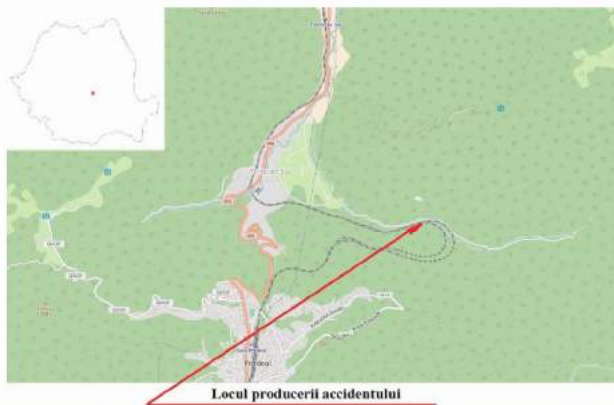
Datorită încetării contractului individual de muncă a unuia dintre membri, componența inițială a comisiei a fost modificată prin nota nr.1110/685/2016, membrii comisiei care au finalizat investigația fiind:

| | | |
|---------------|---------------------|--------------------------|
| Sever PAUL | investigator AGIFER | - investigator principal |
| Tudor CIOLACU | investigator AGIFER | - membru |

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE**Descrierea pe scurt**

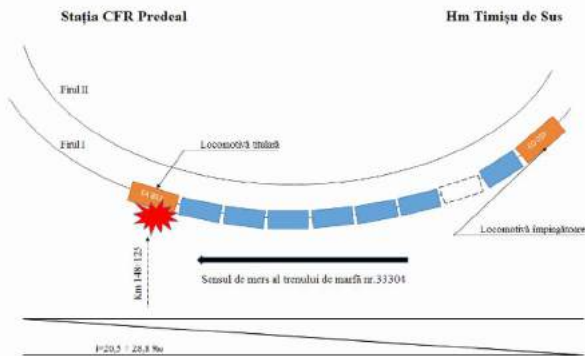
La data de 08.05.2016, în jurul orei 22:48, în circulația trenului de marfă nr.33304 remorcat cu locomotiva titulară EA nr.40-0852-0 și locomotiva împingătoare ED nr.91530-474-019-3 s-a produs un incendiu la locomotiva titulară la km 148+125 între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal.

Locul producerii accidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov Triaj – Ploiești Vest (linie dublă electrificată).



Vagoanele și locomotivele de remorcă ale trenului de marfă nr.33304 au aparținut operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, personalul de conducere și deservire fiind angajat al aceluiași operator de transport feroviar.

Vagoanele din componența trenului reprezentau cuplul II al trenului de marfă nr.93200 programat pentru circulație pe relația Suplacu de Barcău – Brazi, fiind încărcate cu țiței brut.

**Urmările accidentului****materialele rulant**

În urma producerii accidentului, s-au produs pagube la locomotivă prin degradarea cutiei locomotivei în proporție de 50% și arderea echipamentului electric în proporție de 90%.

suprastructura căii

Suprastructura căii nu a fost afectată.

instalațiile feroviare

Nu au fost înregistrate pagube la instalațiile feroviare.

persoanele vătămate

În urma producerii accidentului feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

perturbații în circulația feroviară

Între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal, circulația a fost închisă pe filul I între orele 22:48 ÷ 03:13 și pe filul II între orele 00:48 ÷ 01:59, fapt ce a condus la întârzierea a trei trenuri de călători cu un total de 144 minute.

Cauza directă a producerii accidentului a constituit-o supraîncălzirea motorului de tracțiune nr.4 și a depunerilor de produse petroliere provenite din funcționarea defectuoasă a compresoarelor de aer, care sub acțiunea curentilor de aer din tunelul unde a fost oprită locomotiva, a condus în final la aprinderea cablurilor de alimentare a motorului.

4

5

Factorii care au contribuit la producerea accidentului au fost:

- puternica solicitare a motoarelor de tracțiune la valori și variații mari ale intensității curentului electric, o perioadă mare de timp, pe fondul condițiilor în care s-a efectuat remorcarea trenului de marfă nr.33304 din data de 08.05.2016 (ploaie abundentă, profilul liniei în rampă cu o declivitate medie de 24,43%, reducerea capacității de remorcă a locomotivei împingătoare datorită tendinței de patinare a acesteia și a intrării în acțiune a protecției antipatinaj);
- nefuncționarea instalațiilor de nisipare a liniei la locomotivele de remorcă ale trenului;
- întreținerea necorespunzătoare a locomotivei prin neremedierea pierderilor de ulei la compresoarele de aer;
- menținerea în exploatare a locomotivei EA nr.40-0852-0 cu un potențial tehnic care nu asigură condiții de siguranță, confort și securitate a circulației, după depășirea normelor de timp și kilometri impuse pentru efectuarea reparațiilor și a reviziilor planificate.

Cauzele subiacente ale producerii accidentului au fost:

- nerespectarea prevederilor din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Art.40, lit.h, care interzice „ieșirea locomotivelor din unitățile de tracțiune pentru remorcarea trenurilor sau manevră, cu următoarele piese, instalații și echipamente lipsă sau defecte: ... instalația de nisipare a liniei”;
- nerespectarea prevederilor din Specificația tehnică ST-LE 5100 kW-Rev.-Revizii planificate tip PTAE (PTh), RAC, RI, RT, R1, R2 și reparații accidentale tip RIT, RIR, RAD, RA la locomotivele electrice de 5100 kW din anul 2015, care stipulează la punctul 95, „remedierea pierderilor de ulei și aer” în cadrul reviziilor planificate tip RT, R1, R2;
- nerespectarea prevederilor Normativului feroviar “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012, pct.3.1, de retragere a locomotivei din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate;
- nerespectarea normelor de timp pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate stipulate în Normativul feroviar “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012, tabelul nr.3.1.

Cauza primară a producerii accidentului a fost întocmirea necorespunzătoare a procedurii operaționale „Întreținere și reparații material rulant tracțiune” cod PO 74.3, elaborată în anul 2011, care nu prevede retragerea locomotivelor din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate, ci efectuarea acestora în funcție de fondurile alocate. Astfel, această procedură nu respectă Normativul feroviar “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012.

Grad de severitate

Conform clasificării accidentelor prevăzută în *Regulamentul de Investigație*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se încadrează ca accident feroviar la art.7, alin.(1) lit.e – „incendii la vehiculele feroviare din componența trenurilor în circulație”.

6

7

Recomandări de siguranță

1. În cursul acțiunii de investigație s-a constatat faptul că locomotiva implicată în accidentul feroviar nu avea potențial tehnic care să asigure condiții de siguranță, confort și securitate a circulației, având normele de timp și kilometri pentru efectuarea atât a reparațiilor planificate cât și a reviziilor planificate depășite, contrar prevederilor Ordinului MTI nr.1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011, acest fapt constituind un factor care a contribuit la producerea accidentului.

De asemenea, locomotiva nu avea funcțională instalația de nisipare a liniei, defect ce interzicea ieșirea acesteia dintr-o unitate de tracțiune conform codului de practică „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr.201/2007, Art.40, acest fapt constituind un factor care a contribuit la producerea accidentului.

În ceea ce privește potențialul tehnic al locomotivei, operatorul de transport feroviar de marfă nu a putut pune la dispoziție raportul de evaluare tehnică, care stă la baza introducerii acesteia în certificatul de siguranță, contrar prevederilor din OMT nr.535/2007.

În acest sens, comisia de investigație consideră că la reînnoirea certificatului de siguranță partea B cu nr. de identificare RO1220150100 deținut de operatorul de transport feroviar de marfă, ASFR nu a respectat în totalitate prevederile ordinului menționat, respectiv Art.19(3), Art.15(4), pct.12 din Anexa 2 – NORME pentru acordarea certificatelor de siguranță.

Având în vedere că aceste constatări reprezintă abateri de la reglementările în vigoare precum și faptul că supravegherea operatorilor economici din sistemul de transport feroviar și acordarea certificatelor de siguranță sunt atribuțiile Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, comisia de investigație nu consideră necesară emiteria unor recomandări de siguranță, dar propune acordarea unei atenții sporite în efectuarea acestor atribuții.

2. În cursul acțiunii de investigație, în ceea ce privește sistemul de management al siguranței operatorului de transport feroviar de marfă, s-au constatat deficiențe la întocmirea unor proceduri și instrucțiuni așa cum sunt ele semnalate în capitolul C.5.2. *Sistemul de management al siguranței* din prezentul raport, fapt pentru care comisia de investigație recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de marfă revizuirea sistemului de management al siguranței, prin întocmirea unor proceduri sau instrucțiuni în conformitate cu normele naționale și europene în vigoare pentru ținerea sub control a riscurilor asociate operațiilor feroviare și respectarea acestora.

3. Din analiza documentelor puse la dispoziție, comisia de investigație a constatat faptul că personalul de locomotivă este instruit teoretic și din prevederile Îndrumătorului pentru prevenirea incendiilor la locomotive aprobat cu Ordinul 17 RL/1/1988, în ceea ce privește efectuarea reviziilor la locomotive, numărul de stângătoare necesare pe locomotivă și încadrarea incendiilor la vehiculele feroviare motoare.

În conformitate cu actul Direcției Generale de Reglementări și Calitatea Serviciilor în Sistemul Feroviar din cadrul MLPTL, transmis și către „SNTFM „CFR Marfă” SA, Ordinul 17 RL/1/1988 a devenit caduc (fără putere legală).

Având în vedere acest aspect, comisia de investigație recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR ca în conformitate cu atribuțiile ce îi revin conform *Legii privind siguranța feroviară* respectiv „monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță”, să procedeze

la actualizarea cadrului de reglementare în ceea ce privește activitatea de prevenire a incendiilor la locomotive.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea accidentului

Trenul de marfă nr.33304 implicat în accidentul feroviar a reprezentat cuplul II al trenului de marfă nr.93200 care a sosit în stația CFR Brașov Triaj în data de **08.05.2016** la ora 18:33.

Trenul de marfă nr.93200 (cuplul I), compus din 19 vagoane seria Z, 76 osii toate încărcate, a fost format în data de **07.05.2016** în stația CFR Suplacu de Barcău, fiind expediat la ora 16:55 remorcat cu o locomotivă titulară și o locomotivă împingătoare legată la tren și frână, ambele Diesel electrice. Revizia tehnică la compunere și proba de frână au fost efectuate de personal aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA.

Trenul a circulat în aceste condiții și compunere până la stația CFR Zalău Nord unde a sosit la ora 19:10, iar după schimbarea locomotivei împingătoare, a plecat la ora 20:00 și a sosit în stația CFR Dej Triaj ora 22:38.

Din stația CFR Dej Triaj, trenul având aceeași compunere a fost expediat în data de **08.05.2016**, ora 01:57, remorcat cu locomotiva EA nr.40-0847-0 la stația CFR Câmpia Turzii unde a sosit la ora 05:00.

Cuplul II al trenului de marfă nr.93200 compus din 10 vagoane seria Z, 40 osii toate încărcate, a fost format în data de **05.05.2016** în stația CFR Suplacu de Barcău, fiind expediat ca tren de marfă nr.42844 la ora 15:08, remorcat cu locomotiva DA nr.68-1404-0.

Compunerea trenului s-a modificat în stația CFR Șimleul Silvaniei, urmând a fi format din 18 vagoane seria Z, 72 osii, toate încărcate, de unde a fost expediat la ora 20:30 remorcat cu locomotiva DA nr.68-1404-0 la stația CFR Zalău Nord unde a sosit la ora 21:56 și a plecat la ora 23:40.

Trenul de marfă nr.42844 a sosit în stația CFR Dej Triaj în data de **06.05.2016**, la ora 01:50 și a fost expediat în data de **07.05.2016** ca tren de marfă nr.33302, compus din 18 vagoane, 72 osii, toate încărcate, remorcat cu locomotiva EA nr.40-0439-6 la stația CFR Câmpia Turzii unde a sosit la ora 02:56 în data de **08.05.2016**.

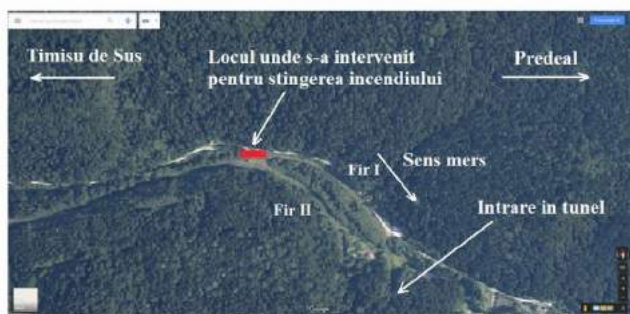
În stația CFR Câmpia Turzii trenul de marfă nr.93200 a combinat cu cuplul II care a circulat ca tren de marfă nr.33302, rezultând următoarea compunere: 37 vagoane, 148 osii toate încărcate, tonaj 2793 tone, lungime 563 metri.

După efectuarea reviziei tehnice în tranzit și a probei de frână de către personal aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA, trenul a fost expediat la ora 06:15 remorcat cu locomotiva titulară EA nr.40-0847-0 și locomotiva împingătoare legată la tren și frână EA nr.40-0439-6 la stația CFR Călărași Turda unde a sosit la ora 06:35 și s-a detașat locomotiva împingătoare.

În stația CFR Călărași Turda, după detașarea locomotivei împingătoare, trenul a fost expediat cu aceeași compunere, remorcat cu locomotiva EA nr.40-0847-0 la ora 06:41 la stația CFR Sighișoara unde a sosit la ora 13:48.

Trenul de marfă nr.93200 a fost expediat din stația CFR Sighișoara la ora 14:21 fiind remorcat cu locomotiva titulară EA nr.40-0847-0 și locomotiva împingătoare legată la tren și frână ED seria 47 nr.91530-470-016-7 la stația CFR Brașov Triaj unde a sosit la ora 18:33.

8



Pentru intervenția pompierilor, la solicitarea operatorului RC s-a scos linia de contact aferentă firului I de circulație de sub tensiune la ora 23:10 și cea aferentă firului II de circulație la ora 00:56, incendiul fiind stins complet la ora 01:20. De la apariția degajării de fum și până la intervenția pompierilor, incendiul s-a propagat treptat într-un interval de 56 minute.

După verificarea liniei de contact, repunerea sub tensiune a acesteia aferentă firului I de circulație și efectuarea probei de frână, trenul de marfă nr.33304 a fost retras în Hm Timișu de Sus la ora 03:13.

Firul II de circulație Timișu de Sus – Predeal a fost redeschis la ora 01:59 după stingerea incendiului, iar firul I de circulație a fost redeschis la ora 03:13 după retragerea trenului în Hm Timișu de Sus.

În urma producerii incendiului s-a produs degradarea cutiei locomotivei în proporție de 50 % și arderea echipamentului electric în proporție de 90 %.



10

În stația CFR Brașov Triaj trenul a fost descompus în două cupluri, care au fost expediate cu nr. 93200 și nr.33304 astfel :

- trenul de marfă nr.93200 compus din 18 vagoane, 72 osii, toate încărcate, 1354 tone, 270 metri lungime remorcat cu locomotiva titulară ED seria 47 nr.91530-470-016-7 și locomotiva împingătoare EA nr.40-0847-0 a fost expediat la ora 19:55 și a sosit la stația CFR Predeal la ora 20:47. După detașarea locomotivei împingătoare trenul a plecat la ora 21:36 și a sosit la stația CFR Brazi în data de **09.05.2016** ora 01:10;
- trenul de marfă nr.33304 cuplu II al trenului de marfă nr.93200 (la care s-a produs accidentul feroviar) remorcat cu locomotiva titulară EA nr.40-0852-0 și locomotiva împingătoare ED seria 47 nr.91530-474-019-3 a fost expediat din stația CFR Brașov Triaj la ora 20:30.

Trenul de marfă nr.33304 a oprit în stația CFR Dârste la ora 20:49 și a fost expediat la ora 21:09 pe firul II de circulație Dârste – Timișu de Sus, unde a avut parcur de trecere „pe linie în abateră” peste schimbătoarele de cale în capătul Y al stației, urmând să circule pe firul I Timișu de Sus – Predeal, cu parcurs „pe linie directă” peste schimbătoarele de cale la ieșire, în capătul X al stației.

După ieșirea din Hm Timișu de Sus, viteza trenului a început să scadă treptat de la valoarea de 50 km/h până la valoarea de 36 km/h, după care brusc la 0 km/h, trenul oprindu-se la ora 21:34.

După verificările efectuate de către mecanicul ajutor privind cauza opririi (intrarea în acțiune a releului maximal de curent S7.38.7 pentru suprasarcină 25 kV, conform declarațiilor personalului de locomotivă), trenul și-a continuat mersul cu viteză redusă de max. 12 km/h până în tunelul de la km.148 unde, conform declarațiilor personalului de locomotivă s-a produs o nouă deconectare a disjunctivului și oprirea completă a trenului, în jurul orei 22:14.

În urma verificărilor efectuate de către mecanicul ajutor s-a constatat intrarea în acțiune a aceluiași releu ca și la prima deconectare dar și o degajare de fum în sala mașinilor din zona capacului de vizitare a motorului de tracțiune nr.4.

Urmare acestor constatări, având în vedere că trenul se afla în tunel și nu se putea comunica prin instalația radio-telefon, mecanicul a luat decizia de a trimite mecanicul ajutor spre locomotiva împingătoare pentru ca mecanicul acesteia să solicite acordarea locomotivei de ajutor.

La întoarcere, mecanicul ajutor s-a întâlnit cu mecanicul locomotivei titulare care i-a comunicat faptul că degajarea de fum s-a transformat în incendiu. În această situație, mecanicul locomotivei împingătoare a fost avizat pentru a trage trenul înapoi din tunel într-o zonă de unde să se poată interveni pentru lichidarea incendiului.

9

Foto nr.1



Foto nr.2

Foto nr.3

C.2. Circumstanțele accidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul producerii accidentului feroviar se află pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov pe secția de circulație Brașov Triaj – Ploiești Vest (linie dublă, electricată).

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc accidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov. Activitatea de întreținere este efectuată de către personalul specializat al Districtului de linie L.I Predeal, aparținând Secției L.I Brașov.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) din halta de mișcare Timișu de Sus și stația CFR Predeal sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de către salariații din cadrul Districtului nr.1 SCB Predeal, aparținând Secției CTI Brașov.

Instalațiile de comunicații feroviare din halta de mișcare Timișu de Sus și stația CFR Predeal sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Instalațiile de comunicații feroviare de pe locomotivele de remorcare sunt proprietatea operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA și sunt întreținute de unități specializate.

Activitatea de întreținere și efectuare a reviziilor planificate la locomotivele de remorcare a fost asigurată de către SC „CFR IRLU” SA.

Activitatea de întreținere, revizii și reparații planificate a vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.33304 a fost asigurată cu personal propriu al operatorului de transport feroviar de marfă.

Personalul de conducere, respectiv de deservire al trenului de marfă nr.33304 din data de 08.05.2016, a aparținut operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.33304 a fost compus din 19 vagoane, 76 osii, 985 tone neto, 1439 tone brute, masă frânată automat necesară după livret 835 t - de fapt 886 t, masă frânată de mână după livret 245 t - de fapt 448 t, a avut o lungime 318 m și a fost remorcat cu o locomotivă titulară 060 EA nr.40-0852-0 și o locomotivă împingătoare ED seria 47 nr.91530-474-019-3.

11

În conformitate cu prevederile Anexei nr.1 din Livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov, conform tonajului avut, trenul ar fi trebuit remorcat de o locomotivă EA ca locomotivă titulară pentru jumătate din tonaj și o locomotivă împingătoare EA identică pentru cealaltă jumătate.

Potrivit prevederilor aceleiași anexe, "tonajele trenurilor de marfă remorcate pe rețeaua CFR de locomotive electrice ED seria 47 sunt echivalente cu tonajele trenurilor de marfă remorcate pe rețeaua CFR cu locomotive electrice 060 EA", respectându-se în acest caz modul de remorcare impus.

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Linia curentă dintre Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal este linie dublă electrificată, traseul în plan al căii fiind constituit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe.

Până în zona producerii accidentului, traseul în planul orizontal al căii este constituit dintr-o succesiune de curbe cu deviații stânga - dreapta în sensul de mers al trenului, cu raze cuprinse între 285 m și 330 m, viteza maximă de circulație fiind de 50 km/h.

Declivitatea liniei de la Hm Timișu de Sus și până la locul în care s-a produs accidentul, respectiv pe o distanță de 4,697 km, are valori cuprinse între 20,5 ‰ și 28,8 ‰, valoarea medie fiind de 24,43 ‰, rampă în sensul de mers al trenului.

Descrierea suprastructurii căii

În zona producerii incendiului suprastructura căii ferate este constituită din șină tip 60, cale cu joante (CC1), traverse de beton T 26 și traverse de lemn, prindere indirectă tip K, completă și activă.

Prisma de piatră spartă în zona producerii accidentului era completă și necolmatată.

C.2.3.2. Instalații

Circulația feroviară între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal se efectuează în baza indicațiilor semnalelor luminoase ale blocului de linie automat (BLA).

C.2.3.3. Locomotive

Trenul de marfă nr.33304 a fost remorcat de locomotivă titulară 060 EA nr.40-0852-0 și locomotivă împingătoare ED seria 47 nr.91530-474-019-3, ambele aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

Locomotiva 060 EA nr.40-0852-0 a fost construită în anul 1989 și a efectuat ultima reparație planificată tip RR în anul 2004, parcurgând de la data respectivă și până la producerea accidentului 735 911 km. De la data construcției și până la producerea accidentului, locomotiva a parcurs 2 006 390 km.

Locomotiva ED seria 47 nr.91530-474-019-3 a efectuat lucrări de modernizare și transformare din 060 EA în ED seria 47 în anul 2009. După efectuarea acestor lucrări și până la data producerii accidentului, locomotiva a parcurs un număr de 338 978 km.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radiotelefon.

12

În condica de bord a locomotivei erau făcute mențiuni doar în ceea ce privește pierderile de ulei la compresoare, nivelul de ulei la acestea fiind între minim și maxim, iar la transformatorul principal erau circa 3 cm la vizor.

Nu s-a putut efectua verificarea funcționării instalației de nisipare a liniei, deoarece nu exista nisip în cutiile locomotivei, dar nici pe procesul tehnologic de echipare din depou, locomotiva ieșind din depou în această stare.

Au considerat că locomotiva era aptă pentru efectuarea serviciului, având în vedere și menținerea revizorului de locomotivă, dar starea de curățenie a acesteia nu era prea bună.

În remorcarea trenului, instalațiile locomotivei au funcționat normal până la trecerea prin Hm Timișu de Sus, fiind efectuată o verificare tehnică a locomotivei de către mecanicul ajutor, apoi și de către mecanic cu ocazia opririi din stația CFR Dârste. Cu această ocazie nu s-au constatat nereguli la locomotivă, dar nu s-a putut verifica temperatura uleiului de la transformatorul principal deoarece nu exista termometru pentru înregistrarea acesteia.

Circulația trenului pe firul II pe distanța Dârste - Timișu de Sus s-a desfășurat în condiții normale, în continuare urmând să se circule pe firul I (intrare în Hm Timișu de Sus în abateră, ieșire „pe linie directă”).

După trecerea prin Hm Timișu de Sus, în apropiere de primul semnal BLA, s-a produs scăderea vitezei de circulație datorită profilului liniei (rampă 24,3 ‰ în sensul de mers) și a timpului nefavorabil (ploaie abundentă) precum și datorită deconectării disjunctivului. De asemenea, scăderea vitezei s-a produs și datorită faptului că a crescut foarte mult valoarea curentului pe motoarele de tracțiune, fiind necesară reducerea acestuia la valoarea de 1000 + 1050 A dar și pentru evitarea patinării locomotivei.

Înainte de scăderea vitezei de circulație, locomotiva a avut tendințe de patinare, dar reducându-se valoarea curentului pe motoarele de tracțiune, acestea au dispărut. În această perioadă nu s-a putut nisipa linia deoarece nu exista nisip în instalația de nisipare, instalația de antipatinaj nu a intrat în acțiune, dar miliampermetru „diferență curent motoare de tracțiune” indica uneori patinarea locomotivei. Locomotiva împingătoare funcționa în acel moment cu 1000 A la motoarele de tracțiune.

După prima deconectare a disjunctivului, la verificarea efectuată în sala mașinilor de către mecanicul ajutor, acesta a constatat intrarea în acțiune a releului maximal de curent pentru suprasarcină 25 kV cu semnalizare prin releul poziția S 7.43:7, fără a se constata miros de izolație arsă și fără a se observa fum în sala mașinilor. După rearmarea releului de semnalizare și conectarea disjunctivului, s-a circulat cu viteză redusă până la intrarea în tunel, unde s-a produs o doua deconectare a disjunctivului, în tot acest timp încercându-se să nu se depășească valoarea de 1000 + 1050 A la motoarele de tracțiune.

După oprirea trenului în tunel, urmare verificării făcute, mecanicul ajutor a constatat intrarea în acțiune a aceleiași releu, dar și prezența fumului în zona capacului de vizitare a motorului de tracțiune nr.4.

În acele condiții, mecanicul locomotivei a luat decizia ca mecanicul ajutor să se deplaseze la locomotivă împingătoare pentru a solicita locomotivă de ajutor deoarece stația RTF nu mai putea fi folosită în tunel, la plecarea acestuia, nefiind observat fum sau flăcăr în altă zonă a locomotivei.

După asigurarea locomotivei contra pornirii din loc și coborârea pantografului, mecanicul a intrat în sala mașinilor unde a constatat flăcăr deschisă în zona motorului de tracțiune nr.4 și a intervenit cu stingătoarele din dotare pentru lichidarea acesteia, fără a reuși, flăcără activându-se și datorită curenților de aer din tunel. În consecință, având în vedere manifestarea incendiului la locomotivă, mecanicul a luat decizia de a se deplasa și el spre locomotivă împingătoare pentru a aviza incendiul, pentru a solicita

14

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea accidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în *Regulamentul de Investigare*, în urma cărora la fața locului s-au prezentat reprezentanți ai ISU Brașov, ai SMURD Brașov, ai Secției Regionale de Poliție Transporturi Brașov, ai CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov - administratorul infrastructurii feroviare publice, ai operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA și ai Agenției de Investigare Feroviară Română.

C.3. Urmările accidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

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

C.3.2. Pagube materiale

În conformitate cu documentele transmise de gestionarul de infrastructură feroviară publică și operatorul de transport feroviar de marfă implicați în producerea accidentului feroviar, valoarea estimativă a pagubelor la momentul întocmirii prezentului raport este de **880 862 lei** fără TVA (cca. 195 747 euro), reprezentând costurile de reparație ale locomotivei.

Contravaloarea minutelor de întârziere a trenurilor de călători este de **1 584,00 lei** cu TVA.

C.3.3. Consecințele accidentului în traficul feroviar

Ca urmare a producerii accidentului, a fost închisă circulația feroviară între Hm Timișu de Sus și stația CFR Predeal pe firul I de circulație între orele 22:48 + 03:13 și pe firul II de circulație între orele 00:48 + 01:59, motiv pentru care au întârziat 3 trenuri de călători cu un total de 144 minute.

C.3.4. Consecințele accidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 08.05.2016, în intervalul orar 20:30 + 22:00, în zona Dârste - Timișu de Sus au fost ploii abundente. Vizibilitatea indicațiilor semnalelor a fost conform cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Declarațiile personalului aparținând operatorului de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA

Din declarațiile personalului care a condus și deservit locomotivă titulară 060 EA nr.40-0852-0 (mecanic și mecanic ajutor), care a remorcat trenul de marfă nr.33304 la data de 08.05.2016, se pot reține următoarele:

Au luat împreună locomotivă în primire la cabina nr.6 în Depoul de locomotive Brașov, au efectuat verificarea acesteia la interior și exterior, fără intrarea pe canalul de revizie, în prezența revizorului de locomotivă de serviciu care a certificat că locomotivă este bună de serviciu.

La luarea în primire a locomotivei s-au efectuat probe statice, fără a se constata nereguli în funcționarea instalațiilor, dar în sala mașinilor exista ulei rezultat din pierderile de la compresoarele de aer, care în opinia lor se datorau exploatării îndelungate a acestora.

13

intervenția pompierilor militari și pentru a solicita tragerea trenului înapoi într-o zonă unde aceștia ar fi putut interveni.

După ieșirea trenului din tunel, mecanicul a sunat de pe telefonul mobil pe instructorul de tracțiune pentru a relate cele întâmplate și pentru a solicita să anunțe pompierii militari.

Conform declarațiilor date, între cele două deconectări ale disjunctivului, în perioada în care trenul se deplasa cu viteză redusă, IDM din stația CFR Predeal i-a întrebare ce probleme sunt la locomotivă și dacă se solicita locomotivă de ajutor. Mecanicul de locomotivă a comunicat că roata locomotivei încă se învârtă și speră să ajungă în tunel, unde fiind uscată linia, sperau să poată crește viteza. În aceste condiții personalul de locomotivă nu a solicitat locomotivă de ajutor.

Din declarațiile personalului care a condus și deservit locomotivă ED seria 47 nr.91530-474-019-3 (mecanic și mecanic ajutor de locomotivă), ca împingătoare în remorcarea trenului de marfă nr.33304 la data de 08.05.2016, se pot reține următoarele:

Au luat locomotivă în primire în Depoul de locomotive Brașov la cabina nr.6 și urmare reviziei efectuate nu au constatat probleme la aceasta, remorcând trenul ca locomotivă împingătoare în bune condiții de siguranță circulației, cu respectarea prevederilor instrucțiunile până la trecerea pe linie abătută prin Hm Timișu de Sus.

După trecerea prin Hm Timișu de Sus, viteza trenului a început să scadă progresiv până la oprirea când mecanicul locomotivei titulară a comunicat că la locomotivă a intrat în acțiune releul pentru suprasarcină 25 kV și este necesară rearmarea acestuia.

Din cauza intemperiilor, după prima oprire, trenul a circulat cu viteză redusă până la intrarea în tunel, unde trenul s-a oprit pentru a doua oară, locomotivă având tendințe de patinare a osiei nr.1 cu intrarea în acțiune a instalației de antipatinaj.

Au participat la împingerea trenului cu o valoare a curentului pe motoarele de tracțiune de 800 + 900 A, iar în momentul în care locomotivă a avut tendințe de patinare, au redus valoarea curentului pe motoarele de tracțiune.

În momentul ultimei opriri a trenului, se aflau în tunel, iar după cca 5 minute, mecanicul de ajutor de la locomotivă titulară a venit la locomotivă pe care o deserveau și a cerut solicitarea locomotivei de ajutor, întrucât locomotivă titulară era defectă și nu mai poate remorca trenul. După schimbarea postului de conducere, mecanicul ajutor a venit din nou și a comunicat să solicite intervenția pompierilor deoarece la motorul de tracțiune nr.4 s-a produs o degajare de fum cu flăcăr.

În continuare, au procedat la tragerea trenului din tunel și poziționarea locomotivei pentru a permite intervenția pompierilor. În această perioadă nu a observat flăcăr la locomotivă titulară, cei doi mecanici ajutori intervenind cu stingătoarele din dotare în încercarea de a localiza incendiul, fără a reuși acest lucru.

Din declarațiile personalului care a condus și deservit locomotivă 060 EA nr.40-0852-0 (mecanic de locomotivă), anterior datei de 08.05.2016, se pot reține următoarele:

A condus și deservit locomotivă în data de 07.05.2016, în remorcarea unui tren de marfă pe distanța Buzău - Brașov Triaj, locomotivă comportându-se normal.

După sosirea în stația CFR Brașov Triaj, a participat la efectuarea reviziei în vederea remizării pe procesul tehnologic la cabina 6 în Depoul de locomotive Brașov, împreună cu revizorul de locomotivă de serviciu.

15

În opinia personalului intervievat starea tehnică a locomotivei era bună, existau pierderi de ulei la compresoare dar nu exagerate, pe care le-a șters mecanicul ajutor, inclusiv pe boghiuri și pe roțile locomotivei. A făcut mențiuni în codica de bord referitoare la pierderile mari de ulei la compresoare și la nefuncționarea frânei rostatice, fără a întocmi comandă de reparație sau raport de eveniment, precizând că nu are obligații în acest sens. Nu a întocmit raport de eveniment pentru semnarea pierderilor de ulei deoarece a considerat că se puteau șterge cu cârpa de către mecanicul ajutor.

Cuțiile pentru nisip trebuiau completate, dar nu a avut cu ce să le completeze deoarece nu exista nisip la locul de efectuare a reviziei, acest fapt fiind cunoscut de către conducerea unității.

Din declarațiile personalului cu atribuții de îndrumare a personalului de exploatare și a locomotivelor din cadrul Punctului de Îndrumare și Instruire Brașov, de serviciu în data de 07/08.05.2016, se pot reține următoarele:

După efectuarea operațiilor de verificare a locomotivei 060 EA nr.40-0852-0 în vederea remizării din data de 08.05.2016 încheiate în jurul orei 04:00, nu a fost înștiințat de către mecanicul locomotivei care a sosit cu locomotiva sau de către revizorul de locomotivă că ar fi probleme tehnice la aceasta, fiind remizată în zona cabinei nr.6 din Depou.

Din declarațiile personalului cu atribuții de instruire și control din cadrul Centrului Zonal de Marfă Brașov și Punctul de Îndrumare și Instruire Brașov, se pot reține următoarele:

În cadrul ședințelor de instruire, în ceea ce privește activitățile de revizie sau verificare tehnică a locomotivelor, personalul de locomotivă este instruit din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006 dar și din ordinul nr.17RL/1/1988, tematica anuală de instruire a personalului de locomotivă fiind elaborată și aprobată de personal din centrul SNTFM „CFR Marfă” SA.

Conform prevederilor instrucționale, problemele tehnice apărute la locomotivă sunt consemnate de către mecanicul de locomotivă în codica de bord și aduse la cunoștința conducerii prin raport de eveniment, comanda de reparație urmând a fi întocmită de către revizorul de locomotivă.

Cu ocazia însoțirilor de trenuri efectuate, nu s-au constatat tendințe din partea mecanicilor de locomotivă de a utiliza frâna directă a locomotivei pentru evitarea patinării oșilor.

Înainte de producerea accidentului, trenul a circulat cu viteză redusă din cauza intrării în acțiune a instalației de antipatinaj a locomotivei împingătoare și reducerea forței de tracțiune la ambele locomotive, la locomotiva titulară reducându-se forța de tracțiune pentru evitarea patinării roților, lucru confirmat și de înregistrarea IVMS.

Declarațiile personalului aparținând operatorului de călători SNTFC „CFR Călători” SA

Din declarațiile personalului de serviciu pe procesul tehnologic de la cabina nr.6 din Depoul de locomotive Brașov ce a efectuat revizia locomotivei 060 EA nr.40-0852-0 în vederea remizării în data de 08.05.2016, ora 03:00 se pot reține următoarele:

A efectuat revizia locomotivei în vederea remizării împreună cu personalul de locomotivă ce a efectuat serviciu cu aceasta, în baza reglementărilor și instrucțiilor în vigoare.

Cu ocazia efectuării acestei revizii pe procesul tehnologic, se verifică codica de bord pentru a se vedea dacă mecanicul a semnalat probleme tehnice apărute în exploatare, se fac probe la instalațiile de siguranță și vigilență și se face un control amănunțit a locomotivei atât la interiorul cât și la exteriorul acesteia.

16

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

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

La momentul producerii accidentului feroviar CNCF „CFR” SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice 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 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 numărul de identificare ASA09002 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului/gestionarului de infrastructură feroviară;
- Autorizației de Siguranță - Partea B cu numărul de identificare ASB11006 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, a confirmat acceptarea dispozițiilor adoptate de administratorul/gestionarul de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare, la nivelul proiectării, întreținerii și exploatarei, inclusiv unde este cazul, al întreținerii și exploatarei sistemului de control al traficului și de semnalizare.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA

La momentul producerii accidentului feroviar, SNTFM „CFR Marfă” SA în calitate de operator de transport feroviar de marfă avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare, a Legii privind siguranța feroviară și a OMT nr.535/2007 (cu modificările și completările ulterioare) privind acordarea certificatului de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România, aflându-se în posesia următoarelor documente privind sistemul propriu de management al siguranței feroviare:

- Certificatul de Siguranță – Partea A cu nr. de identificare RO1120150019, valabil până la data de 10.11.2017 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar;
- Certificatul de Siguranță - Partea B cu nr. de identificare RO1220150100, valabil până la data de 10.11.2017 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru funcționarea în siguranță pe rețeaua relevantă în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională aplicabilă.

În certificatul menționat sunt trecute ambele locomotive de remorcare a trenului și secția de circulație pe care s-a produs accidentul.

Întrucât, din verificările și constatările efectuate la locomotivă au rezultat neconformități privind desfășurarea lucrărilor de mentenanță și exploatare a acesteia, comisia de investigare a verificat dacă sistemul de management al siguranței al SNTFM „CFR Marfă” SA dispune de proceduri pentru a garanta că întreținerea și exploatarea locomotivelor este efectuată în conformitate cu cerințele relevante.

18

În opinia personalului intervievat, comanda de introducere în reparație a locomotivei trebuie făcută de către mecanicul de locomotivă care a efectuat serviciu cu aceasta.

În ceea ce privește mențiunile din codica de bord referitoare la pierderile de ulei la compresoare, nu s-a întocmit comanda de reparație deoarece locomotiva avea aceste probleme de mai mult timp și deși a mai fost trimisă la depoul de domiciliu pentru remediere, s-a întors în aceeași stare. Referitor la mențiunile din codica de bord referitoare la nefuncționarea frânei rostatice, locomotiva nu ar fi putut fi îndrumată conform instrucției dintr-o unitate de tracțiune. Pentru problemele constatate nu s-a întocmit comandă de reparație.

Apreciază starea de curățenie a locomotivei ca fiind „parțială”, având în vedere pierderile de ulei de la compresoare, stare care nu permitea utilizarea locomotivei. A întocmit fișă de revizie și a pus ștampila cu mențiunea „locomotiva aptă de serviciu” în codica de bord.

S-a mai precizat faptul că au mai fost cazuri de locomotive expediate în stare „remorcată” spre depourile de domiciliu în vederea remedierii, dar acestea s-au întors în aceeași stare. Nu a întocmit raport de eveniment pentru a informa conducerea unității asupra acestui aspect.

Din declarațiile personalului de serviciu pe procesul tehnologic de la cabina nr.6 din Depoul de locomotive Brașov ce a efectuat revizia locomotivei 060 EA nr.40-0852-0 în vederea punerii în serviciu pentru remorcare a trenului de marfă nr.33304 din data de 08.05.2016, se pot reține următoarele:

A efectuat revizia locomotivei împreună cu personalul de locomotivă ce urma să efectueze serviciu cu mențiunea „la probele statice aceasta comportându-se normal. Locomotiva nu a avut întocmită comandă de reparație la intrarea în depou.

Consideră că problemele tehnice menționate în carnetul de bord la remizarea locomotivei ar fi impus întocmirea unei comenzi de intrare a locomotivei în reparație.

Instalația de nisipare a liniei nu funcționa din cauza lipsei de nisip. A considerat că locomotiva este aptă de serviciu și a întocmit fișă de revizie cu mențiunea „locomotiva aptă de serviciu”.

Declarațiile personalului aparținând administratorului de infrastructură

Din declarațiile impiegaților de mișcare care au fost de serviciu la data de 08.05.2016 la ora producerii accidentului, în halta de mișcare Timișu de Sus și în stația CFR Predeal, se pot reține următoarele:

La trecerea prin Hm Timișu de Sus nu au fost constatate nereguli la tren care să fi putut pune în pericol siguranța circulației.

Pentru că trenul se deplasa cu viteză foarte mică și afară ploua, mecanicul a fost întrebat dacă solicită locomotivă de ajutor, existând una în stația CFR Predeal. Mecanicul a comunicat faptul că atât timp cât roțile locomotivei se mișcă, el nu solicită locomotivă de ajutor.

În jurul orei 22:48 s-a auzit prin stația RTF o discuție între cei doi mecanici, din care a reieșit faptul că locomotiva titulară a luat foc și s-a luat măsura avizării pompierilor prin Serviciul Unic de Urgență.

Pentru a se facilita intervenția pompierilor s-a luat legătura cu mecanicul locomotivei împingătoare pentru a i se da informații în vederea poziționării într-o zonă ușor accesibilă. În același timp s-a luat măsura scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, iar la ora 23:10, după confirmarea efectuării acestei operațiuni, s-a început intervenția pompierilor.

17

Referitor la activitatea de întreținere a vehiculelor feroviare motoare

a) Proceduri operaționale și instrucțiuni

Operatorul de transport feroviar de marfă are elaborate proceduri operaționale și instrucțiuni privind activitatea de întreținere și reparații și de ținere sub control a riscului de depășire a termenelor de efectuare a reviziilor planificate.

Urmare verificării acestor proceduri, au fost constatate mai multe neconformități, după cum urmează:

1. În procedura operațională „Întreținere și reparații material rulant tracțiune” cod PO 74.3, elaborată în anul 2011 este precizat faptul că „Analiza stării parcului de locomotive se face funcție de intervalul de timp (de la ultima reparație), starea tehnică și de fondurile de reparații alocate în conformitate cu prevederile NTF nr.67-006-2011 aprobată prin OMTI nr.315/2011”.

Această procedură nu respectă norma națională menționată (NTF nr.67-0062011 aprobată prin OMTI nr.315/2011), unde este stipulat faptul că locomotivele „trebuie retrase din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate atunci când una din normele de timp sau kilometri impuse este atinsă prima”. Se mai precizează faptul că normativul feroviar menționat a fost modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012, fără ca operatorul de transport să revizuiască procedura menționată. Din documentele puse la dispoziția comisiei de investigare, a reieșit faptul că locomotiva implicată în accident a fost construită în anul 1989, și până la producerea accidentului, a efectuat doar două reparații planificate de tip RR, ultima fiind finalizată la data de 24.04.2004. De la această reparație planificată și până la producerea accidentului locomotiva a parcurs 735 911 km și a efectuat serviciu un număr de 12 ani.

- În acest sens, se constată o nerespectare a prevederilor:
- normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate”, aprobat prin OMT nr.364/2008, valabil până la data de 14 iulie 2011, care prevede obligativitatea efectuării reparațiilor planificate tip RR sau RG la un interval de 5+1 ani sau parcurgerea unui număr de 500 000 km (în baza căruia locomotiva ar fi trebuit să efectueze o reparație planificată în cursul anului 2010);
 - normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Norme de timp sau kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate” aprobat prin Ordinul MTI nr.315/2011 și modificat prin Ordinul MTI nr.1359/2012, care prevede obligativitatea efectuării reparațiilor planificate tip RR sau RG la un interval de 5+1 ani sau parcurgerea unui număr de 600 000 km.

În ultimul normativ menționat (valabil la data producerii accidentului) este prevăzut faptul că locomotivele trebuie retrase din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate, atunci când una din cele două norme este realizată prima. De asemenea, în același normativ este specificat faptul că lucrările efectuate în cadrul reviziilor și reparațiilor planificate la termenele stabilite, asigură vehiculelor feroviare potențialul tehnic necesar desfășurării transporturilor feroviare în condiții de siguranță, confort și securitate a circulației între două revizii sau reparații planificate consecutive.

La data producerii accidentului, ambele norme erau depășite și impuneau retragerea locomotivei din serviciu pentru efectuarea unei reparații planificate.

În ceea ce privește analiza financiară efectuată de operator, prin stabilirea că o condiție pentru efectuarea reparațiilor planificate, „fondurile de reparații alocate”, comisia de investigare atrage atenția asupra faptului că potrivit documentelor puse la dispoziție, costurile de efectuare a unei reparații planificate de tip RR pentru o locomotivă electrică sunt de 475 500 lei, în timp ce costurile de reparație a locomotivei implicată în accident sunt de 880 862 lei.

19

2. În instrucțiunile privind „Programarea efectuării întreinerii la vehiculele feroviare motoare” cod IP-BIRML-04 elaborate în luna martie 2016, la documente de referință este menționat OMT nr.1359/2011, deși acest ordin a fost modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012.

3. În instrucțiunile „Gestionarea comenzilor de întreținere” privind modul cum se întocmește, cum se urmărește și cum se închide o comandă de întreținere a vehiculelor feroviare este menționat faptul că activitatea de întocmire, de urmărire și de închidere a comenzilor de întreținere a materialului rulant motor este realizată de RSML – Responsabil Sistem de Management al Întreinerii din cadrul depoului de locomotive – biroul T2. Această instrucțiune nu respectă codul de practică „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007”, care prevede în Anexa 4 la Art.2(1) lit.d., că acest lucru trebuie efectuat și de către revizorul de locomotivă, pentru remedierea problemelor tehnice apărute la locomotivă în parcurs.

În acest sens, se precizează faptul că la Art.16 din contractul pentru activitatea de întreținere în sistem full service a parcului de locomotive propriu, încheiat de SNTFM „CFR Marfă” SA cu SC IRLU „CFR IRLU” SA, este prevăzut faptul că în cazul reviziilor pe procesul tehnologic, respectiv a reviziilor PTAE, RAC la locomotivele electrice, reprezentanții operatorului de transport vor completa și vor înainta reprezentanților SC IRLU „CFR IRLU” SA, comenzi de lucru cu menționarea în clar a deficiențelor prezentate de locomotivă la funcționarea în exploatare. Conform codului de practică menționat anterior, acest lucru trebuia efectuat de către revizorul de locomotivă.

Din verificarea comenzilor de lucru din luna septembrie 2015 și până la producerea accidentului, s-a constatat faptul că din totalul de 21 de comenzi puse la dispoziție, doar una singură conținea mențiunea „pierderi de ulei la compresoare”, în data de 11.11.2015, deși în toată perioada menționată, în condica de bord exista mențiunea respectivă în fiecare zi. Deși la data de 11.11.2015 s-a înlocuit compresorul nr.1, în continuare, locomotiva a funcționat cu același defect menționat în condica de bord, respectiv „pierderi mari/foarte mari de ulei la compresoare”.

Menționăm faptul că în condica de bord aflată pe locomotivă în momentul producerii accidentului (și singura care a putut fi pusă la dispoziția comisiei de investigare de către operator), existau mențiuni privind pierderile de ulei la compresoare din data de 16.09.2015.

Aceste mențiuni ar fi impus completarea în comenzile de lucru a problemei tehnice existente, pentru solicitarea personalului tehnic de specialitate în vederea remedierii, așa cum este prevăzut atât în contractul cât și în codul de practică menționat.

4. SNTFM „CFR Marfă” SA are întocmită „Instrucțiuni pentru ținerea sub control a riscului de depășire a termenelor de efectuare a reviziilor planificate la vehiculele feroviare motoare” – cod IP-BIRML-01.

În aceste instrucțiuni este prevăzut faptul că, „planificarea locomotivelor la revizii se face în conformitate cu OMTI nr.1359/2012 – Anexa nr.1, Tabel 3.1”, care reprezintă un cod de practică.

În codul de practică menționat este stipulat faptul că norma de timp pentru efectuarea reviziilor planificate este de 60 zile de serviciu între două revizii, iar norma de kilometri este de 20-30 mii.

În ceea ce privește respectarea termenelor de efectuare a reviziilor planificate, conform documentelor puse la dispoziție (fișe prestații), s-a constatat că în cursul anului 2015, nu în toate cazurile a fost respectată norma de timp pentru efectuarea reviziilor planificate.

Astfel:

- între revizia planificată de tip RT din data de 01.07.2015 și cea de tip R1 din data de 16.09.2015, locomotiva a efectuat serviciu un număr de 66 zile;

20

UE nr.402 din 2013 acest pericol ar fi trebuit să fie identificat în mod rezonabil, fapt care nu a fost realizat de către operatorul de transport.

b) Contracte întreținere vehicule feroviare motoare:

Pentru activitatea de întreținere în sistem full service a parcului de locomotive propriu, SNTFM „CFR Marfă” SA are încheiat un contract cu SC IRLU „CFR IRLU” SA, prelungit prin acte adiționale valabile la data producerii accidentului.

La punctul 5.6 din acest contract este prevăzută obligativitatea SC IRLU „CFR IRLU” SA de a efectua toate lucrările de întreținere prevăzute în nomenclatoarele de lucrări și de a lua din timp măsurile ce se impun pentru a preveni uzurile premature ale agregatelor locomotivelor. Comisia de investigare a constatat faptul că la locomotiva implicată în accident, au existat pierderi de ulei la compresoare cel puțin din data de 15.01.2014 (perioada analizată de comisia de investigare), fără ca acestea să fie remediate.

La același punct se menționează și faptul că pentru evitarea pe cât posibil a imobilizărilor prelungite cauzate de înlocuirea unor echipamente importante sau defecțiuni majore, cele două societăți vor coopera în privința lucrărilor ce se vor efectua la locomotive.

În actele adiționale la contractul menționat nu sunt prevederi prin care operatorul de transport să se asigure că măsurile de control a riscurilor puse în aplicare de către contractant, sunt monitorizate în conformitate cu prevederile Regulamentului UE nr.1078/2012. În conformitate cu prevederile regulamentului menționat, Art.3 (1) lit.b), operatorul de transport feroviar ar fi trebuit să aplice un proces de monitorizare (ceea ce nu s-a făcut, SNTFM „CFR Marfă” SA neputând pune la dispoziție documente referitoare la acțiuni de audit efectuate la contractant) sau să impună contractantului aplicarea acestuia prin dispoziții contractuale. De asemenea, contractul de întreținere nu are prevederi prin care să se asigure schimbul reciproc al tuturor informațiilor relevante referitoare la siguranța care rezultă din aplicarea procesului de monitorizare, așa cum este prevăzut în același regulament menționat, Art.4(1).

Pentru efectuarea reviziilor intermediare pe procesul tehnologic (PTH3) și a reparațiilor accidentale, operatorul de transport are din anul 2013, un contract încheiat cu SCRL „CFR-SCRL Brașov” SA. Nici în acest contract nu sunt prevederi în conformitate cu Regulamentul UE nr.1078/2012 privind aplicarea procesului de monitorizare.

Având în vedere cele constatate, comisia de investigare consideră că operatorul de transport nu respectă în totalitate criteriul „A.1 - Există documente cu rezultate care demonstrează că normele specifice și riscurile specifice asociate exploatarea rețelei pentru care se depune cererea de certificat partea B au fost luate în considerare și că întreprinderea feroviară poate respecta orice norme specifice rețelei și orice excepții sau derogări de la aceste norme” din Anexa III a Regulamentului nr.1158/2010 de acordare a certificatului de siguranță partea B.

Referitor la activitatea de analiză a siguranței circulației

Operatorul de transport feroviar de marfă respectă prevederile Regulamentului de Investigare în ceea ce privește organizarea periodică a analizelor de siguranța circulației, având întocmită procedura operațională „Organizarea și desfășurarea analizelor de siguranța circulației”, cod PO SMS-002.

Din verificarea proceselor verbale întocmite cu ocazia desfășurării acestor analize la subunitățile operatorului de transport a căror mecanici au efectuat serviciu cu locomotiva în perioada ianuarie 2015 și până la producerea accidentului, referitor la cauzele și factorii producerii accidentului s-au constatat următoarele:

22

- între revizia planificată de tip R1 din data de 16.09.2015 și cea de tip RT din data de 13.12.2015 (ultima revizie efectuată înainte de producerea accidentului), locomotiva a efectuat serviciu un număr de 72 zile (având 61 zile serviciu la sfârșitul lunii noiembrie);

- de la această ultimă revizie planificată din data de 13.12.2015 și până la data producerii accidentului, locomotiva nr.40-0852-0 a efectuat un număr de 65 zile de serviciu, contrar prevederilor codului de practică OMT nr.1359/2012 și „Instrucțiuni pentru ținerea sub control a riscului de depășire a termenelor de efectuare a reviziilor planificate la vehiculele feroviare motoare”.

Menționăm faptul că în Specificația tehnică pentru efectuarea reviziilor planificate, pentru compresoarele principale și auxiliare de aer este prevăzută remedierea pierderilor de ulei și aer la toate tipurile de revizii planificate, RT, R1 și R2. Prin efectuarea reviziilor la termenele stabilite, ar fi trebuit teoretic să se remedieze pierderile de ulei la compresoarele de aer.

În ceea ce privește reparațiile planificate, operatorul de transport feroviar de marfă nu are întocmit instrucțiuni pentru ținerea sub control a riscului de depășire a termenelor de efectuare a acestora la vehiculele feroviare motoare, dar tine evidența scadenței la reparațiile planificate. Menționăm faptul că în Planul anual de reparații locomotive fizice și valorice pentru anul 2016, COD F 74.3-2, locomotiva nr.40-0852-0, nu a fost prevăzută pentru efectuarea unei reparații planificate.

5. Procedura operațională „Identificarea și evaluarea riscurilor asociate siguranței feroviare cod PO 431-SMS” descrie modul de identificare continuă și evaluare a riscurilor asociate siguranței feroviare, precum și stabilirea controalelor necesare pentru diminuarea nivelului de risc.

În exemplarul pus la dispoziție comisiei de investigare, utilizat la data producerii accidentului, este menționat ca document de referință Regulamentul UE nr.352/2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului, deși acest regulament nu mai este valabil din data de 21 mai 2015, fiind înlocuit de Regulamentul UE nr.402/2013.

Din analiza Fișei de evaluare a riscurilor pentru procesul tehnologic „Circulația trenurilor”, a reieșit faptul că nu a fost evaluat riscul de producere a unui incendiu în timpul circulației, acest pericol nefiind identificat.

Din analiza Fișei de evaluare a riscurilor pentru procesul tehnologic „Activitatea de recepție a lucrărilor de revizie și reparație a locomotivelor”, a reieșit faptul că în ceea ce privește efectuarea verificărilor și probelor de funcționare la partea pneumatică de către personalul cu atribuții de revizor de locomotive, la recepția locomotivei după revizie sau reparație, nu a fost identificat ca pericol și factor de risc, punerea în exploatare a locomotivelor cu pierderi de ulei la compresoare.

De asemenea nu au fost identificate pericolele ce ar putea apărea ca urmare a neretragerii locomotivelor din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate conform normelor naționale în vigoare care sunt și coduri de practică ale operatorului.

Comisia de investigare atrage atenția asupra faptului, că identificarea și analiza temeinică a factorilor care conduc la manifestarea unor pericole, urmată de dispunerea măsurilor pentru ținerea sub control a riscurilor asociate pericolelor identificate, este atributul exclusiv al managerului, al personalului responsabil cu elaborarea procedurilor managementului siguranței (inclusiv a managementului riscurilor) și a celui responsabil cu urmărirea modului de aplicare a managementului riscurilor.

Neretragerea din serviciu a locomotivelor conform normelor de timp atinse, pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate, precum și menținerea în exploatare a unor locomotive cu serioase probleme tehnice, constituie un pericol pentru siguranța feroviară. În accepțiunea Regulamentului

21

- în perioada analizată, nu s-au făcut referiri concrete la starea tehnică necorespunzătoare a locomotivei EA nr.40-0852-0;
- problema stării tehnice necorespunzătoare a locomotivelor inclusiv a pierderilor de ulei la compresoare era trecută la general („toate locomotivele prezintă pierderi de ulei la compresoare”), periodic, în mai multe luni;
- o altă problemă semnalată de asemenea periodic a fost aceea că „pe timp ploios toate locomotivele patinează”;
- personalul de locomotivă a mai semnalat că „sunt probleme mari cu reparațiile făcute de secția IRLU”, în unele cazuri, locomotivele ieșind după o revizie planificată, cu aceleași probleme ca la intrarea în revizie, respectiv pierderi foarte mari de ulei la compresoare – ex. Depoul Craiova, analiza SC din data de 13.10.2015 - locomotiva EA 214, sau efectuarea mențiunilor de remediere a defectelor în condica de bord, când în realitate, aceste remedieri nu erau efectuate – ex. Depoul Buzău, analiza SC din data de 15.04.2015;
- alte probleme ridicate de către personalul de locomotivă se refereau la starea covoarelor de cauciuc, care „sunt dezlipite și pline de ulei”, precum și la pierderile de ulei de la tobele de angrenaj, toate acestea constituind surse de producere a unor incendii, în conformitate cu ordinea intermedie în vigoare.

În concluzie, comisia de investigare a constatat faptul că deși personalul de locomotivă a semnalat problemele tehnice ale locomotivelor, precum și aspecte negative ale reparațiilor efectuate, acestea constituind factori de producere a accidentului, toată această stare de fapt s-a păstrat în continuare.

Referitor la activitatea de instruire profesională a personalului de locomotivă

Instruirea profesională a personalului de locomotivă se realizează prin instruirea profesională teoretică și prin instruirea practică de serviciu, în conformitate cu prevederile OMTI nr.815/2011.

Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, a întocmit Planul cadru de instruire pentru funcțiile mecanic de locomotivă și mecanic ajutor de locomotivă pentru toți operatorii de transport feroviar care desfășoară operațiuni specifice pe calea ferată din România, stabilind module de instruire și unități de competență. CENAFER nu a stabilit și bibliografia în baza căreia să se efectueze această instruire. În opinia comisiei de investigare, acest lucru este necorespunzător, având în vedere faptul că toți mecanicii de locomotivă efectuează serviciu pe aceeași administrație de cale ferată, cu necesitatea respectării aceluiași reguli de circulație și manevră, respectiv coduri de practică.

În baza acestui plan cadru, SNTFM „CFR Marfă” SA și-a întocmit planuri specifice de instruire cu stabilirea Bibliografiei necesare pentru toate unitățile din subordine.

Din verificarea documentelor puse la dispoziție, s-a constatat faptul că personalul de locomotivă este instruit din prevederile Instrumantului pentru prevenirea incendiilor la locomotive aprobat cu Ordinul MTTE nr.17RL/1/1988. În anul 2004, Direcția Generală de Reglementări și Calitatea Serviciilor în Sistemul Feroviar din cadrul MLPPL, a transmis AFER și operatorilor de transport, printre care și „SNTFM „CFR Marfă” SA un act prin care s-a precizat faptul că prevederile ordinului menționat au devenit caduce (fără putere legală).

Menționăm faptul că, prevederile acestui ordin sunt în contradicție cu prevederile codului de practică „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007” referitor la reviziile/verificările tehnice ale locomotivelor, dar și cu cele ale Regulamentului de Investigare referitor la încădrarea incendiilor.

În ceea ce privește modul de procedură a personalului de locomotivă în cazul producerii unei degajări de fum și/sau a apariției flăcării la toate tipurile de locomotive, SNTFM „CFR Marfă” SA a emis actul

23

nr.L1.2/306/09.11.2015. În conformitate cu acest act, în astfel de cazuri, după deconectarea și coborârea pantografului la locomotivele electrice, personalul de locomotivă „va proceda la depistarea locului defectului în funcție de degajarea de fum sau apariția flocării, va pregăti locul de intervenție, deschizând după caz, capace, trape, etc. și va acționa cu stingătoarele din dotare”. Acest ordin face parte din Bibliografia necesară în cazul modului „Capacitatea de analiză și operare în situații de pericol pentru tren și infrastructură”, competența profesională „CAPABILITATEA de a determina unde să oprească trenul în cazul unui incendiu și de a facilita evacuarea pasagerilor, dacă este cazul”. În cazul incendiului investigat, după constatarea degajării de fum, mecanicul ajutor s-a deplasat la locomotivă împingătoare pentru solicitarea mijlocului de ajutor, iar mecanicul de locomotivă a intervenit pentru ameliorarea acesteia.

Pentru același modul și aceeași competență profesională, Bibliografia mai conține și Dispoziția SNTFM nr.40/2013 – prevenirea apariției începuturilor de incendiu la locomotivele din parcul de exploatare al SNTFM „CFR Marfă” SA. În această dispoziție se menționează faptul că „la locomotivele electrice de 5100 KW începuturile de incendiu apar cu precădere în zona motoarelor de tracțiune afectate de scurgerile de ulei de la compresoarele (de aer) 3EC2/compresorul elicoidal respectiv MT 3 – 4 și blocurile aferente S3/S4 și în zona blocurilor S7 și S8”, la fel ca și în cazul investigat.

Prin dispoziția menționată, pentru evitarea apariției la locomotive a unor incidente de natură electrică ce se pot solda cu începuturi de incendiu s-a dispus unităților gestionare de parc întocmirea unui program de verificare, remediere a deficiențelor și restabilirea a stării de curățenie în zonele vizate, a întregului parc de exploatare locomotive, începând cu data de 01.08.2013. Pentru locomotivele electrice, programul cuprindea printre altele, „restabilirea a stării de curățenie a cablajului de forță din zona EMT3 și EMT4”, „eliminarea tuturor scurgerilor de produse petroliere (ulei) ce deteriorează starea de curățenie și constituie una din principalele surse în producerea și întreținerea incendiilor la locomotive” și „verificarea și reținerii a etanșetăților pe partea de ungere la compresorul de aer cu verificarea și refacerea sistemului de scurgere din tava colectoare și eliminarea pierderilor de ulei la selector”. În aceeași dispoziție, au fost făcute și precizări referitoare la modul de procedură al personalului de locomotivă în astfel de cazuri.

Deși termenul de finalizare a acestor acțiuni pentru întregul parc de exploatare repartizat Sucursalelor a fost 31.12.2013, această dispoziție se regăsește în Bibliografia de instruire a personalului de locomotivă și în anii verificați de comisia de investigație, respectiv 2015 și 2016. Operatorul de transport nu a putut pune la dispoziție documente prin care să dovedească dacă verificările dispuse prin dispoziția menționată s-au mai efectuat și în anii 2015 și 2016, comunicând faptul că această dispoziție se respectă în limita posibilităților, având în vedere programul de circulație și gradul mare de utilizare a locomotivelor.

În concluzie, deși operatorul de transport a recunoscut că există pericolul de apariție a unui incendiu, exact în zonele în care s-a produs incendiul investigat, precum și cauzele de producere, asemănătoare cazului investigat, programul de verificare a parcului de locomotive nu a mai fost respectat. Din dispoziția menționată, la data producerii accidentului, nu se respecta decât modul de procedură a personalului de locomotivă după apariția unei degajări de fum sau incendiu, prin aceasta, operatorul de transport neluând toate măsurile necesare eliminării pericolului recunoscut.

Menționăm faptul că pericolul de apariție a unui incendiu menționat în dispoziția menționată, nu se regăsește și în acțiunea de identificare și evaluare a riscurilor asociate siguranței feroviare efectuate de operator.

24

D. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR

În conformitate cu prevederile OMT nr.535/2007, cu modificările și completările ulterioare, pentru obținerea sau reînnoirea unui certificat de siguranță partea B, pentru fiecare vehicul feroviar motor este necesar un raport de evaluare tehnic (aviz tehnic) eliberat de ONFR, în care să fie menționat că vehiculul este apt din punct de vedere tehnic pentru efectuarea serviciului respectiv.

În luna noiembrie 2015, SNTFM „CFR Marfă” și-a reînnoit certificatul de siguranță partea B, valabil la data producerii accidentului. Operatorul de transport feroviar de marfă nu a putut pune la dispoziție raportul de evaluare tehnic pentru locomotivă nr.40-0852-0, care să stea la baza introducerii acesteia în certificatul de siguranță.

Comisia de investigație consideră că la reînnoirea certificatului de siguranță partea B cu nr. de identificare RO1220150100 deținut de operatorul de transport feroviar de marfă, ASFR nu a respectat în totalitate prevederile OMT nr.535/2007, respectiv Art.19(3), Art.15(4), pct.12 din Anexa 2 – NORME pentru acordarea certificatelor de siguranță.

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

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

norme și reglementări

- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPT nr.1186 din 29.08.2001;
- Regulamentul de remocare și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1815/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- Regulamentul de investigație 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;
- OMT nr.364/2008 privind aprobarea normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate”, valabil până la data de 14 iulie 2011;
- Ordinul MTI nr.315/2011 privind aprobarea normativului feroviar “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Norme de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate;
- Ordinul MTI nr.1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar “Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 315/2011;
- Ordinul MTI nr.535/2007 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România;
- Regulamentul (UE) nr.1078/2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea;
- Regulamentul (UE) NR. 1158/2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară;
- Regulamentul (UE) NR.402/2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor;
- Livretul cu mesul trenurilor de marfă pe Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov, valabil de la 13 decembrie 2015;

26

Referitor la activitatea personalului de locomotivă

În cursul acțiunii de investigație s-a constatat faptul că de la data de 15.09.2015 și până la producerea accidentului (corespunzător condiții de bord existente pe locomotivă și singura pusă la dispoziție de operatorul de transport), personalul de locomotivă care a efectuat serviciu cu aceasta (peste 200 mecanici), nu a întocmit niciun raport de eveniment sau comandă de reparație (cu o singură excepție) prin care să aducă la cunoștință în scris persoanelor competente spre rezolvare faptul că locomotivă avea pierderi mari de ulei la compresoare, deși au consumat acest lucru în conștientă de bord. Prin acest fapt, nu s-a respectat codul de practică „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007”, care prevede la Art.34 (3) această obligativitate.

C. Sistemul de management al siguranței la nivelul operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA

DELM Teiuș din cadrul SNTFM „CFR Marfă” SA a încheiat cu Depoul de locomotive Brașov din cadrul SNTFC „CFR Călători” SA o convenție comună privind unele prestații ce se vor efectua de către acesta din urmă. Printre aceste prestații (având în vedere accidentul investigat), se regăsește:

- efectuarea reviziilor pe procesul tehnologic conform reglementărilor în vigoare;
- emiterea de comenzi de lucru pentru efectuarea de revizii și remedieri ale locomotivelor aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA de către revizorul de locomotivă aparținând SNTFC „CFR Călători” SA și personalul de locomotivă aparținând SNTFM.

Comisia de investigație a constatat faptul că SNTFC „CFR Călători” SA deține proceduri pentru efectuarea acestor prestații, respectiv procedurile operaționale „Efectuarea și urmărirea respectării PT și PTh3 la MR de tracțiune”, cod PO-5-7.5.1-13 și „Comanda, urmărirea și recepția lucrărilor de reparații accidentale și revizii tehnice planificate, pentru MR de tracțiune”, cod PO-5-7.5.1-29.

Urmare verificării acestor proceduri, s-a constatat că ele conțin prevederi contrare referitor la desemnarea persoanei care trebuie să întocmească comanda de lucru, în PO 5-7.5.1-13 fiind menționat că mecanicul locomotivei la sosirea de la drum întocmește comanda de lucru pentru remedierea problemelor aparute în exploatare, contrar prevederilor din codul de practică „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007”, care prevede că acest lucru trebuie efectuat de către revizorul de locomotivă.

Se menționează faptul că după efectuarea operațiilor de remizare la locomotivă nr.40-0852-0 din data de 08.05.2016, deși în conștientă de bord au fost făcute mai multe mențiuni referitoare la unele probleme tehnice aparute în exploatare, nu a fost întocmită comandă de lucru pentru remedieri.

În cadrul operațiilor de remizare, în codul de practică menționat anterior, este prevăzută obligativitatea verificării cantității și calității nisipului din instalația de nisipare a liniei, acest lucru fiind menționat și în PO 5-7.5.1-13. La locomotivă implicată în accident s-a constatat că instalația de nisipare a liniei nu funcționa din cauza lipsei nisipului din cutiile corespuștoare. Conform documentelor puse la dispoziție de către operatorul de transport de marfă și a declarațiilor date de către personalul care a efectuat atât revizia în vederea remizării cât și a celui care a efectuat revizia în vederea punerii în serviciu, a reieșit faptul că pe procesul tehnologic nu exista nisip pentru efectuarea completărilor necesare, acest fapt constituind un factor care a contribuit la producerea accidentului.

Comisia de investigație a mai constatat faptul că formularele tip pentru revizia locomotivelor utilizate de cei doi revizori de locomotivă aparținând Depoului de locomotive Brașov care au efectuat verificările tehnice în vederea remizării/punerii în serviciu a locomotivei în/din depou, sunt diferite între ele, deși ar trebui să arate la fel, și nici unul nu respectă procedura operațională cod F-PO-5-7.5.1-13-01.

25

- Mihai Marcu – Schemele electrice și comenzile locomotivelor, Ed. Tehnică 1992;
- A. Drăghici, I. Căleanu – Cartea mecanicului de locomotive electrice – MTT, ed.1980;
- E. Cincu – Îndrumător pentru utilizarea lubrifiantilor și combustibililor la locomotive și autovehicule, Ed. Porto-Franco Galați, 1991;
- SNCFR – Regionala CF Brașov – Îndrumător de exploatare și depanare a defectelor pentru locomotivă electrică 060 – EA și 060 – EA1 – 5100 kW, ed. 1990;
- Specificația tehnică ST-LE 5100 kW-Rev-Revizii planificate tip PTAE (PTh), RAC, RI, RT, R1, R2 și reparații accidentale tip RIT, RIR, RAD, RA la locomotivele electrice de 5100 kW din anul 2015.

surse și referințe

- declarațiile salariaților implicați în producerea accidentului feroviar;
- fotografii efectuate la locomotivă, la locul producerii accidentului și în unități specializate;
- procese verbale de constatare tehnică pentru locomotivă și cele pentru verificarea și citirea benzilor de viteza și a înregistrărilor consumurilor de energie electrică;
- documentele însoțitoare ale trenului;
- procese verbale încheiate urmare probelor efectuate de comisia de investigație.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la linie

Starea tehnică a liniei nu a influențat producerea accidentului feroviar.

C.5.4.2. Date constatate cu privire la instalațiile feroviare

Instalațiile feroviare au fost găsite în stare de funcționare, fără a influența sau a fi afectate de accidentul feroviar.

C.5.4.3. Date constatate la funcționarea locomotivei și a instalațiilor tehnice ale acesteia

Constatari referitoare la starea locomotivei imediat după producerea accidentului

După lichidarea incendiului trenul a fost retras în Hm Timișu de Sus unde au fost făcute primele verificări ale locomotivei, ocazie cu care s-au constatat următoarele:

- În posturile de conducere, aparatele de măsură, control și comandă erau afumate și o parte din ele erau afectate termic – foto nr.4,5;
- în sala mașinilor, blocurile de redresare 1-6 aveau carcassile de protecție și cablajul electric deteriorate urmare incendiului;
- blocurile S1+S6 aveau contactoarele și cablajul electric aferent deteriorate urmare incendiului în proporții diferite;
- blocul S7 prezenta urme de afectare termică cu distrugerea casetei S7-43, a releelor și a USOL-urilor montate pe acestea; Comutatoarele pentru curent comandă, motore de tracțiune, protecții incendiu în poziția “conectat”, comutatorul pentru bateria de acumulatori în poziția “deconectat”; Casetele cu relele din partea inferioară (ultimele două rânduri) intacte și sigilate, cu urme de fum pe geamurile de protecție – foto nr.6;
- blocul S8 cu tot aparatul și cablajul din interior erau afectate termic;
- din aspectarea vizuală a cablajului din camera de înaltă tensiune s-a constatat faptul că acesta a fost afectat termic;
- transformatorul principal și selectorul nu prezentau urme de deformare;
- mașonul de legătură dintre radiatorul transformatorului și pompa trafo era ars – foto nr.7;

27

- motoarele de tracțiune nr.1,2 și 6 aveau cablajul de forță cu izolația intactă, fără urme de afectare termică;
- motorul de tracțiune nr.5 prezenta cablajul de forță cu izolația afectată termic – foto nr.8;
- capacul de vizitare al motorului de tracțiune nr.3 era afectat termic – foto nr.9;
- motoarele de tracțiune nr.3 și 4 aveau cablajul de forță ars cu distrugerea completă a izolației și culoare roșie a conductorilor – foto nr.10,11;
- cablajul de forță și de joasă tensiune montat sub plafonul locomotivei din sala mașinilor avea izolația arsă;
- în zona compresorului nr.2 exista murdărie (ulei și apă) sub covorul de protecție din cauciuc – foto nr.12;
- covoarele de protecție din sala mașinilor nu erau afectate termic;
- cutiile de nisip erau goale cu excepția cutiilor de la osia nr.1 partea stângă și osia nr.6 partea dreaptă;
- la instalația de nisipare a liniei aferentă osiei nr.4 partea stângă sens de mers, racordul de aer era desprins din legătură, fără urme de lovire – foto nr.13;



Foto nr.4



Foto nr.5



Foto nr.6



Foto nr.7



Foto nr.8



Foto nr.9



Foto nr.10



Foto nr.11



Foto nr.12



Foto nr.13

28

29

Constatări efectuate la locomotivă pe canalul de revizie

În data de 10.05.2016 cu ocazia verificărilor efectuate la canalul de revizie din Depoul de Locomotive Brașov s-au mai constatat următoarele:

- a fost verificat nivelul uleiului din tobele de angrenaj, acesta fiind constatat între valoarea minimă și maximă;
- boghiul nr.1 în zona motorului de tracțiune nr.3 pe rama boghiului, cilindru de frână, carcasa exterioră a motorului, toba de angrenaj și podeaua locomotivei, avea urme de murdărie (ulei impregnat cu praf) foto nr.14-17;



Foto nr.14



Foto nr.15



Foto nr.16



Foto nr.17

- la boghiul nr. 2 în zona motorului de tracțiune nr.4 pe rama boghiului, cilindru de frână, carcasa exterioră a motorului, toba de angrenaj, elementele timoneriei de frână și podeaua locomotivei se observă urme de ardere, dinspre motor spre cuplajul transversal dintre boghiuri – foto nr.18,19;

30



Foto nr.18



Foto nr.19

- la aspectarea vizuală prin demontarea capacului de vizitare a colectoarelor motoarelor de tracțiune, acestea au fost constatate având o culoare corespunzătoare unui motor în exploatare fără a prezenta urme de flămăre;
- la MT nr.4 la demontarea capacului de vizitare, pe acesta s-a constatat murdărie depusă pe interiorul acestuia (praf, ulei și apă), lucru ce nu a fost constatat la demontarea celorlalte capace ale motoarelor de tracțiune – foto nr.20,21;



Foto nr.20



Foto nr.21

- saboții de frână ai locomotivei prezentau urme de lucru (culoare și suprafață de contact cu bandajul) normale, cu uzuri și cote diferite;
- nu au fost demontate capacele de la cutiile de osie, de la dispozitivele conductoarelor de retur, ghebăr viteze și dispozitivul de antrenare UBB, întrucât cutiile de osie nu prezentau urme de încălzire sau de curgere a unsoarei;
- perile pantografelor nu prezentau fisuri sau rupturi având urme normale de lucru, fără urme de flămăre – foto nr.22,23;
- contactele disjunctivului nu prezentau urme de lucru necorespunzătoare – foto nr.24,25;
- bateriile de acumulatori ale locomotivei erau în stare bună în nișa nr.1, iar cele din nișele nr.2 și nr.3 erau afectate termic cu carcassele degradate în proporții diferite;

31

- pe locomotivă s-au găsit un număr de 7 stingătoare cu bioxid de carbon tip G, respectiv 4 buc. G2, 2 buc. G3, 1 buc. G5 cu termenul de valabilitate luna 09 2016;
- bandajele tuturor roților nu prezentau deplasări de la semne față de discurile roților;
- în data de 17.05.2016 la cuplarea conductei de aer a locomotivei 060 EA nr.40-0852-0 la o altă locomotivă pentru efectuarea verificărilor privind funcționarea frânei, s-a constatat funcționarea frânei la boghiul nr.1 și pierderi de aer la instalație, care nu permiteau funcționarea frânei la boghiul nr.2;



Foto nr.22



Foto nr.23



Foto nr.24



Foto nr.25

Constatări efectuate la locomotivă după ridicare în vinciuri

După ridicarea locomotivei în vinciuri în cadrul Secției IRLU Craiova s-au aspectat motoarele de tracțiune, boghiurile și partea inferioară a cutiei locomotivei, fiind constatate suplimentar următoarele:

- motoarele de tracțiune nr.3 și 4, aveau cablurile de alimentare (cablajul de forță) cu izolația arsă, fără urme de flămără sau funcționare necorespunzătoare a colectorului rotorului, fără urme de scurtcircuit sau defecte mecanice care să conducă la puneri la masă sau arcuri electrice;
- în interiorul motorului de tracțiune nr.4 în zona capacului de vizitare, exista o stare de murdărie datorată scurgerilor de ulei, iar la exterior acesta era acoperit cu ulei (transformator/compresor) și praf;

32

B. motorul de tracțiune nr.4:

- cablurile de alimentare (cablajul de forță) aveau izolația arsă până la intrarea în motor;
- nu s-a depistat contact imperfect în alveolele jugului de intrare a cablajului de forță al motorului;
- axa neutră a motorului era corespunzătoare, motorul fiind la semn;
- suprafața colectorului era curată, fără urme de flămără sau funcționare necorespunzătoare - foto nr.26;
- perile erau cu uzura uniformă și normală, forța de apăsare fiind corespunzătoare - foto nr.27;
- nu exista bandaj rotorice desprinse sau cu urme de exfoliere;
- motorul prezenta urme de afectare termică pe suportii port-perie și izolatori;
- motorul nu prezenta defecte mecanice, acesta rotindu-se normal.



Foto nr.26



Foto nr.27

De asemenea s-a mai constatat faptul că motoarele de ventilator aferente celor șase motoare de tracțiune care aspiră aerul din exterior și îl direcționează spre motoarele de tracțiune, pentru răcirea acestora erau foarte murdare, cu urme de praf, datorită faptului că locomotiva nu a mai efectuat o reparație planificată din anul 2004 - foto nr.28, acest fapt contribuind la depunerea de impurități în zona superioară a motoarelor de tracțiune.

34

- boghiurile prezentau o stare de curățenie necorespunzătoare fiind parțial acoperite cu ulei și praf - foto nr.26;
- partea inferioară a cutiei locomotivei prezenta de asemenea o stare de curățenie necorespunzătoare fiind acoperită de ulei (transformator/compresor) și praf - foto nr.27;
- selful de aplatisare prezenta urme de afectare termică;
- izolația cablurilor de comandă de la blocul S4 era arsă, cuplurile circuitului de comandă topite, izolația cablurilor de forță afectate termic;
- izolația cablurilor de comandă de la blocul S3 era arsă, cuplurile și cablurile de forță afectate termic.



Foto nr.26



Foto nr.27

Constatări efectuate la motoarele de tracțiune nr.3 și nr.4

După aspectarea celor două motoare de tracțiune s-au constatat următoarele:

A. motorul de tracțiune nr.3:

- cablurile de alimentare (cablajul de forță) aveau izolația arsă până la intrarea în motor;
- nu s-a depistat contact imperfect în alveolele jugului de intrare a cablajului de forță al motorului;
- axa neutră a motorului era corespunzătoare, motorul fiind la semn;
- suprafața colectorului era curată, fără urme de flămără sau funcționare necorespunzătoare;
- perile erau cu uzura uniformă și normală, forța de apăsare fiind corespunzătoare;
- nu exista bandaj rotorice desprinse sau cu urme de exfoliere;
- motorul nu prezenta defecte mecanice, acesta rotindu-se normal.

33



Foto nr.28

Constatări referitoare la activitatea de revizii planificate și întreținere a locomotivei

În perioada analizată de comisia de investigare (ianuarie 2014 până la producerea accidentului), locomotiva a efectuat un număr de 8 revizii planificate (4 RT, 2 R1, 2 R2) în secțiile IRLU din Craiova (5 revizii), Roșiori (2 revizii) și Drobeta Turnu Severin (1 revizie).

Urmare verificării comenzilor de reparații întocmite cu aceste ocazii, s-au constatat următoarele:

- la fiecare revizie planificată efectuată în Secția IRLU Craiova, valoarea rezistenței de izolație la motoarele de tracțiune a avut valori cuprinse între 0,5 - 0,6 Mohm, valoarea admisă fiind $\geq 0,5$ Mohm;
- la reviziile planificate efectuate la celelalte secții, valoarea rezistenței de izolație la motoarele de tracțiune a avut valori cuprinse între 10 - 14 Mohm respectiv 12 - 16 Mohm la Roșiori și între 10 - 30 Mohm la Drobeta Turnu Severin;
- variația acestor valori a fost de la 0,5 - 0,6 Mohm în luna ianuarie 2014 la Craiova, la 10 - 14 Mohm în luna aprilie 2014 la Roșiori și de la 12 - 16 Mohm în luna octombrie 2014 la Roșiori, **din nou** la 0,5 - 0,6 Mohm în luna ianuarie 2015 la Craiova;
- aspectele prezentate denotă o posibilă superficialitate în efectuarea acestor măsurători și o lipsă de verificare și țineră sub control a funcționării motoarelor de tracțiune. Menționăm faptul că în conformitate cu Specificația tehnică pentru reviziile planificate la locomotivele electrice, măsurarea rezistenței de izolație cu motoarele legate în circuit și completarea fișei de măsurători trebuie efectuată numai la revizia de tip R2;
- locomotiva a avut pierderi de ulei la compresoare menționate în comenzile de lucru unificate întocmite la intrarea în reviziile planificate începând cu data de 15.01.2014;
- în toate comenzile de lucru unificate întocmite la intrarea în reviziile planificate în anul 2015 este menționat faptul că existau pierderi de ulei la compresoare, în ultimele două, întocmite în luna

35

septembrie și decembrie fiind menționat chiar faptul că locomotiva avea "pierderi foarte mari de ulei la compresoare";

- pentru toate mențiunile referitoare la pierderile de ulei, în comenzile de reparații erau trecute numele persoanei care a lucrat în vederea remedierii defectului cu excepția comenzii de la ultima revizie planificată din data de 13.12.2015 unde nu era trecut niciun nume;

- în fișa "protocol de încercare verificare instalație de uns buza bandajului - cod FM9" întocmită urmare reviziei tip R1 efectuată în data de 21.07.2014 în Secția IRLU din Drobeta Turnu Severin este menționat faptul că ambele tipuri de instalație de uns buza bandajului (Friedmann și Secheron) "corespund", deși locomotiva este dotată doar cu instalație de uns buza bandajului tip Friedmann, pe o locomotivă electrică neputând fi montate două instalații diferite pentru efectuarea acestei operații;

- în ceea ce privește verificarea instalației de antipatinaj, conform comenzilor de lucru unificate din perioada analizată de comisia de investigație, amplificatorul de relea a fost verificat și reglat la valoarea de 1,75 mA doar de două ori, cu ocazia efectuării reviziilor planificate de tip R 2 (ultima în data de 12.01.2015), deși în ordinul DGT nr.310/4a/2800/1993, pct.1.7, este prevăzut ca acest lucru să se efectueze cu ocazia tuturor reviziilor planificate, respectiv și la cele de tip RT și R1.

Din cele prezentate anterior se poate concluziona că deși au fost semnalate pierderi de ulei la compresoare și locomotiva a efectuat revizii planificate aceste deficiențe nu au fost remediate.

C.5.4.4. Date constatate cu privire la circulația trenului

Conform datelor furnizate de instalația de înregistrare a vitezei IVMS, trenul a plecat din stația CFR Brașov Triaj la ora 20:30 și până la oprirea acestuia urmare producerii accidentului, au fost respectate obligațiile instrucționale în ceea ce privește verificarea eficacității frânei automate a trenului și respectarea vitezei de circulație. Trenul a oprit în stația CFR Dârste, și după o staționare de 20 minute, a plecat la ora 21:09. Prin Hm Timișu de Sus, trenul a trecut pe linie „în abateră”, cu viteză de 11 km/h. În continuare, viteza trenului a crescut la valoarea de 50 km/h pe o distanță de 0,883 km, pe o porțiune de linie cu rampă în sensul de mers al trenului cu o valoare medie de 24,54 %.

De la această valoare, pe o distanță de 2,355 km, cu rampă în sensul de mers al trenului, cu valoare medie de 23,87 %, viteza a scăzut la valoarea de 36 km/h, apoi la 0 km/h în 0,854 km, trenul oprindu-se la ora 21:34 în linie curentă, fără ca această oprire să fie menționată în foaia de parcurs. După o staționare de 2 minute, trenul a parcurs în continuare o distanță de 2,473 km cu viteză variabilă de 5-12 km/h, după care s-a oprit, timpul total fiind de 21 minute. Nici această oprire nu este menționată în foaia de parcurs. După o staționare de cea 3 minute, de la ora 22:01, timp de 13 minute, trenul a parcurs o distanță de 0,501 km, cu valori ale vitezei de 1-3 km/h. De la ora 22:14 pe diagrama vitezei nu s-a mai înregistrat curba vitezei, această oră fiind ora la care s-a produs accidentul – fig. nr.1.

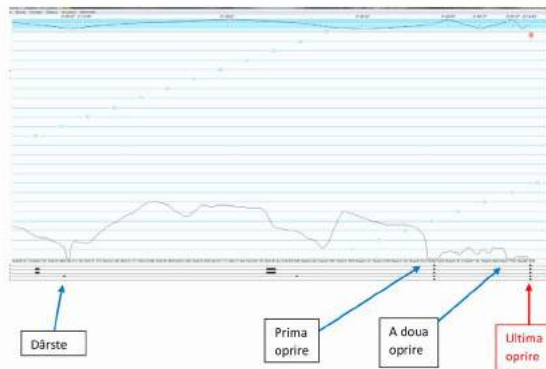


Fig.nr.1

Se menționează faptul că pe înregistrarea IVMS nu se observă patinări ale locomotivei.

Datorită incendiului produs și distrugerea contoarelor CEL, nu s-a putut efectua verificarea consumului de energie electrică.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

Personalul operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM "CFR Marfă" SA care a condus și deservit trenul de marfă nr.33304 implicat în accident a lucrat în regim de turnus. Personalul de conducere și deservire al locomotivelor de remorcare a avut prezentarea la serviciu la data de 08.05.2016, ora 19:30 pentru locomotiva titulară, respectiv 19:40 pentru locomotiva împingătoare. După efectuarea probei de frână, încheiată la ora 20:20, trenul a plecat din stația CFR Brașov Triaj la ora 20:30.

Având în vedere cele consemnate mai sus, se poate concluziona că în cazul personalului de conducere și deservire a locomotivelor ce au asigurat remorcare trenului de marfă nr.33304 nu au fost constatate nereguli în ceea ce privește respectarea duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.

La data producerii accidentului feroviar, personalul operatorului de transport feroviar de marfă deținea permise de conducere pentru tipurile de locomotivă conduse și deservite, autorizații pentru exercitarea funcției, precum și autorizații pentru efectuarea prestației la care s-a produs accidentul. De asemenea, personalul de conducere și deservire al locomotivelor deținea avizele medicale și psihologice necesare exercitării funcției, în termen de valabilitate și fără observații.

36

37

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a locomotivii

Conform constatărilor efectuate și consemnate în capitolul C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia, locomotiva implicată în accident prezenta pierderi de ulei la compresoarele de aer cel puțin din data de 15.01.2014, fără ca aceste pierderi să fie remediate cu ocazia reviziilor planificate. În toate comenzile de lucru unificate întocmite la intrarea în revizii planificate în anul 2015 este menționat faptul că existau pierderi de ulei la compresoare, în ultimele două, întocmite în lunile septembrie și decembrie fiind menționat chiar faptul că locomotiva avea "pierderi foarte mari de ulei la compresoare". Această stare de fapt, cumulată cu faptul că locomotiva avea termenul de efectuare a reparațiilor planificate, depășit, trebuind să fie retrasă din serviciu, a făcut ca în zona motoarelor de tracțiune nr.3 și nr.4 ca și pe boghiuri și elementele aflate sub locomotivă în zonele de poziționare a compresoarelor de aer nr.1 și nr.2 să existe depuneri de ulei îmbibate cu praf.



Foto nr.29

De asemenea, personalul de locomotivă care a efectuat serviciu cu locomotiva în perioada analizată de comisia de investigație, nu a informat asupra acestui aspect personalul abilitat pentru a remedia defectul, prin întocmirea de comenzi de lucru și/sau rapoarte de eveniment.

În cursul acțiunii de investigație s-a mai constatat faptul că la locomotivă, deși a ieșit pentru remorcare trenului dintr-o unitate de tracțiune, nu funcționa instalația de nisipare a liniei, contrar prevederilor din „Instrucția personalului de locomotivă nr.201/2007”, Art.40, lit.h), acest fapt constituind un factor care a condus la producerea accidentului feroviar. Menționăm faptul că aceeași constatare a fost făcută și la locomotiva împingătoare.

Locomotiva implicată în accident a efectuat ultima reparație planificată de tip RR în anul 2004, și până la data producerii accidentului a parcurs un număr de 735 911 km.

38

39

Conform normativului feroviar NF 67-006:2011 aprobat prin Ordinul MTI nr.315/2011 modificat și completat prin Ordinul MTI nr.1359/2012, dar și a normativului aprobat prin OMT nr.364/2008 valabil până la data de 14 iulie 2011, acesta ar fi trebuit să mai efectueze o reparație planificată cel mai târziu în anul 2010 (5 +/- 1 ani sau 500 mii km. parcurși) de tip RR și să mai fie programată pentru o nouă reparație în anul 2016 (sau 600 de mii km. parcurși) de tip RG, aceste norme fiind maximele, deținătorii de vehicule feroviare putând fixa doar termene de timp sau kilometri parcurși mai mici. La momentul producerii accidentului, locomotiva avea depășită și norma de kilometri de la ultima reparație. Se menționează faptul că "pentru vehiculele feroviare la care intervalul dintre reviziile și reparațiile planificate este exprimat atât în unități de timp, cât și în kilometri parcurși, retragerea din circulație, pentru efectuarea reviziilor sau reparațiilor planificate, se efectuează atunci când una dintre cele două norme a fost realizată prima".

Precizăm faptul că în conformitate cu normativul tehnic feroviar menționat, valabil la data producerii accidentului, "prin efectuarea de revizii și reparații planificate la vehicule feroviare și la ansamblurile și subsansamblurile având clasa de risc 1 A trebuie să se garanteze siguranța circulației și securitatea transportului la nivelul sistemului feroviar, în situații critice, fiind susceptibile de a cauza rănirea persoanelor sau pagube materiale importante".

În cadrul efectuării reparațiilor planificate de tip RR sau RG, conform nomenclatoarelor de lucrări, atât compresoarele de aer cât și electromotoarele de tracțiune se demontează de pe locomotivă efectuându-se reparații complexe.

Reparațiile planificate efectuate la locomotivă "au ca scop restabilirea stării de bună funcționare și a capacității de funcționare a acestora, la parametrii prevăzuți în instrucțiile și prescripțiile tehnice de reparație, intervalul dintre reviziile și reparațiile planificate fiind compatibil cu nivelul de fiabilitate și disponibilitate al vehiculelor feroviare sau al subsansamblurilor acestora".

De asemenea, "lucrările efectuate în cadrul reviziilor și reparațiilor planificate trebuie să asigure vehiculelor feroviare potențialul tehnic necesar desfășurării transporturilor feroviare în condiții de siguranță, confort și securitate a circulației între două revizii sau reparații planificate consecutive".

În urma acțiunii de investigație s-a mai constatat faptul că deși locomotiva avea ambele norme pentru efectuarea reparațiilor planificate depășite, nu a fost respectată nici norma de timp pentru efectuarea reviziilor planificate, la data producerii accidentului, locomotiva având un număr de 65 zile de serviciu efectuate de la ultima revizie.

Comisia de investigație consideră necesar să precizeze faptul că în conformitate cu prevederile:

- normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate”, aprobat prin OMT nr.364/2008,
- normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate” aprobat prin Ordinul nr. 315/2011 cu modificările și completările ulterioare,

locomotiva 060 EA nr.40-0852-0 trebuia să fie retrasă din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate din anul 2010, sau după parcurgerea a 500 000 km. Conform ultimului normativ, norma de kilometri a fost modificată la valoarea de 600 000 km, dar nici această normă nu a fost respectată.

Având în vedere cele menționate se poate concluziona faptul că locomotiva 060 EA nr.40-0852-0 ce a remorcat trenul de marfă nr.33304 din data de 08.05.2016 nu avea potențialul tehnic necesar desfășurării transporturilor feroviare în condiții de siguranță, confort și securitate a circulației, acest fapt constituind un factor care a contribuit la producerea accidentului.

C.6.2. Analiză și concluzii privind modul de producere a accidentului

Circulația trenului

Trenul de marfă nr.33304 a plecat din stația CFR Brașov Triaj în data de 08.05.2016 la ora 20:30 și a avut o oprire în stația CFR Dârste, cu staționare între orele 20:49 – 21:09.

După trecerea trenului de Hm Timișu de Sus și atingerea vitezei de 50 km/h (ora 21:34, respectiv 25 minute după plecarea din stația CFR Dârste), viteza trenului a scăzut lent până la valoarea de 36 km/h, după care brusc la 0 km/h, trenul oprindu-se.

Din declarațiile personalului de locomotivă a reieșit faptul că această oprire s-a datorat deconectării disjunctoarelor datorită intrării în acțiune a releului maximal de curent S7.38.7 pentru suprasarcină 25 kV cu semnalizare prin releul poziția S 7.43.7. Conform aceluiași declarații, după efectuarea verificărilor necesare conform Îndrumătorului de exploatare, fără a se constata vreun defect, mecanicul a conectat disjunctorul și trenul și-a continuat mersul până când s-a produs o nouă deconectare a disjunctoarelor cu aceeași semnalizare și trenul s-a oprit la ora 22:14 după 34 minute de la prima deconectare, aflându-se în tunel.

Conform înregistrărilor IVMS, în această perioadă de timp de 34 minute, trenul a parcurs 3,181 km, cu viteze cuprinse între 2 – 12 km/h, viteza medie fiind de 6,7 km/h. *Ultimii 530 m din această distanță au fost parcurși în 13 minute 39 secunde, cu două scurte opriri care au cumulată 3 minute 39 secunde, viteza maximă de 3 km/h și o viteză medie de 2,1 km/h. Menționăm faptul că după intrarea în tunel și deconectarea disjunctoarelor, trenul a parcurs distanța de 300 m într-un timp de 8 minute și 14 secunde cu viteza maximă de 3 km/h pe o porțiune de linie în rampă cu declivitate de 24,4‰.*



Fig. nr.

Comisia de investigație consideră că în condițiile existente la momentul respectiv, cu ploaie abundentă, nefuncționarea instalațiilor de nisipare a liniei la cele două locomotive precum și reducerea capacității de tracțiune a locomotivei împingătoare, locomotiva titulară a fost foarte solicitată pentru remorcarea trenului.

Probe efectuate

În data de 31.08.2016 s-a efectuat o probă de parcurs pe distanța Brașov Triaj – Predeal pentru măsurarea temperaturii la cablajul de forță al unui motor de tracțiune și urmărirea în exploatare a funcționării celor două locomotive de remorcă.

40

În condițiile utilizării motoarelor de tracțiune la valoarea curentului unioară (1250-1300 A), temperatura acestora atinge valoarea maximă admisă de încălzire în timp de o oră. Valoarea acestei temperaturi este de 140°C la rotor și de 155°C la poli principali E, F, la poli auxiliari și înfășurarea de compensație.

Având în vedere cele prezentate anterior, a constatărilor efectuate, a focarelor și a modului de propagare a incendiului (56 minute de la apariția degajării de fum până la începerea acțiunii de stingere de către pompieri), comisia de investigație consideră că în remorcarea trenului de marfă nr.33304, locomotiva titulară s-a atins valoarea temperaturii maxime admise a motorului de tracțiune nr.4, fapt ce a condus la supraîncălzirea mizeriei formate din praf și ulei de compresor din zona superioară a acestuia, care arzând în stare moacă a dus la apariția unei degajări de fum. Mizeria formată din praf și ulei de compresor s-a acumulat datorită necetării reparațiilor și reviziilor planificate la termenele stabilite de reglementările în vigoare și a neremedierii pierderilor de ulei existente la compresoarele locomotivei.

În cazul investigat, curenții de aer existenți în tunel în momentul opririi locomotivei după apariția degajării de fum au favorizat aprinderea cablajului de forță a motorului de tracțiune și a depunerilor de produse petroliere.

C.7. Cauzele producerii accidentului

C.7.1. Cauza directă, factori care au contribuit

Cauza directă a producerii accidentului a constituit-o supraîncălzirea motorului de tracțiune nr.4 și a depunerilor de produse petroliere provenite din funcționarea defectuoasă a compresoarelor de aer, care sub acțiunea curenților de aer din tunel unde a fost oprită locomotiva, a condus în final la aprinderea cablajului de alimentare a motorului.

Factorii care au contribuit la producerea accidentului au fost:

- puterea solicitată a motoarelor de tracțiune la valori și variații mari ale intensității curentului electric, o perioadă mare de timp, pe fondul condițiilor în care s-a efectuat remorcarea trenului de marfă nr.33304 din data de 08.05.2016 (ploaie abundentă, profilul liniei în rampă cu o declivitate medie de 24,43‰, reducerea capacității de remorcă a locomotivei împingătoare datorită tendinței de patinare a acesteia și a intrării în acțiune a protecției antipatinaj);
- nefuncționarea instalațiilor de nisipare a liniei la locomotivele de remorcă ale trenului;
- întreținerea necorespunzătoare a locomotivei prin neremedierea pierderilor de ulei la compresoarele de aer;
- menținerea în exploatare a locomotivei EA nr.40-0852-0 cu un potențial tehnic care nu asigură condiții de siguranță, confort și securitate a circulației, după depășirea normelor de timp și kilometri impuse pentru efectuarea reparațiilor și a reviziilor planificate.

C.7.2. Cauze subiacente

Cauzele subiacente ale producerii accidentului au fost:

- nerespectarea prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Art.40, lit.h, care interzice „ieșirea locomotivelor din unitățile de tracțiune pentru remorcarea trenurilor sau manevră, cu următoarele piese, instalații și echipamente lipsă sau defecte: ... instalația de nisipare a liniei”;
- nerespectarea prevederilor din Specificația tehnică ST-LE 5100 kW-Rev.-Revizii planificate tip PTAE (PTh), RAC, RI, RT, R1, R2 și reparații accidentale tip RIT, RIR, RAD, RA la locomotivele electrice de 5100 kW din anul 2015, care stipulează la punctul 95, „remedierea pierderilor de ulei și aer” în cadrul reviziilor planificate tip RT, R1, R2;

42

Trenul la care s-a făcut proba a avut un tonaj brut de 1330 și o lungime de 297 m, având condiții asemănătoare trenului implicat în accident cu mențiunea că locomotiva împingătoare nu a fost o locomotivă seria 47. De asemenea, condițiile atmosferice nu au fost aceleași cu cele de la producerea accidentului (ploaie abundentă) și nici nu s-a procedat la oprirea trenului după trecerea de Hm Timișu de Sus.

Măsurarea temperaturii s-a făcut prin montarea sondei pe unul din cablurile de forță, cu citirea valorilor înregistrate în punctele alese de comisia de investigație împreună cu reprezentanții operatorului de transport, puncte caracterizate prin valoare mare a pantei sau cu succesiune de curbe.

În punctele menționate, locomotiva titulară a funcționat cu gradatorul între pozițiile 12 – 28 și valori ale curentului pe motoarele de tracțiune între 550 – 1300 A. În aceleași puncte, locomotiva împingătoare a funcționat cu gradatorul între pozițiile 3 – 19 și valori ale curentului pe motoarele de tracțiune între 50 – 700 A.

Pentru simularea faptului că la data producerii accidentului locomotiva împingătoare nu avea capacitatea de împingere maximă, după trecerea prin Hm Timișu de Sus s-a solicitat reducerea forței de împingere a locomotivei împingătoare până în apropiere de stația CFR Predeal.

În aceste condiții, ultimii km au fost parcurși cu funcționarea locomotivelor astfel:

- locomotiva titulară la o valoare a curentului pe motoarele de tracțiune de 1150-1300 A, poziția gradatorului fiind pe treapta 12;
- locomotiva împingătoare la o valoare a curentului pe motoarele de tracțiune de 100-550 A, poziția gradatorului fiind pe treapta 3.

În aceste condiții, viteza de circulație a trenului a scăzut de la valoarea de 44 km/h la 22 km/h și apoi la 13 km/h pe o distanță de 2,3 km și un timp de 7 minute, motiv pentru care s-a solicitat locomotivei împingătoare sporirea forței de împingere.

Pe tot parcursul efectuării probei, valoarea temperaturii pe cablul de forță a crescut de la valoarea de 25,3 °C (25,6 °C mediu ambiant) la valoarea de 49 °C (30 °C mediu ambiant). La gara în stația CFR Predeal, în sala mașinilor se simțea un puternic miros de vopsea, temperatura măsurată cu o cameră cu termovizor fiind de 73,8 °C în zona motorului de tracțiune nr.4 sub capacul de vizitare și de 82,2 °C în zona țevilor de la compresorul de aer nr.2.

Concluzii privind funcționarea motoarelor de tracțiune și producerea accidentului

Puterea motoarelor de tracțiune este limitată de temperatura diferitelor elemente, în principal a izolației înfășurărilor. Temperatura limită admisă pentru înfășurări depinde de clasa de izolație folosită. Întrucât motoarele de tracțiune funcționează la sarcini foarte variabile, temperatura limită poate fi atinsă la sarcini mari care acționează timp scurt sau la sarcini mici care acționează timp îndelungat.

S-a definit **puterea unioară**, acea putere la arborele motoarelor, cu care funcționând din stare rece, ele ating temperatura maximă admisibilă (de încălzire) în decurs de o oră.

Conform înregistrărilor instalației IVMS menționate în capitolul C.5.4.4. *Data constatate cu privire la circulația trenului*, de la plecarea din stația CFR Dârste până la ultima oprire a trenului și producerea incendiului, locomotiva a funcționat în remorcarea trenului 59 minute, din care ultimele 13 minute parcurgând 0,530 km cu o viteză medie de 2,1 km/h și cu funcționarea parțială a locomotivei împingătoare căreia li intra în acțiune protecția antipatinaj ce reducea forța de împingere, datorită tendințelor de patinare a osiei nr.1.

41

- nerespectarea prevederilor Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate". Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012, pct.3.1, de retragere a locomotivei din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate;

- nerespectarea normelor de timp pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate stipulate în Normativul feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012, tabelul nr.3.1.

C.7.3. Cauze primare

Cauza primară a producerii accidentului a fost întocmirea necorespunzătoare a procedurii operaționale „Întreținere și reparații material rulant tracțiune” cod PO 74.3, elaborată în anul 2011, care nu prevede retragerea locomotivelor din serviciu pentru efectuarea reparațiilor planificate, ci efectuarea acestora în funcție de fondurile alocate. Astfel, această procedură nu respectă Normativul feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate", aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.315/2011 modificat și completat prin OMTI nr.1359/2012.

C.8. Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigație s-au făcut următoarele constatări privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor accidentului:

- carnetul de bord existent pe locomotivă la data producerii accidentului, nu avea paginile numerotate, nu era srușuit și sigilat în conformitate cu prevederile ordinului DTV nr.17/RLH/2372/1981;
- în foaia de parcurs nu sunt menționate cele două opriri survenite între stația CFR Dârste și ultima oprire din momentul producerii accidentului, contrar prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Anexa nr.1, Art.19 (1), lit.d);
- nerespectarea prevederilor din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, Art.34 (3) și Art.2(1) lit.d) din Anexa nr.4, de „aducere la cunoștință în scris persoanelor competente pentru rezolvare”, a „problemei apărute în exploatare”, pe lângă „consemnarea în carnetul de bord al locomotivei”, respectiv de a „solicita personalului tehnic de specialitate remedierea problemelor tehnice apărute în parcurs sau constatate cu ocazia reviziei intermediare...” de către întreg personalul (mecanici și revizori de locomotivă) care au efectuat serviciu sau au revizuit locomotiva din luna septembrie 2015 și până la producerea accidentului;
- formularele tip pentru revizia locomotivelor utilizate de cei doi revizori de locomotivă aparținând Depoului de locomotive Brașov care au efectuat verificările tehnice în vederea remizării/punerii în serviciu a locomotivei în/din depou, sunt diferite între ele, deși ar trebui să arate la fel, și nici unul nu respectă procedura operațională cod F-PO-5-7.5.1-13-01 a operatorului de transport SNTFC „CFR Călători” SA.

D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

1. În cursul acțiunii de investigație s-a constatat faptul că locomotiva implicată în accidentul feroviar nu avea potențial tehnic care să asigure condiții de siguranță, confort și securitate a circulației, având normele de timp și kilometri pentru efectuarea atât a reparațiilor planificate cât și a reviziilor planificate depășite, contrar prevederilor Ordinului MTI nr.1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp

43

sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 315/2011, acest fapt constituind un factor care a contribuit la producerea accidentului.

De asemenea, locomotiva nu avea funcțională instalația de nisipare a liniei, defect ce interzicea ieșirea acesteia dintr-o unitate de tracțiune conform codului de practică „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr.201/2007, Art.40, acest fapt constituind un factor care a contribuit la producerea accidentului.

În ceea ce privește potențialul tehnic al locomotivei, operatorul de transport feroviar de marfă nu a putut pune la dispoziție raportul de evaluare tehnică, care stă la baza introducerii acesteia în certificatul de siguranță, contrar prevederilor din OMT nr.535/2007.

În acest sens, comisia de investigare consideră că la reînnoirea certificatului de siguranță partea B cu nr. de identificare RO1220150100 deținut de operatorul de transport feroviar de marfă, ASFR nu a respectat în totalitate prevederile ordinului menționat, respectiv Art.19(3), Art.15(4), pct.12 din Anexa 2 – NORME pentru acordarea certificatelor de siguranță.

Având în vedere că aceste constatări reprezintă abateri de la reglementările în vigoare precum și faptul că supravegherea operatorilor economici din sistemul de transport feroviar și acordarea certificatelor de siguranță sunt atribuțiile Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, comisia de investigare nu consideră necesară emisia unor recomandări de siguranță, dar propune acordarea unei atenții sporite în efectuarea acestor atribuții.

2. În cursul acțiunii de investigare, în ceea ce privește sistemul de management al siguranței operatorului de transport feroviar de marfă, s-au constatat deficiențe la întocmirea unor proceduri și instrucțiuni așa cum sunt ele semnalate în capitolul C.5.2. *Sistemul de management al siguranței* din prezentul raport, fapt pentru care comisia de investigare recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de marfă revizuirea sistemului de management al siguranței, prin întocmirea unor proceduri sau instrucțiuni în conformitate cu normele naționale și europene în vigoare pentru ținerea sub control a riscurilor asociate operațiilor feroviare și respectarea acestora.

3. Din analiza documentelor puse la dispoziție, comisia de investigare a constatat faptul că personalul de locomotivă este instruit teoretic și din prevederile Îndrumătorului pentru prevenirea incendiilor la locomotive aprobat cu Ordinul 17 RL/1/1988, în ceea ce privește efectuarea reviziilor la locomotive, numărul de stingătoare necesare pe locomotivă și încadrarea incendiilor la vehiculele feroviare motoare.

În conformitate cu actul Direcției Generale de Reglementări și Calitatea Serviciilor în Sistemul Feroviar din cadrul MLPTL, transmis și către „SNTFM „CFR Marfă” SA, Ordinul 17 RL/1/1988 a devenit caduc (fără putere legală).

Având în vedere acest aspect, comisia de investigare recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR ca în conformitate cu atribuțiile ce îi revin conform *Legii privind siguranța feroviară* respectiv „monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță”, să procedeze la actualizarea cadrului de reglementare în ceea ce privește activitatea de prevenire a incendiilor la locomotive.

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 SNTFM „CFR Marfă” SA și operatorului de transport feroviar de călători „SNTFC „CFR Călători” SA.

Membrii comisiei de investigare:

| | |
|---------------|--------------------------|
| Sever PAUL | - investigator principal |
| Tudor CIOLACU | - membru |

+
* *

44

45

