



DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ AL REȚELEI CFR - 2020

ANEXA 4.d **MANAGEMENTUL UNITAR AL INTERVENȚIILOR ÎN CAZUL
ACCIDENTELOR PE CALEA FERATĂ**

Valabilitate: 15.12.2019 – 12.12.2020

Versiune: 9.0

Actualizare: 15.12.2019



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE CFR SA

**INSPECTORATUL GENERAL
AL POLIȚIEI ROMÂNE**

Nr. 7860 din 03.07.2007

**SERVICIUL DE
TELECOMUNICAȚII SPECIALE
DIRECȚIA PENTRU APEL UNIC
DE URGENȚĂ 112**

Nr. 250036 din 25.06.2007

**DIRECȚIA GENERALĂ DE
POLITICI, STRATEGII ȘI
MANAGEMENTUL CALITĂȚII
ÎN SĂNĂTATE**

Nr. 38564 din 22.06.2007

**INSPECTORATUL GENERAL
PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ**

Nr. 38815 din 02.07.2007

**COMPANIA NAȚIONALĂ DE
CĂI FERATE „C.F.R.” S.A.**

Nr. 1/3906 din 22.06.2007

**SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE
TRANSPORT FERROVIAR DE
CĂLĂTORI „CFR CĂLĂTORI” SA**

Nr. 1/2244 din 22.06.2007

**SOCIETATEA NAȚIONALĂ
DE TRANSPORT FERROVIAR
DE MARFĂ „CFR MARFĂ”
S.A.**

Nr. 122 din 22.06.2007

MANAGEMENTUL UNITAR AL FORTELOR PARTICIPANTE LA INTERVENȚIA ÎN CAZUL ACCIDENTELOR PE CALEA FERATA

Conform Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 210 din 14.03.2000, accidentele feroviare sunt faptele deosebit de grave produse în circulația trenurilor sau în activitatea de manevră care a avut ca urmare însemnate pagube materiale și /sau victime omenești.

Managementul forțelor și mijloacelor participante la intervenție în cazul accidentelor pe calea ferată reprezintă ansamblul activităților desfășurate și procedurilor utilizate de factorii de decizie, instituțiile și serviciile publice abilitate

pentru identificarea și monitorizarea riscurilor existente, evaluarea informațiilor și analiza situației, stabilirea modului de acțiune și luarea celor mai bune decizii pentru revenirea la starea de normalitate.

În cazul producerii unor accidente feroviare săvârșite de persoane care desfășoară operațiuni de transport feroviar, de terțe persoane fizice sau apărute ca urmare a unor riscuri tehnologice sau naturale, instituțiile cu atribuții în domeniul intervenției vor acționa, luând măsurile care se impun în astfel de situații.

În funcție de amploarea accidentului vor fi solicitate și se va interveni cu forțe și mijloace specifice următoarele instituții cu atribuții de intervenție:

1. Administratorul infrastructurii feroviare (C.N.C.F. „C.F.R.” - S.A.).
2. Operatorul de transport feroviar și agentul economic care a încărcat marfa (în cazul mărfurilor periculoase).
3. Inspectoratul general pentru situații de urgență (Centrul Operațional Național) prin inspectoratul sau inspectoratele județene pentru situații de urgență în teritoriul cărora a avut loc accidentul.
4. Poliția Română (Poliția Transporturi Feroviare, Poliția de Ordine Publică, Poliția Rutieră).
5. Autoritatea de Sănătate Publică prin serviciile de asistență medicală de urgență prespitalicească și structurile sanitare abilitate.
6. Unitatea specială de aviație din cadrul MIRA.
7. Serviciile de urgență comunitare în teritoriul cărora a avut loc accidentul.
8. Alte instituții abilitate prin lege, după caz, să intervină.

Primele două instituții conform reglementărilor specifice activităților de transport feroviar vor interveni cu forțe și mijloace în toate situațiile, anunțarea acestora făcându-se conform procedurilor instrucționale existente, iar celelalte instituții, în funcție de gravitatea și amploarea accidentului vor participa la solicitarea reprezentanților căilor ferate prin apelarea dispeceratului 112.

În cazul mărfurilor periculoase, prin dispeceratul de urgență, vor fi anunțați operatorul de transport, producătorul și Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență pentru a trimite la locul evenimentului specialiștii și consultanții pe probleme de salvare (recuperare) a mărfurilor respective. Serviciile medicale de urgență vor fi anunțate de naturf substanțelor periculoase în cazul în care există risc de expunere în vederea pregătirii. Datele despre substanțele respective vor conține și antidotul acolo unde este cazul.

Conducerea și coordonarea intervenției la locul producerii accidentului feroviar

Coordonarea activităților care se impun la fața locului va fi realizată după cum urmează:

- **în prima fază**, de gestionare și intervenție operativă la accident se disting două situații:

1. în cazul intervenției la un accident feroviar ce nu necesită apelarea dispeceratului 112 conducerea și coordonarea forțelor și mijloacelor participante

vor fi asigurate de persoana cu funcția cea mai mare din cadrul C.N.C.F."C.F.R." - S.A. prezentă la locul accidentului.

2. În situația când gravitatea și amploarea accidentului feroviar necesită participarea și a celorlalte instituții cu atribuții de intervenție solicitate prin apelarea dispeceratului 112, conducerea forțelor și mijloacelor participante vor fi asigurate de către COMANDANTUL ACȚIUNII, numit de către Inspectoratul General pentru Situații de Urgență.

În cazul existenței materialelor periculoase în vederea limitării, înlăturării sau contracarării factorilor de risc în timpul cel mai scurt comandantul acțiunii va solicita în prima urgență, date de la *consilierul de siguranță al operatorului de transport* și de la serviciile de asistență medicală de urgență prespitalicească (Ambulanța/SMURD).

Reprezentanții C.N.C.F."C.F.R." - S.A. și cei ai operatorului de transport feroviar vor avea rolul primordial în examinarea condițiilor specifice accidentului feroviar în vederea pregătirii și desfășurării intervenției.

- **In faza a doua**, de efectuare a cercetărilor, de către reprezentantul Parchetului sau al Poliției Române, potrivit competențelor.

Ordinea priorităților intervenției : - asigurarea intervenției medicale de urgență concomitent cu operațiunile de salvare / descarcerare;

- asigurarea securității lucrătorilor din echipele de intervenție;
- asigurarea siguranței participanților la trafic și a mărfurilor transportate;
- asigurarea fluenței traficului în cazul în care nu se impune blocarea circulației în zona de intervenție;
- protejarea bunurilor.

Pentru realizarea unei colaborări eficiente trebuie să fie stabilite sarcini comune și concrete pentru toate instituțiile participante în cazul producerii unor asemenea accidente.

Cunoașterea specificului activității celorlalte servicii de intervenție va permite cunoașterea informațiilor necesare cooperării.

De la fața locului trebuie să fie transmise informații corecte dispeceratului sesizat. Operativitatea transmiterii informațiilor de la locul accidentului contribuie la limitarea consecințelor.

ETAPE OPERAȚIONALE

A) Faza de alertă

Dispeceratul raportează accidentul. Se informează cu privire la cea mai ușoară cale de acces către locul producerii acestuia, dacă sunt scurgeri de substanțe periculoase, după care, în funcție de datele obținute, trimite la fața locului echipajele de intervenție.

B) Faza de răspuns și deplasare la fața locului

- primul echipaj trebuie să ajungă la fața locului în cel mai scurt timp posibil;

fC

- este necesară monitorizarea permanentă a timpului de reacție.

C) Faza de intervenție

- schimbul de informații;
- operațiunile de salvare și primul ajutor;
- asistența medicală de urgență ;
- coordonarea cu celelalte forțe.

D) Faza de revenire la normal

- finalizarea acțiunilor de intervenție a echipajelor serviciilor de urgență;
- măsuri destinate reluării traficului în condiții de siguranță și fluentă.

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE DE INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚIUNI OPERAȚIONALE ÎN CAZUL PRODUCERII INCIDENTELOR FERROVIARE

I. ADMINSTRATORUL INFRASTRUCTURII FERROVIARE

A) Faza de alertă

Avizarea accidentului feroviar în funcție de tipul lui se va face după procedura menționată în „ Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare nr. 003/2000", anexa 2 elaborate de Ministerul Transporturilor -AFER.

Conform procedurii mai sus menționate, șeful de tură RC sau șeful de stație va aviza imediat **Dispeceratul 112** (datele prevăzute în manualul de utilizare a indexului 112), **Dispeceratul Poliției Transporturi** (telefon **021/3362215**) și **Operatorul de transport feroviar** al cărui material rulant este implicat în accident, despre:

- locul exact al producerii accidentului și modul de acces în zonă;
- zona de pericol, zona de răspândire, vecinătăți ale zonei de pericol (dacă sunt în vecinătatea unor surse care pot amplifica pericolul, stații de benzină, complexe de cale ferată în care sunt în curs de prelucrare vagoane încărcate cu mărfuri periculoase), depozite de carburanți, zone locuite etc;
- detalii privind sectorul de cale ferată : în rambleu, înălțimea acestuia, lângă capul podului de CF, existența liniei de contact de 27 KV;
- detalii privind starea terenului din zona căii ferate: pământ rezistent, pietriș, pământ cu rezistență slabă, înmuiat de ape, etc.
- starea și tipul materialului rulant (locomotivă, vagon tip , automotor): fisură în recipient, degajare de gaze, sau de vapori, răsturnare, împrăștierea mărfii pe teren, incendiu, explozie, etc, dacă situația o permite;
- început incendiu;
- dacă au fost rănite sau ucise persoane;
- condițiile atmosferice, vizibilitate;
- direcția și viteza vântului la sol;
- proporția și urmările pericolului;

- persoane și bunuri în pericol, dacă sunt accidentați;
- dacă au mai fost avizați și alți factori de răspundere ce trebuie implicați în intervenție la accidentul feroviar(Garda de Mediu, Parchetul, etc.) ;
- solicitarea unor macarale feroviare și alte mijloace specifice atunci când este necesară (elicoptere, saci pentru transportul cadavrelor, aparate de emisie recepție, proiectoare cu surse proprii de alimentare);
- locul producerii accidentului și modul de acces în zonă; -cât de accesibilă este calea până la locul producerii;
- numărul și tipul mijloacelor de transport implicate și dacă acestea se pot mișca din loc. In cazuri particulare se va menționa: dacă mijloacele de transport implicate se află deraiate, răsturnate sau prăbușite, în apă sau terenuri accidentate.
- factori de risc: foc, substanțe periculoase, starea vremii (condițiile meteo);
- care fire de circulație sunt blocate;
- pe care fir de circulație s-au luat măsuri (de blocare a traficului sau de reducere a vitezei);
- dacă a fost o coliziune de impact ridicat (viteza >80 Km/h);
- numărul victimelor și starea acestora.

Dispecerii instituțiilor cu atribuții de intervenție în urma avizării de către șeful de tura RC sau șeful de stație pot solicita informații suplimentare și la telefon/fax:

1. **021/3192514** de la Regulatorul de Circulație Central din cadrul Companiei Naționale de Căi Ferate C.F.R. S.A.;

2. **021/3170404** de la Revizorul General de Siguranța Circulației din cadrul companiei de mai sus.

B) Faza de răspuns și deplasarea la fața locului

La ordinul conducătorului unității feroviare pe raza căreia a avut loc accidentul feroviar se va activa CELULA DE URGENȚĂ, respectându-se procedura prevăzută în Regulamentul de funcționare a acesteia.

Deplasarea la locul accidentului a membrilor celulei de urgență se va realiza în timpul cel mai scurt cu putință.

Mijloacele de intervenție vor fi îndrumate la locul accidentului și vor fi utilizate în conformitate cu prevederile „Instrucției pentru exploatarea mijloacelor de intervenție nr. 632/1999” elaborată de Ministerul Transporturilor.

C) Faza de intervenție

Prin personalul propriu specializat, se va acționa în vederea întreruperii alimentării cu energie electrică a liniei de contact și scurtcircuitarea acesteia prin legarea la pământ , finalizarea acestei acțiuni fiind comunicată conducătorului intervenției, nepermiterea accesului altor garnituri de marfa ori călători în zona de accident, cât și îndepărtarea mijloacelor de transport aflate în zona adiacentă producerii evenimentului.

C1) Intervenția imediată

Măsuri de siguranță la fața locului :

- membrii celei de urgență ajunși primii la fața locului vor lua de urgență următoarele măsuri:
 - o evacuarea, izolarea și interzicerea accesului participanților la trafic fără a crea panică, în zone care să le asigure protecție, la o distanță de 200 metri înaintea zonei în care s-a produs accidentul;
 - o asigurarea pazei locului, în vederea păstrării intacte a indiciilor, probelor și urmelor care pot conduce la stabilirea cauzelor și a vinovaților și pentru împiedicarea extinderii distrugerilor și pagubelor;
 - o să solicite, după caz, restabilirea comunicațiilor telefonice întrerupte și iluminarea locului producerii accidentului. Se vor purta veste reflectorizante.

Membrii celei de urgență vor coordona activitățile de intervenție specifice infrastructurii feroviare și vor asigura legătura cu celelalte forțe participante.

În cazul unui accident feroviar trebuie avută în vedere eventuala prezență a substanțelor periculoase în vagoanele din compunerea trenului sau în garniturile de pe liniile adiacente.

La producerea unor accidente feroviare care implică mărfuri periculoase vor fi luate măsurile prevăzute de "Ghidul Măsurilor de Urgență" pentru transportul mărfurilor periculoase.

În aceste situații se vor respecta în principal următoarele reguli:

- păstrarea unei distanțe de cel puțin 200 metri;
- identificarea mărfurilor transportate, prin citirea numerelor înscrise pe plăcuțele portocalii (folosiți binoclul);
- evaluarea pericolului și aplicarea măsurilor prevăzute de Ghid, conform competențelor;
- izolarea zonei și interzicerea accesului;
- poziționarea cu fața în direcția în care suflă vântul.

C2) Informarea

Membrii celei de urgență ajunși primii la fața locului vor furniza la cerere informații suplimentare dispeceratelor instituțiilor cu atribuții de intervenție despre:

- locul exact al producerii accidentului și dacă mijloacele de transport implicate se află într-o zonă greu accesibilă;
- căi de acces la locul accidentului;
- numărul și tipul mijloacelor de transport implicate și dacă acestea se pot mișca din loc;
- numărul răniților și natura rănilor în cazul unor (posibile) victime;
- factorii de risc: foc, substanțe periculoase, starea vremii (condițiile meteo);
- firul de circulație (sectorul de cale ferată) este blocat;

C3) Alte sarcini

- redirijarea traficului feroviar în funcție de situația creată;
- protejarea (asigurarea securității) personalului echipelor de intervenție, victimelor și celorlași utilizatori ai drumurilor;
- menținerea căilor de acces libere pentru serviciile de intervenție;
- degajarea, inclusiv ridicarea și transportarea vehiculelor avariate, curățarea și aducerea căii de transport la starea inițială.

In privința pagubelor:

- limitarea pagubelor aduse infrastructurii feroviare;
- alertarea cu operativitate a Dispeceratului 112, dacă există riscul poluării mediului;
- repararea infrastructurii feroviare;
- transmiterea către mass-media a informațiilor pentru utilizatorii mijloacelor de transport (cum ar fi rute ocolitoare de deviere a traficului).

D) Faza de revenire la normal

Începerea acțiunilor de înlăturare a urmărilor produse de accidente feroviare se poate face numai cu aprobarea șefului echipei de cercetare, respectiv procurorul, reprezentantul poliției transporturi sau reprezentantul AFER.

Pentru accidentele produse pe infrastructura feroviară CFR, la care înlăturarea urmărilor nu necesită mijloace de intervenție, administratorul infrastructurii feroviare, după examinarea situației de pe teren, va lua măsuri pentru:

- a. restabilirea circulației trenurilor;
- b. asigurarea securității mărfurilor din mijloacele de transport avariate și transportarea lor în continuare;

2. OPERATORUL DE TRANSPORT FEROVIAȘ

OPERATORUL FEROVIAȘ DE TRANSPORT CALĂTORI

A) Faza de alerta

Avizarea accidentului feroviar funcție de tipul lui se va face după procedura menționată în „Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare nr. 003/2000”, anexa 2 elaborate de Ministerul Transporturilor -AFER.

Conform procedurii mai sus menționate, pe lângă sarcinile de serviciu privind avizarea, salariatul care a luat la cunoștință de producerea accidentului dacă situația o impune, va aviza imediat și Dispeceratul 112 (datele prevăzute în manualul de utilizare a indexului 112), despre:

- locul exact al producerii accidentului și modul de acces în zonă;
- zona de pericol, zona de răspândire, vecinătăți ale zonei de pericol (dacă sunt în vecinătatea unor surse care pot amplifica pericolul, stații de benzină, complexe

(2)

- de cale ferată în care sunt în curs de prelucrare vagoane încărcate cu mărfuri periculoase), depozite de carburanți, zone locuite etc;
- detalii privind sectorul de cale ferată : în rambleu, înălțimea acestuia, lângă capul podului de CF, existența liniei de contact de 27 KV;
 - detalii privind starea terenului din zona caili ferate: pământ rezistent, pietriș, pământ cu rezistența slabă, înmuiat de ape, etc.
 - starea și tipul materialului rulant (locomotivă, vagon tip, automotor): fisură în recipient, degajare de gaze sau de vapori, răsturnare, împrăștierea mărfii pe teren, incendiu, explozie, etc, dacă situația o permite;
 - început incendiu;
 - dacă au fost rănite sau ucise persoane, numărul victimelor și starea acestora;
 - condițiile atmosferice, vizibilitate;
 - direcția și viteza vântului la sol;
 - proporția și urmările pericolului;
 - persoane și bunuri în pericol, dacă sunt accidentați;
 - dacă au mai fost avizați și alți factori de răspundere ce trebuie implicați în intervenție la accidentul feroviar(Garda de Mediu, Parchetul, etc.) ;
 - solicitarea unor macarale feroviare și alte mijloace specifice atunci când este necesară (elicoptere, saci pentru transportul cadavrelor, aparate de emisie recepție, proiectoare cu surse proprii de alimentare);
 - cât de accesibilă este calea până la locul producerii;
 - numărul și tipul mijloacelor de transport implicate și dacă acestea se pot mișca din loc. În cazuri particulare se va menționa: dacă mijloacele de transport implicate se află deraiate, răsturnate sau prăbușite, în apă sau terenuri accidentate.
 - factori de risc: foc, substanțe periculoase, starea vremii (condițiile meteo);
 - care fire de circulație sunt blocate;
 - pe care fir de circulație s-au luat măsuri (de blocare a traficului sau de reducere a vitezei);
 - dacă a fost o coliziune de impact ridicat (viteza >80 Km/h);

B) Faza de răspuns și deplasarea la fata locului

La ordinul conducătorului unității feroviare pe raza căreia a avut loc accidentul feroviar se va forma o comisie conform instrucțiunilor nr. 003/2000 care se va deplasa la locul producerii acestuia.

Deplasarea comisiei la locul producerii accidentului se va realiza în timpul cel mai scurt cu putință.

C) Faza de intervenție

Prin personalul propriu specializat, se va acționa în vederea întreruperii alimentării cu energie electrică a liniei de contact și scurtcircuitarea acesteia prin legarea la pământ , finalizarea acestei acțiuni fiind comunicată conducătorului intervenției, nepermiterea accesului altor garnituri de marfa ori călători în zona de accident cât și îndepărtarea mijloacelor de transport aflate în zona adiacentă producerii evenimentului.

CI) Intervenția imediată

Măsuri de siguranță la fața locului :

- membrii comisiei ajunși primii la fața locului vor lua de urgență următoarele măsuri:
 - o evacuarea, izolarea și interzicerea accesului participanților la trafic fără a crea panică, în zone care să le asigure protecție, la o distanță de 200 metri înaintea zonei în care s-a produs accidentul;
 - o asigurarea pazei locului, în vederea păstrării intacte a indiciilor, probelor și urmelor care pot conduce la stabilirea cauzelor și a vinovaților și pentru împiedicarea extinderii distrugerilor și pagubelor;
 - o să solicite, după caz, restabilirea comunicațiilor telefonice întrerupte și iluminarea locului producerii accidentului. Se vor purta veste reflectorizante.
- izolarea zonei și interzicerea accesului;
- poziționarea cu fața în direcția în care suflă vântul.

C2) Informarea

Membrii comisiei ajunși primii la fața locului vor furniza la cerere informații suplimentare dispeceratelor instituțiilor cu atribuții de intervenție despre:

- locul exact al producerii accidentului și dacă mijloacele de transport implicate se află într-o zonă greu accesibilă;-
- cai de acces la locul accidentului;
- numărul și tipul mijloacelor de transport implicate și dacă acestea se pot mișca din loc;
- numărul răniților și natura rănilor în cazul unor (posibile) victime;
- factori de risc: foc, substanțe periculoase, starea vremii (condițiile meteo);
- firul de circulație (sectorul de cale ferată) este blocat;

C3) Alte sarcini

- protejarea (asigurarea securității) personalului echipelor de intervenție, victimelor și celorlalți utilizatori ai drumurilor;
- menținerea căilor de acces libere pentru serviciile de intervenție;
- alertarea cu operativitate a Dispeceratului 112 dacă există riscul poluării mediului;
- transmiterea către mass-media a informațiilor pentru utilizatorii mijloacelor de transport (cum ar fi rute ocolitoare de deviere a traficului).

D)Faza de revenire la normal

Serviciile de specialitate din cadrul societății vor stabili condițiile tehnice de circulație pentru materialul rulant implicat, în vederea reluării traficului în condiții de siguranță circulației.

Pentru cazurile în care situația o impune și este posibil, se vor înlocui mijloacele de material rulant implicate în accident pentru a se asigura continuarea călătoriei pentru publicul calator.

• **C.F.R. MARFA**

A) Faza de alerta

Avizarea incidentului feroviar funcție de tipul lui se va face după procedura menționată în „Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare nr. 003/2000”, elaborate de Ministerul Transporturilor-AFER, aprobate prin OMT nr. 210/14.03.2000

Personalul operatorului de transport care a luat la cunoștință de producerea unui eveniment feroviar, va anunța imediat conducerea subunității de care aparține. Șeful subunității (sau înlocuitorul acestuia) pe lângă avizarea personalului prevăzut la art. 32 (1) din Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare nr. 003/2000”, elaborate de Ministerul Transporturilor -AFER, aprobate prin OMT nr. 210/14.03.2000, va lua măsuri de avizare a șefului de tura de la Centrul Comercial Producție al operatorului de transport feroviar, care la rândul său va aviza pe cale ierarhică până la nivelul directorului general.

Pentru incidentele feroviare produse în linie curentă, personalul de tren va aviza cea mai apropiată subunitate cf despre pericolul existent, furnizând următoarele informații:

- locul exact al producerii incidentului și ora;
- modul de acces în zonă;
- tipul de marfa încărcată în vagoanele aflate în pericol, conform marcajelor portocalii de pe vagoane (nr. ONU și cifra de pericol) și/sau a denumirii oficiale de transport trecută în scrisoarea de trăsura;
- starea și tipul materialului rulant (locomotivă, vagon tip, automotor):
fisură în recipient, degajare de gaze sau de vapori, răsturnare, împrăștierea mărfii pe teren, incendiu, explozie, etc, dacă situația o permite;
- detalii despre teren;
- dacă au fost rănite sau ucise persoane;
- condițiile atmosferice, vizibilitate;
- direcția și viteza vântului la sol;
- proporția și urmările pericolului;
- bunuri în pericol;

În cazul în care sunt informații că în urma incidentului au rezultat avarii ale mijloacelor de transport în urma cărora se degajă vapori sau gaze, au apărut incendii sau explozii, sau există susceptibilitatea că incidentul ar putea degenera, se va aviza și consilierul de transport mărfuri periculoase și/sau inspectorul de protecție civilă. De asemenea se va aviza expeditorul sau destinatarul mărfii pentru a pune la dispoziție echipa operativă.

B) Faza de răspuns și deplasarea la fata locului

La ordinul Directorului operatorului de transport feroviar pe raza căruia a avut loc incidentul feroviar se va activa CELULA DE URGENTA, respectându-se procedura prevăzută în „Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor

fa,

și evenimentelor feroviare nr. 003/2000" și Regulamentul de organizare și funcționare al acestuia.

Deplasarea la locul accidentului a membrilor celulei de Urgență se va realiza în timpul cel mai scurt cu putință.

C) Faza de intervenție

Coordonatorul echipei de intervenție feroviara, împreună cu șefii subunităților cf, stabilesc și dispun primele măsuri ce trebuie luate pentru limitarea efectului accidentului. Acestea pot fi:

- retragerea și oprirea manevrei în zona;
- oprirea circulației feroviare în zona sau în întreaga stație dacă este cazul;
- în cazul închiderii accidentale a liniei/liniilor din stație sau a liniei curente se vor lua măsuri de semnalizare pe teren conform reglementărilor în vigoare;
- oprirea funcționării instalațiilor feroviare ce ar putea amplifica pericolul;
- deplasarea echipelor de intervenție feroviara la locul accidentului. Instruirea și dotarea personalului feroviar ce formează echipele pentru a se evita pricolele de expunere la acțiunea mărfurilor periculoase;
- închiderea și asigurarea gurilor (domelor) de încărcare/descărcare.;
- colaborarea cu societățile comerciale de profil din zona în vederea transvazării produselor, în cazul în care nu se poate opri scurgerea;
- izolarea vagonului/vagoanelor implicate în accident pe linia stabilită prin PTE, prin remorcarea dacă este posibil sau izolarea acestuia pe linia pe care s-a produs accidentul prin remorcarea celorlate vagoane din componenta trenului și/sau din vecinătate;
- asigurarea pazei zonei de pericol și după caz a zonei de izolare și evacuare;

D) Faza de revenire la normal

Începerea acțiunilor de înlăturare a urmărilor produse de accidente feroviare cu victime omenești se poate face numai cu aprobarea președintelui comisiei de cercetare, după consultarea reprezentanților celorlate instituții prezente la locul producerii accidentului (procuratura, poliție, AFER, etc).

Pentru accidente produse pe infrastructura feroviară CFR, la care înlăturarea urmărilor nu necesită mijloace de intervenție, operatorul feroviar va asigura securitatea mărfurilor din mijloacele de transport avariate și transportarea lor în continuare până la destinație.

3. DISPECERATUL 112 Sarcinile Dispeceratului 112 sunt prevăzute în manualul de utilizare al indexului 112 și constau în :

a) Solicitarea detaliilor esențiale persoanei ce raportează incidentul cu privire la:

- locul producerii accidentului și detalii despre acesta;
- **zona** de pericol, zona de răspândire;
- vecinătăți ale zonei de pericol (dacă sunt în vecinătatea unor surse care pot amplifica pericolul);
- proporția și urmările pericolului;
- cum a ajuns acolo;
- dacă sunt răniți și care este numărul acestora;
- dimensiunea estimată a pagubelor produse și în ce constau;
- unde se află acestea și poziționarea corectă;
- existența unor factori de risc precum focul, răspândirea de produse toxice, explozie, (degajare de gaze sau de vapori, incendiu, explozie, etc);
- care este numărul de telefon al persoanei care raportează accidentul și dacă aceasta este implicată în accident.

b) Trimiterea echipajelor de intervenție la fața locului:

> Echipajele de prim ajutor calificat/asistență medicală de urgență terestră și aeriană, dacă :

- sunt suspiciuni că ar exista persoane rănite;
- sunt persoane rănite.

> Centrul Operațional Județean din cadrul I.S.U.J., dacă:

- Sunt suspiciuni sau se confirmă existența unor persoane rănite;
- sunt suspiciuni de incendiu;
- sunt suspiciuni de scurgere a substanțelor periculoase din conținutul mijloacelor de transport;
- sunt persoane blocate în mijloacele de transport feroviar;
- s-au produs accidente feroviare, în urma cărora au început incendii.

> Poliția Transporturi Feroviare, întotdeauna.

> Administratorul infrastructurii feroviare, dacă în urma producerii unor accidente :

- au fost produse pagube sau deteriorări ale infrastructurii feroviare și/sau ale dotărilor anexe ori ale semnalizărilor feroviare;
- este necesară asigurarea unor variante de rute ocolitoare prin devierea traficului;
- este necesară solicitarea mijloacelor de intervenție speciale care să degajeze infrastructura pentru restabilirea circulației.

c) De a culege date de interes operativ de la lucrătorii aflați la fața locului:

- care este numărul mijloacelor de transport implicate și a persoanelor rănite, starea acestora;
- care este starea traficului (este blocat sau nu);

f

- alte date de interes operativ.

d) De a comunica celorlalte dispecerate date de interes pentru acestea:

- dispeceratul 112, va informa permanent celelalte dispecerate despre modul în care decurg operațiunile de la locul accidentului;
- prin Centrul Operațional Județean se va asigura informarea permanentă a celorlalte dispecerate despre modul în care decurg operațiunile de intervenție. În informațiile transmise vor fi evidențiate, în mod oblicatoriu, aspecte privind:
 - forțele aflate la locul evenimentului;
 - locul accidentului;
 - numărul victimelor;
 - poluarea factorilor de mediu;
 - numărul mijloacelor de transport CF implicate în eveniment;
 - numărul de mijloace tehnice folosite la intervenție;
 - starea traficului;
 - alte date de interes.

e) De a înregistra și evalua informațiile primite și de a gestiona incidentul:

- monitorizează timpul scurs de la sesizare și până la intervenție;
- monitorizează modul în care se desfășoară intervenția;
- raportează accidentul.

4.INSPECTORATUL GENERAL PENTRU SITUATII DE URGENTĂ
PRIN INSPECTORATELE JUDETENE PENTRU SITUATII DE
URGENTĂ

Sarcinile ISUJ- COJ sunt următoarele :

A) Faza de alertă COJ.

se informează:

- despre calea de acces la locul unde s-a produs accidentul;
- dacă sunt blocaje ale traficului rutier;
- dacă sunt răniți sau persoane imobilizate (este necesară intervenția echipei de descarcerare);
- dacă s-a declanșat incendiu (sau sunt posibilități de declanșare a acestuia);
- dacă este semnalată amplasarea unor dispozitive explozive sau bombă ;
- dacă este semnalată prezența substanțelor periculoase/direcția vântului(sau există suspiciuni că ar putea fi substanțe periculoase). Dacă răspunsul este afirmativ se va stabili:
 - câte și ce tipuri de vagoane sunt implicate în accident;
 - există etichete sau alte marcaje (marcări) vizibile aplicare pe părțile laterale ale mijloacelor de transport implicate în accident, iar dacă răspunsul este afirmativ, ce numere sunt înscrise pe etichetele portocalii;
 - numărul menționat mai sus, numărul de identificare a pericolului și numărul ONU, cel de jos.
- dacă sunt prezente scurgeri de mărfuri periculoase sau alte substanțe și în ce cantitate;

- dacă au fost produse avarii la linia de contact și este necesară întreruperea alimentării cu energie electrică a liniei de contact;
- se pot remarca vapori de orice natură sau fum;
- dacă există incendiu, ce culoare are fumul;
- dacă sunt mijloace de transport feroviare răsturnate;
- dacă este un accident care a cauzat pagube însemnate mediului înconjurător;
- dacă este un accident în care este implicat un autobuz (transport persoane) cu victime;
- dacă este vorba de lovirea unui obstacol (stâlp, pilon, parapet) din care au rezultat victime;
- dacă poliția și echipajele de asistență medicală de urgență se îndreaptă spre locul accidentului.
- informează CON despre situația creată

B) Fața de intervenție

Se va înregistra și evalua modul în care a fost gestionată situația (au fost coordonate și desfășurate activitățile/acțiunile).

Se vor trimite echipajele necesare de intervenție inclusiv cele de prim ajutor calificat și de asistență medicală de urgență din cadrul Serviciului Județean de Ambulanță și SMURD.

Se va trimite cel mai apropiat echipaj de intervenție la accidente colective dacă este cazul.

Vor fi consultați reprezentantul poliției, lucrătorul desemnat de administratorul infrastructurii feroviare și cel de la asistență medicală de urgență cu privire la cele mai sigure și eficiente decizii manageriale în cazul accidentului la care se iau măsuri.

Dacă accidentul implică și o încălcare periculoasă, Inspectoratul pentru Situații de Urgență Județean va trebui să trimită un consultant pe probleme de salvare (recuperare) a încălcerii.

Dacă sunt prezente substanțe periculoase, se va păstra o distanță minimă de securitate stabilită de coordonatorul intervenției, funcție de tipul substanței, iar structurile de intervenție neechipate cu mijloace de intervenție neadecvate vor acționa în afara zonei de pericol. Pe timpul stingerii incendiului, se va acționa pentru limitarea răspândirii în atmosferă sau pe sol a substanțelor periculoase.

Va fi sprijinit lucrătorul desemnat de administratorul infrastructurii feroviare la îndepărtarea oricăror substanțe rămase la locul producerii accidentului, după ce în prealabil a fost consultată poliția.

Se vor lua măsuri pentru recuperarea bunurilor transportate conform competențelor ce revin instituțiilor implicate.

Când la fața locului se află un lucrător desemnat de administratorul infrastructurii feroviare, reprezentanții I.G.S.U. vor transfera acestuia responsabilitatea anulării măsurilor luate anterior și vor comunica despre aceasta dispeceratului propriu.

Va fi înregistrat modul în care a fost gestionată situația (au fost coordonate și desfășurate activitățile / acțiunile).

5. POLITIA ROMÂNĂ

Principalele sarcini în aceste situații revin Poliției Transporturi Feroviare, care va desfășura activități specifice conform Conceptului de acțiune în sistem integrat împreună cu structurile Poliției de Ordine Publică și ale Poliției Rutiere.

Activitățile criminalistice vor fi efectuate de structurile specializate din cadrul IPJ-ului pe raza căruia s-a produs accidentul.

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE PE PARCURSUL CELOR 4 ETAPE OPERAȚIONALE

A) Faza de alertă

Dispeceratul Poliției Transporturi cere să se facă localizarea accidentului culegând informații despre :

- calea de acces la locul unde s-a produs;
- dacă sunt blocaje ale traficului;
- dacă este semnalată prezența substanțelor periculoase / direcția vântului;
- dacă este semnalată amplasarea unor dispozitive explozive sau bombă;
- locul producerii, zona de pericol, zona de răspândire;
- vecinătăți ale zonei de pericol (dacă sunt în vecinătatea unor surse care pot amplifica pericolul, stații de benzină, complexe de cale ferată în care sunt în curs de prelucrare vagoane încărcate cu mărfuri periculoase);
- detalii privind terenul: în rambleu, înălțimea acestuia, lângă capul podului de CF, existența liniei de contact de 27 KV C.F.R.;
- detalii privind starea terenului: pământ rezistent, pietriș, pământ cu rezistență slabă, înmuiat de ape, etc;
- detalii privind starea combustibilului din rezervoarele locomotivei;
- condițiile atmosferice, vizibilitate;
- proporția și urmările pericolului;
- persoane și bunuri în pericol, dacă sunt accidentați;
- tipul mijlocului de transport (locomotivă, vagoane) implicat;
- starea și tipul materialului rulant (locomotivă, tip vagon, automotor, etc.) implicat: fisura în recipient, degajare de gaze sau de vapori, răsturnare, împrăștierea mărfii pe teren, incendiu, explozie, etc, dacă situația o permite;
- solicitarea mijloacelor de intervenție atunci când este necesară (elicoptere, saci pentru transportul cadavrelor, aparate de emisie recepție, proiectoare cu surse proprii de alimentare, aparate de sudură);
- dacă este semnalată amplasarea unor dispozitive explozive sau bombă;
- dacă a fost semnalată prezența unor persoane suspecte care au abandonat, bagaje de mână sau bagaje voluminoase;
- descrierea persoanelor suspecte de producerea unor accidente.

B) Fața de răspuns și deplasare la fața locului

Deplasarea la locul accidentului se va efectua în timpul cel mai scurt cu putință, folosind sistemele de avertizare acustică și luminoasă în conformitate cu prevederile legale.

Cei care nu ajung primii la locul accidentului vor verifica dacă se impune prezența lor la fața locului, iar în caz negativ vor părăsi zona.

Conform Conceptului de acțiune în sistem integrat, deplasarea la fața locului producerii accidentului o va face unitatea de poliție cea mai apropiată, iar aceasta va adopta primele măsuri de intervenție prevăzute în prezentul ghid, până la sosirea lucrătorilor de poliție transporturi.

C) Fața de intervenție

I. Intervenția imediată: Membrii echipelor de intervenție care ajung primii la fața locului vor lua următoarele măsuri:

- evacuarea, izolarea și interzicerea accesului persoanelor, fără a crea panică, în zone care să le asigure protecția, la o distanță de minim 200 metri înaintea zonei în care s-a produs accidentului;

- asigurare a pazei locului accidentului, în vederea păstrării intacte a indiciilor, probelor și urmelor care pot conduce la stabilirea cauzelor și a vinovaților și pentru împiedicarea extinderii distrugerilor și pagubelor;

- solicitarea, după caz, a restabilirii comunicațiilor telefonice întrerupte și iluminarea locului producerii accidentului;

- solicitarea mijloacelor de intervenție atunci când este necesar (trenul macara, elicoptere, saci pentru transportul cadavrelor, aparate de emisie recepție, proiectoare cu surse proprii de alimentare, aparate de sudură);

- utilizarea vestei reflectorizante;

- asigurarea legăturii cu celelalte instituții cu atribuțiuni la fața locului până la sosirea unui superior.

In cazul producerii unor accidente feroviare în care sunt implicate vagoane care transportă mărfuri periculoase, vor fi luate măsurile prevăzute de "Ghidul măsurilor de urgență" pentru transportul mărfurilor periculoase.

Se vor identifica mărfurile periculoase prin consultarea documentelor de transport și a etichetelor de pericol și avertizare (dacă situația o permite).

În aceste situații se vor lua următoarele măsuri:

- păstrarea unei distanțe de cel puțin 200 metri;

- identificarea mărfurilor transportate, prin citirea numerelor înscrise pe plăcuțele portocalii (folosirea binoclului) aplicate pe părțile laterale ale vagoanelor pentru transport marfa;

- evaluarea pericolului și aplicarea măsurilor prevăzute de ghid, conform competențelor, izolarea zonei și interzicerea accesului;

- personalul care acționează în zone contaminate va purta obligatoriu mijloace de protecție individuală adecvate

- membrii celorlalte echipe de intervenție vor acționa în afara zonei de interdicție stabilită.

II. Informarea:

Membrii echipelor de intervenție, ajunși primii la fața locului, vor furniza informații detaliate despre accidentul, precum:

- locul exact al producerii accidentului, oferind detalii (poziția mijloacelor de transport implicate în accident - înclinate, răsturnate, deraiate, prăbușite etc.)
- descrierea, urmările și proporțiile acestuia;
- mijloace de intervenție necesare (tren macara de 250 tf);
- dacă au fost produse avarii la linia de contact de 27kv CFR și se impune întreruperea alimentării cu energie electrică a liniei de contact;
- detalii privind starea terenului: pământ rezistent, pietriș, pământ cu rezistență slabă, înmuiat de ape, etc;
- direcția și viteza vântului la sol;
- cât de accesibilă este calea până la locul producerii;
- numărul și tipul mijloacelor de transport implicate și dacă acestea se pot mișca din loc;
- numărul răniților și natura rănilor (dacă există victime);
- numărul ambulanțelor necesare pentru intervenție;
- factori de risc: foc, substanțe periculoase, starea vremii (condițiile meteo);
- care fir de circulație este blocat;
- dacă este necesară suplimentarea forțelor polițienești;
- alte aspecte utile, care merită să fie menționate.

III. Acordarea primului ajutor

- acordarea primului ajutor victimelor;
- eliberarea victimelor (în cooperare cu personalul echipajelor de descarcerare și asistență medicală de urgență);
- stabilizarea mijloacelor de transport, dacă este cazul;
- luarea măsurilor de prevenire a tăierii în cioburile rămase ca urmare a spargerii geamurilor.

IV. Alte sarcini

Devierea traficului se va face numai de către reprezentantul administratorului infrastructurii feroviare.

- asigurării securității lucrătorilor echipelor de intervenție, răniților și a celorlalte forțe participante;

- facilitării căilor de acces spre/in afara locului accidentului a serviciilor de intervenție;

- asigurării desfășurării traficului și prevenirii blocării acestuia.

Menținerea ordinii și siguranței publice în perimetrul accidentului.

La sosirea echipei de cercetare la fața locului, lucrătorul de poliție ajuns primul la locul producerii accidentului prezintă procurorului sau conducătorului echipei investigative constatările și măsurile pe care le-a întreprins.

V. Activități investigative:

Se vor lua măsuri pentru conservarea urmelor, obiectelor purtătoare de urme sau a mijloacelor materiale de probă în pericol de a fi distruse, sustrase, modificate ori alterate de condițiile atmosferice existente sau de alte persoane.

Se va proceda la identificarea martorilor oculari și investigarea preliminară a acestora cu privire la împrejurările și condițiile în care s-a produs accidentul.

Vor fi executate sarcinile și măsurile transmise de conducerea unității, conducătorul echipei ori ofițerul de serviciu.

Vor fi desfășurate activități pentru orientarea de ansamblu în vederea stabilirii zonei ce va fi inclusă în locul ce urmează a fi cercetat, parcurgerea locului unde s-a produs accidentul, sectorizarea acestuia și stabilirea priorităților.

Orientarea de ansamblu impune executarea unor fotografii de orientare, schițe, cu surprinderea urmărilor accidentului, starea și poziția principalelor urme ca mijloace materiale de probă.

Fotografiile de orientare se pot executa din elicopter sau de la distanțe mai mari iar cele schiță se execută după procedeul fotografiei panoramice, oferind o imagine fidelă asupra locului, urmărilor și dispunerii în teren a diferitelor urme.

Tot prin fotografie sau film se pot fixa activitățile desfășurate de echipa de cercetare pentru salvarea victimelor.

Se va proceda la ridicarea topografică a caracteristicilor de planimetrie cât și la dispunerea în teren a obiectelor principale, cu distanțele corespunzătoare pentru întocmirea schiței locului catastrofei.

Activitățile de investigare a cauzelor tehnice de producere a accidentului sunt în sarcina AFER, Poliția Transporturi acordând sprijin prin conservarea probelor și înlesnirea accesului investigatorilor la locul producerii accidentului.

D) Fața de revenire la normal

După finalizarea cercetării la fața locului și îndepărtarea tuturor pericolelor, la terminarea intervenției echipelor de intervenție va fi degajată zona, pentru restabilirea situației anterioare producerii accidentului.

Dacă în prealabil au fost solicitate măsuri speciale de semnalizare pe calea ferată sau pe căile de acces limitrofe, acestea vor fi anulate, fiind anunțat în acest sens administratorul infrastructurii feroviare și drumurilor adiacente.

Dacă ambulanța a solicitat măsuri speciale în trafic, poliția va prelua automat decizia de anulare a acestora. Când la fața locului se află și un lucrător desemnat de administratorul drumului, poliția va transfera acestuia responsabilitatea anulării măsurilor luate anterior.

6. MINISTERUL SĂNĂTĂȚII PUBLICE

Activitățile specifice se vor efectua conform legislației în vigoare, respectiv: - Legea 95/2006 titlul IV;

- OUG 126/2003 privind operarea, funcționarea și finanțarea asistenței de urgență acordate cu elicopterele achiziționate de Ministerul Sănătății și repartizate operatorilor medicali Institutul Clinic Fundeni și Spitalul Clinic Județean de Urgență Târgu Mureș, aprobată prin Legea 40/2004;
Ordinelor Comune ale ministrului sănătății (nr. 777/23.06.2004) și ministrului administrației și internelor 277/23.06.2004) pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a OUG 126/2003.

AMBULANȚA/ SMURD

Dispeceratul ambulanței/ SMURD se informează:

- despre calea de acces la locul unde s-a produs accidentul;
- dacă sunt blocaje ale traficului rutier;
- dacă sunt răniți sau persoane imobilizate. în cazul unor (posibile) victime: numărul răniților și natura rănilor;

- numărul de ambulanțe necesare în cazul intervenției;

- dacă sunt prezenți factori de risc, cum ar fi un incendiu sau substanțe periculoase.

B) Faza de răspuns și deplasare la fata locului

Deplasarea la locul accidentului se va realiza în timpul cel mai scurt cu putință, folosind sistemele de avertizare acustică și luminoasă.

C) Faza de intervenție

Acordarea primului ajutor

Se vor tria victimele, se va stabili care dintre victime necesită primul ajutor și se va acorda asistența medicală necesară.

Vor fi tratate leziunile care pot amenința viața victimelor și se va preveni producerea altora noi.

Se vor elibera victimele blocate în cooperare cu personalul de descarcerare al IGSU. Se va indica în minute cât de rapid trebuie eliberată victima, pe baza stării (condiției) în care se află în acel moment.

Imediat ce sosește al doilea echipaj participant la intervenție, dacă este cazul, acesta va prelua atribuțiile de "tampon" ale ambulanței sosite prima la locul accidentului.

Alte sarcini:

- alegerea spitalului la care va fi transportată victima precum și mijlocul de transport al acesteia.

- informarea poliției cu privire la numele și adresa spitalului la care va fi transportată victima.

D) Faza de revenire la normal

Dacă în prealabil unul din membrii echipajelor de intervenție medicală a solicitat măsuri speciale de semnalizare, acesta va cere anularea lor, prin propriul dispecerat. Când la fața locului se află un reprezentant al administratorului drumului sau al poliției, aceștia vor prelua automat responsabilitatea anulării măsurilor luate anterior.

Se va înregistra modul în care a fost gestionată situația (au fost coordonate și desfășurate activitățile/acțiunile).

Pentru incidentele produse pe infrastructura feroviară (ce nu aparține infrastructurii feroviare publice), la care înlăturarea urmărilor necesită mijloace de intervenție, restabilirea circulației trenurilor se va face după un plan stabilit de către reprezentantul agentului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-au produs acestea, împreună cu conducătorul mijlocului de intervenție.

Dacă în prealabil s-a solicitat sau realizat măsuri de semnalizare temporară, acestea se vor anula, numai după înștiințarea prealabilă a poliției.

La nivelul Companiei Naționale de Căi Ferate C.F.R. S.A., funcționează în rețeaua telefonică CFR apelul de urgență 4444, care este preluat de specialiștii Revizoratului General de Siguranța Circulației, pentru sesizarea incidentelor feroviare produse.

INSPECTOR GENERAL
AL POLIȚIEI ROMANE
Chestor principal

[Signature]
DAN VALENTIN FĂTELOIU

INSPECTOR GENERAL AL
INSPECTORATULUI GENERAL
PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ
General locotenent

[Signature]
SECURĂ VLADIMIR

SERVICIUL DE TELECOMUNICAȚII
SPECIALE
DIRECȚIA PENTRU APEL UNIC DE
URGENȚĂ

General de brigadă

[Signature]
Dr. EUGENIU MUȘAT

COMPANIA NAȚIONALĂ DE
CĂI FERATE „C.F.R.” S.A.
Director general

[Signature]
Ing. CONSTANTIN MANEA

SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE
TRANSPORT FEROVIAR DE
CĂLĂTORI „CFR CĂLĂTORI” SA
Director general

[Signature]
Ing. NOAPTEȘ ALEXANDRU

DIRECȚIA GENERALĂ DE POLITICI,
STRATEGII ȘI MANAGEMENTUL
CALITĂȚII ÎN SĂNĂTATE
Director general

[Signature]
Dr. IRINA STAMATE

SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE
TRANSPORT FEROVIAR DE
MARFĂ „CFR MARFĂ” SA
Director general

[Signature]
Ing. BOBAR LIVIU