MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

AGENȚIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER

AGENŢIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ
- AGIFER –

RAPORT ANUAL
2025

INTRODUCERE

Acesta este raportul anual al Agenției de Investigare Feroviară - AGIFER (denumită în continuare AGIFER) pentru anul calendaristic 2025. Acesta îndeplinește cerințele Directivei 2016/798/CE a Parlamentului European și a Consiliului, transpusă în legislația română prin Ordonanța de urgență nr.73/2019 *privind siguranța feroviară*.

Această legislație de referință se regăsește și pe site-ul web al AGIFER, la adresa www.agifer.ro.

Cuprins

1 PREZENTARE 4
1.1 Cuvânt înainte al Directorului General al AGIFER 4
1.2 Rolul și scopul 6
1.3 Date generale privind AGIFER 6
1.4 Organizarea....6
1.5 Grafic organizațional 7
2 PROCESUL DE INVESTIGARE 8
2.1 Evenimentele feroviare care au fost investigate 8
2.2 Situația acțiunilor de investigare deschise/ finalizate în ultimii 5 ani.... 11
2.3 Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)....11
2.4 Diagrama procesului de investigare 12
3 INVESTIGAŢII 13
3.1 Privire de ansamblu a investigațiilor finalizate în anul 2025 comparativ cu anul 2024, identificarea principalelor tendințe. 13
3.2. Investigații finalizate și investigații deschise în anul 2025 13
3.3. Studii de cercetare (sau studii de siguranță) finalizate sau comandate în anul 2025....30
3.4.Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate și închise în anul 2025....31
3.5 Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani 87
4 RECOMANDĂRI 88
4.1. Scurtă prezentare și analiză a recomandărilor de siguranță emise în anul 2025....88
4.2. Situația implementării recomandărilor de siguranță emise în ultimi 5 ani 95

1 PREZENTARE

1.1 Cuvânt înainte al Directorului General al AGIFER

În anul 2025 s-a păstrat tendința de creștere a numărului de accidente și incidente produse în circulația trenurilor, fapt care a dus la creșterea volumului de activitate raportat la numărul de investigatori în condițiile în care legislația, situația bugetară a instituției și nivelul salarial, au limitat posibilitățile de creștere a numărului de angajați de specialitate cu experiența și nivelul de pregătire prevăzut de legislația în vigoare.

AGIFER a declanșat investigația pentru un număr de 61 accidente și incidente, dintre care 34 au fost declanșate ca urmare a deciziei Directorului General (în conformitate cu prevederile OUG 73/2019 care transpune Directiva nr.798/2016), iar pentru alte 27 s-a deschis investigația ca urmare a obligațiilor impuse de legislația națională subsecventă, respectiv prevederile HG nr.117/2010.

Față de anul anterior s-a dublat numărul de investigații deschise de către AGIFER pentru accidente produse prin declanșarea de incendii la vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație, din fericire, fără a exista ca urmări persoane rănite sau decedate.

Din cele 27 accidente feroviare pentru care s-a finalizat investigația în perioada analizată, 1 caz de accident feroviar grav (produs în activitatea de manevră, prin coliziunea între o locomotivă izolată și un grup de vagoane aflate în staționare, având ca urmare rănirea a patru persoane din care una a decedat ulterior), 2 cazuri au fost coliziuni din care 1 caz s-a produs prin coliziunea între o locomotivă izolată care circula ca tren de marfă cu ultimul vagon din compunerea unui tren de marfă aflat în staționare, iar în altul, în activitatea, SC TMB „METROREX" SA București, prin depășirea unui semnal care ordona oprirea de către un tren de metrou și coliziunea cu alt tren de metrou aflat în staționare (fără alte urmări în afară de cuplarea cu trenul de metrou aflat în staționare), 21 au fost deraieri și 5 incendii ale materialului rulant (3 la automotoare, 1 la o locomotivă și 1 la vagoane de călători).

Factorii cauzali identificați în cazul celor 21 de deraieri au relevat neconformități privind starea căii și în special starea necorespunzătoare a traverselor din lemn (14 cazuri), neconformități legate atât de starea căii cât și de cea a materialului rulant (2 cazuri) și probleme la materialului rulant implicat (5 cazuri).

Problemele identificate frecvent în investigațiile realizate au fost, în continuare, cele legate de resursele insuficiente alocate pentru mentenanță și investiții, fapt care nu a permis respectarea termenelor de reparații la infrastructura feroviară și, în anumite cazuri, la materialul rulant (în special în cazul operatorilor feroviari deținuți de stat). De asemenea, deficitul de resursă umană specializată influențează defavorabil modul de desfășurare al activității. Totodată, evaluarea, gestionarea și ținerea sub control a riscurilor necesită o atenție deosebită în continuare.

În ceea ce privește incidentele produse în circulația trenurilor există anumite categorii pentru care se observă o scădere (*8.14. lovirea lucrărilor de artă, construcţiilor, instalaţiilor sau a altor vehicule feroviare de către transporturi cu gabarit depăşit, de către vagoane cu încărcătura deplasată ori cu … 8.1.9. depăşirea de către trenuri a vitezelor maxime admise de linie, a vitezelor ….)*dar există și categorii la care numărul de incidente produse au crescut (*8.1.1 expedieri sau plecări de trenuri când calea este ocupată - tren contra tren sau tren după tren…, 8.1.2 primiri sau intrări de trenuri în stație pe linie ocupată ori închisă…*) acestea din urmă fiind de fapt precursori ai unor posibile accidente cu urmări grave.

Se menține în continuare riscul apariției unui vid de reglementare în situația în care Comisia Europeană ar impune abrogarea actualului Regulament 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. (regulament aprobat prin HG 117/2010), având în vedere că, proiectul transmis de AGIFER pentru un nou regulament privind avizarea și investigarea nu a fost încă aprobat.

În ceea ce privește colaborarea cu celelalte organisme de investigare, din cadrul rețelei constituite la nivel European, AGIFER a continuat să participe activ la ședințele și în cadrul grupurilor de lucru:

- Grupul de lucru pentru evaluarea inter pares, în conformitate cu prevederile Art.22(7) din Directiva nr.798/2016 privind siguranța feroviară;
- Grupul de lucru pentru elaborarea ghidurilor Rețelei organismelor de investigare.

De asemenea, AGIFER a fost reprezentată în cadrul seminarelor ESReDA – Asociația pentru Siguranță Fiabilitate și Date, în care activează specialiști în investigația de siguranță din domeniul aerian, naval, terestru, chimic, nuclear, etc.

Colaborarea cu operatorii economici din domeniul feroviar în cursul desfășurării investigațiilor, chiar dacă concluziile rapoartelor de investigare nu au fost întotdeauna comode sau confortabile, relevând probleme reale ce trebuie foarte atent ținute sub control, s-a bazat pe comunicare, respectiv ascultarea, analizarea și prezentarea deschisă a punctelor de vedere și a argumentelor avute în vedere, conducând la concluzii finale cu un grad sporit de înțelegere și acceptare, având în vedere scopul comun al îmbunătățirii siguranței feroviare, ținând cont de învățămintele care se pot trage.

Pentru aceasta doresc să mulțumesc tuturor operatorilor feroviari, administratorului/ gestionarilor de infrastructură și entităților responsabile cu întreținerea, precum și angajaților acestora, cu care am colaborat și am comunicat eficient în cursul investigațiilor, care ne-au sprijinit în demersul nostru, pentru a crește exactitatea, eficiența și efectele așteptate, de îmbunătățire a siguranței feroviare.

Director General AGIFER
Laurențiu Cornel DUMITRU

1.2 Rolul și scopul

Rolul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER

AGIFER investighează toate accidentele și incidentele în circulația trenurilor produse pe rețeaua de transport feroviar și cu metroul precum și incidentele care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiunile tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate componente ale sistemului feroviar de mare viteză și convențional european.

În conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență nr.73/2019 *privind siguranța feroviară* și a Hotărârii Guvernului nr.117/02.03.2010 prin care a fost aprobat 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 (denumit în continuare *Regulament de investigare*), în luarea deciziei privind deschiderea unei acțiuni de investigare, AGIFER, ține seama de:

- gravitatea accidentului sau incidentului;
- dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;
- impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar;
- cereri ale administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

Scopul urmărit de AGIFER

Prin acțiunile de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare AGIFER urmărește îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea producerii unor accidente sau incidente în condiții similare celor investigate. Acțiunile de investigare, atunci când este necesar, au ca rezultat final recomandări de siguranță, care reprezintă propuneri pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

1.3 Date generale privind AGIFER

Personal angajat la finalul anului 2025

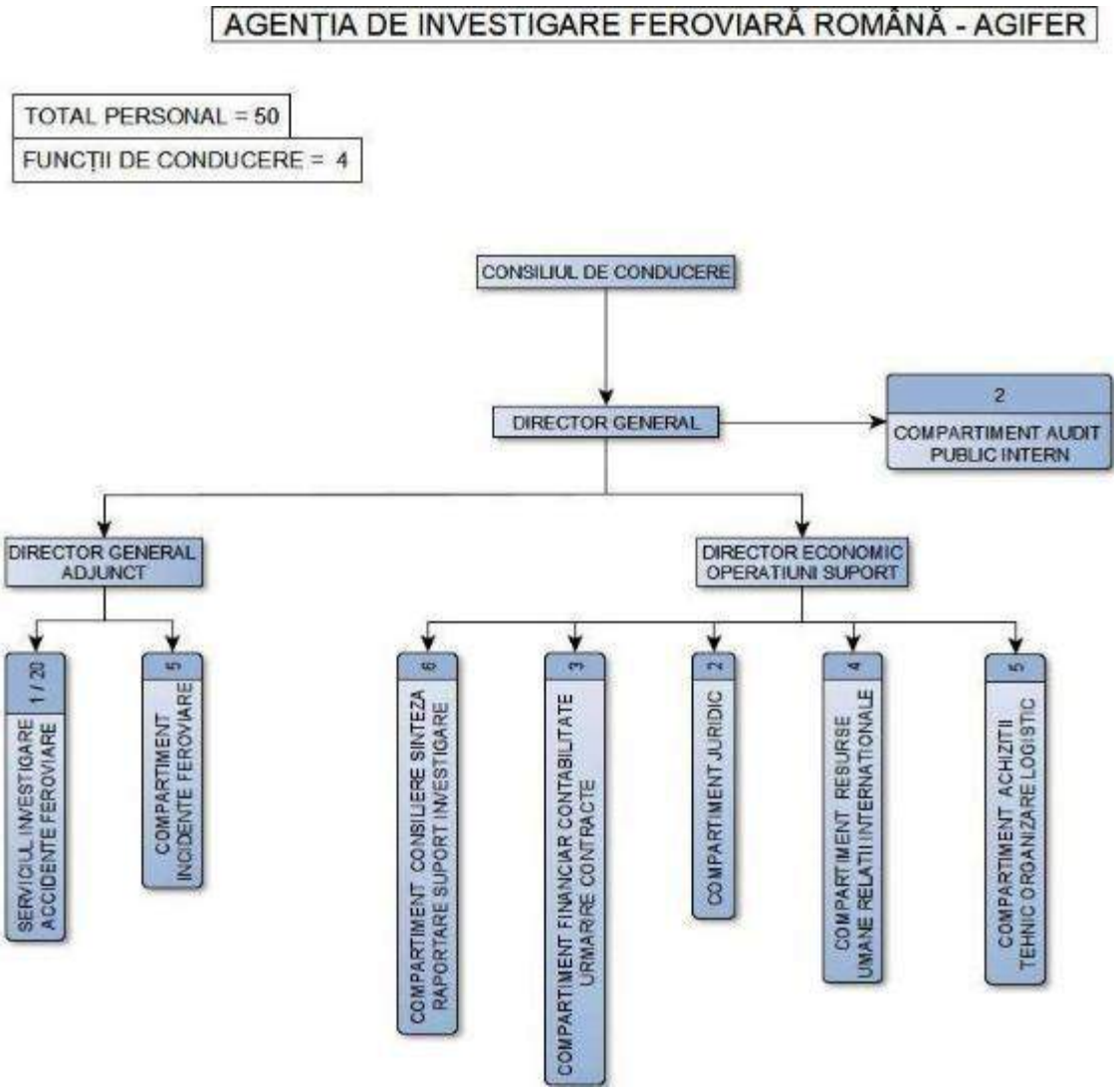
În cadrul AGIFER, la finalul anului 2025, și-au desfășurat activitatea un număr total de 42 salariați.

Bugetul alocat

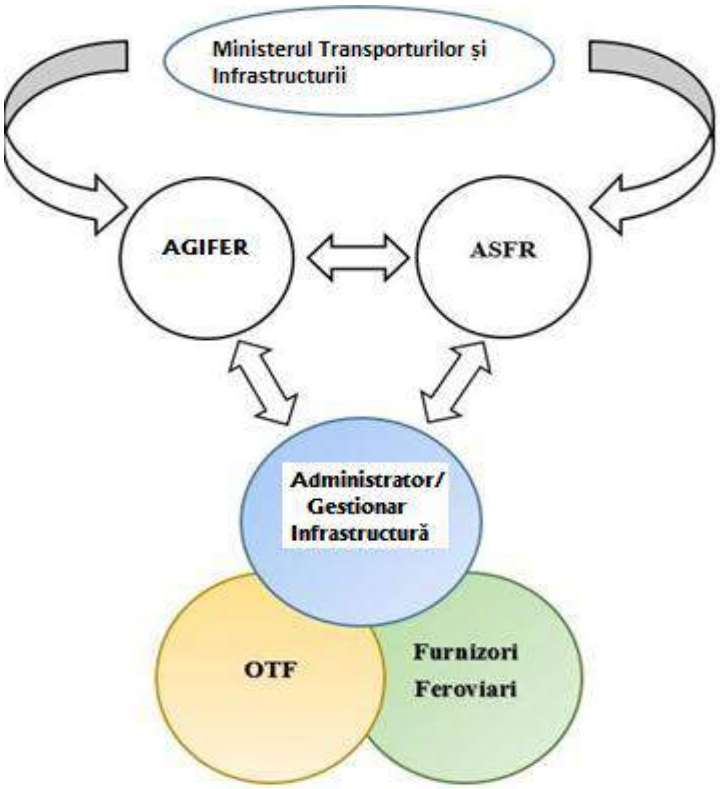
Pentru desfășurarea activității, în anul 2025, AGIFER a avut cheltuieli bugetare de 11.190.871 lei, echivalent 2.194.934 euro (curs de referință la 31.12.2025 - 1 € = 5.0985 lei).

1.4 Organizarea

În cursul anului 2024, prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.1204/18.06.2024 a fost aprobată structura organizatorică a Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER, aceasta fiind prezentată mai jos:



1.5 Grafic organizațional



2 PROCESUL DE INVESTIGARE

Investigația este un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță.

Investigatori principali își îndeplinesc sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară. Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

Rezultatul acțiunii de investigare a unui accident sau incident, constituie obiectul raportului de investigare întocmit în funcție de gravitatea accidentului sau incidentului. Raportul descrie obiectivele investigației și cuprinde, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

Investigația se desfășoară într-un mod cât mai transparent, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să se partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar implicați, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, Agenția Uniunii Europene pentru căile ferate, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului de investigare. În acest sens în ultima etapă a procesului de investigare AGIFER întocmește un proiect de raport pe care îl transmite tuturor celor menționați anterior pentru a le acorda posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante.

Informațiile tehnice furnizate, punctele de vedere și comentariile făcute sunt analizate și dacă sunt relevante pentru investigare, acestea vor fi luate în considerare fiind incluse în raportul final. Raportul de investigare este avizat de conducerea Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER în vederea și publicare pe site-ul acesteia.

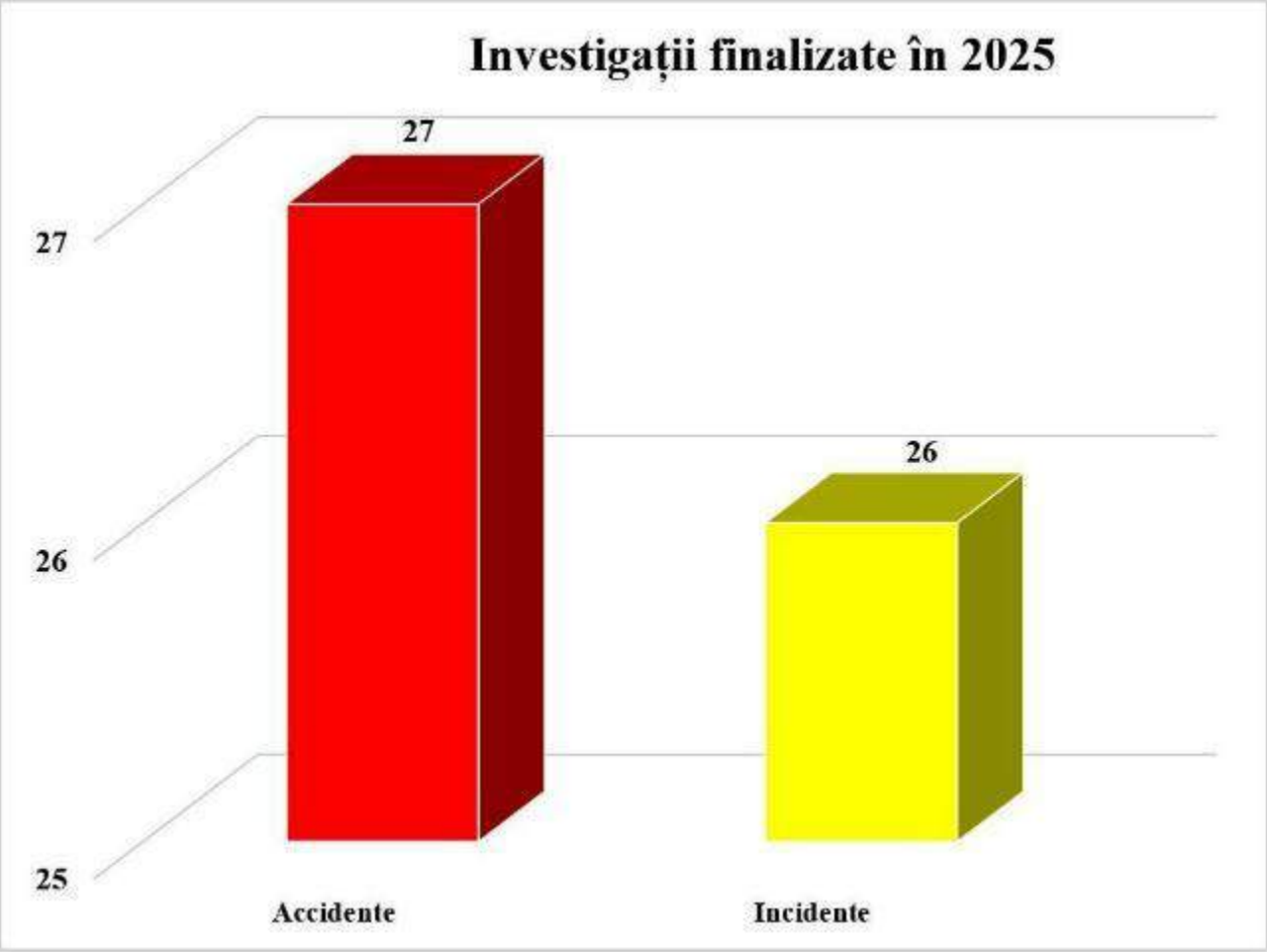
2.1 Evenimentele feroviare care au fost investigate

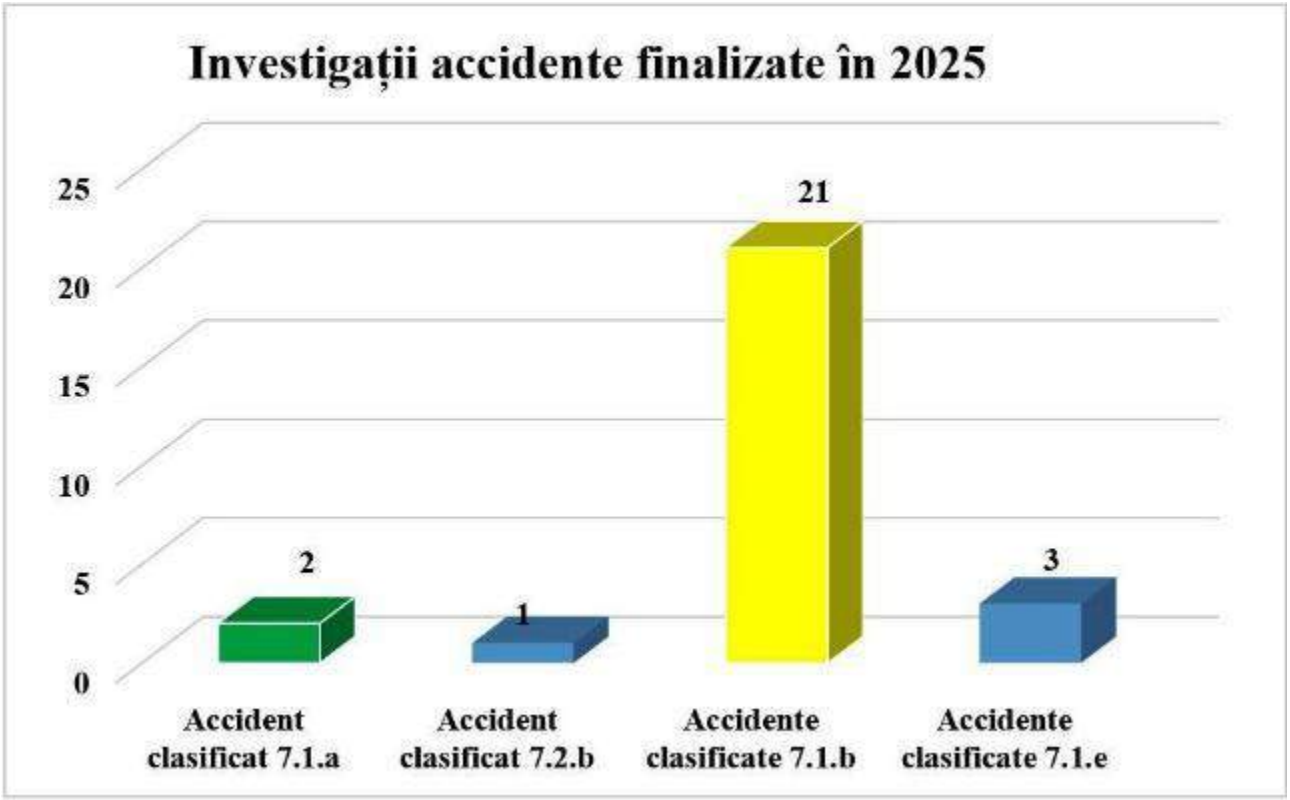
În cursul anului 2025 personalul AGIFER a investigat un număr de **96** accidente/incidente, în conformitate cu prevederile *Ordonanței de urgență nr.73/2019 și* a *Regulamentului de investigare*. Din cele **96** acțiuni de investigare, una era deschisă din anul 2023, **34** erau deschise din anul 2024, iar celelalte **61** au fost deschise în cursul anului 2024.

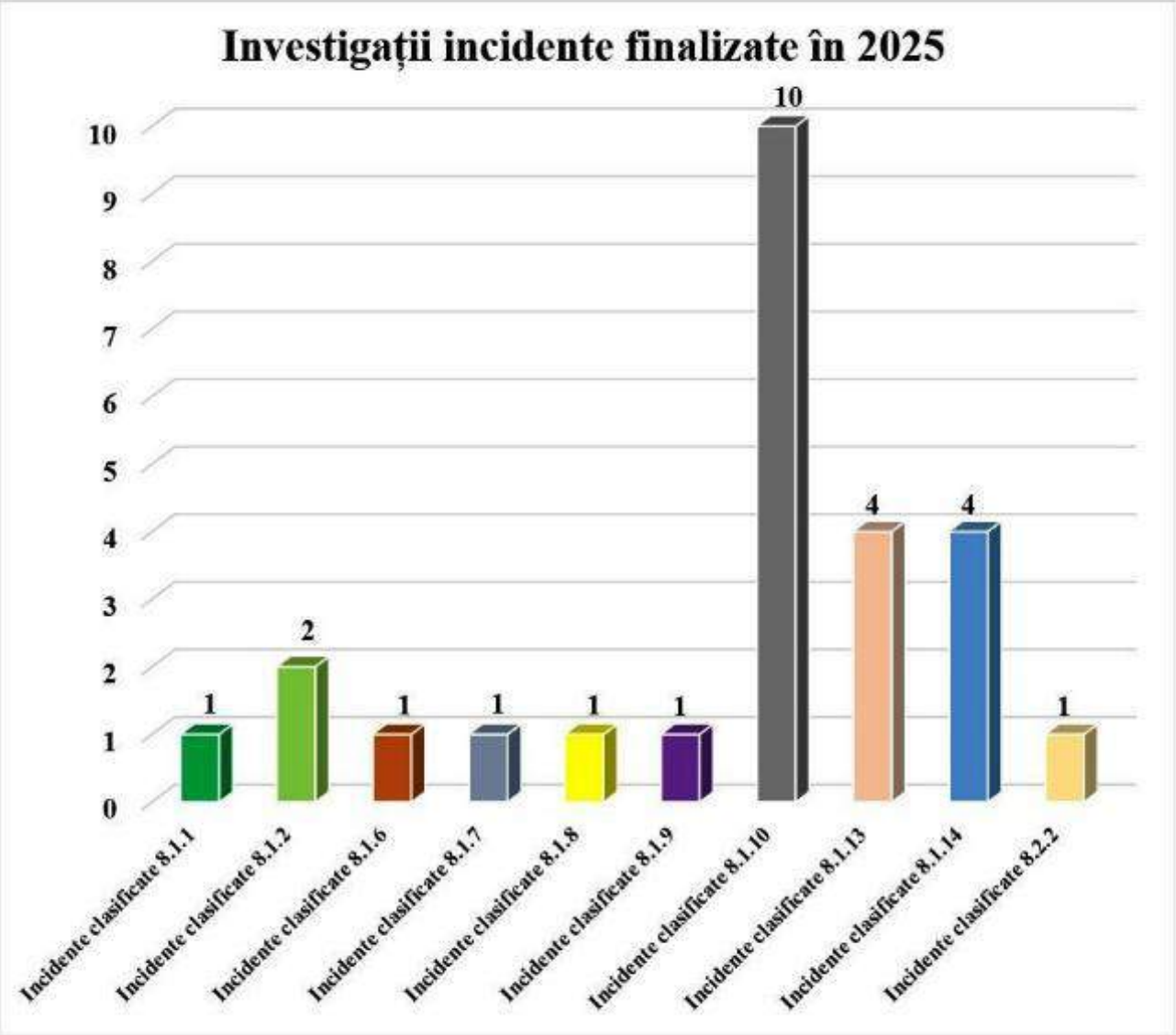
În anul 2025, au fost finalizate și închise **53** acțiuni de investigații, respectiv:

- **27 accidente feroviare**;
- **26 incidente feroviare**, din acestea 25 clasificate conform prevederilor art.8.1 grupa A din *Regulamentul de investigare,* pentru care Agenția de Investigare Feroviară Română a asigurat investigatorul principal și 1 clasificat conform prevederilor art.8.2.5 din *Regulamentul de investigare* pentru care, prin decizie a Directorului General a fost numită comisia de investigare compusă din salariați ai AGIFER.

Investigații 2025
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
1
34
18
43
Investigații deschise în 2023 și finalizate în 2025
Investigații deschise în 2024 și finalizate în 2025
Investigații deschise și finalizate în 2025
Investigații deschise în 2025 cu termen de finalizare în 2026


Investigații finalizate în 2025
27
26
25
27
26
Accidente
Incidente


Investigații accidente finalizate în 2025
25
20
15
10
5
0
2
1
21
3
Accident clasificat 7.1.a
Accident clasificat 7.2.b
Accidente clasificate 7.1.b
Accidente clasificate 7.1.e


Investigații incidente finalizate în 2025
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0
1
2
1
1
1
1
10
4
4
1
Incidente clasificate 8.1.1
Incidente clasificate 8.1.2
Incidente clasificate 8.1.6
Incidente clasificate 8.1.7
Incidente clasificate 8.1.8
Incidente clasificate 8.1.9
Incidente clasificate 8.1.10
Incidente clasificate 8.1.13
Incidente clasificate 8.1.14
Incidente clasificate 8.2.2

2.2 Situația acțiunilor de investigare deschise/ finalizate în ultimii 5 ani

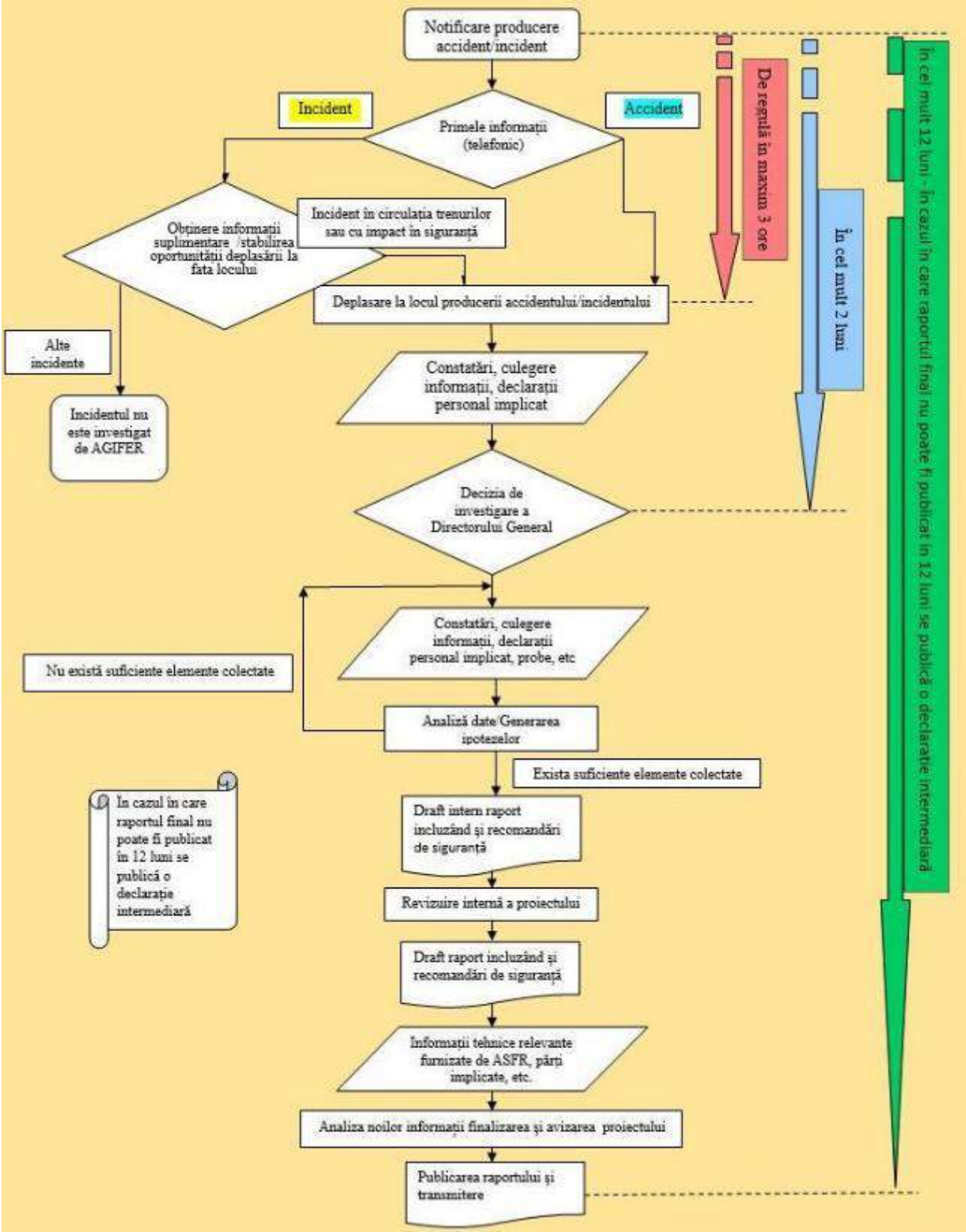
	Număr investigații deschise			Număr investigații finalizate		
	Accidente	Incidente	**TOTAL**	Accidente	Incidente	**TOTAL**
Anul 2021	32	25	**57**	30	24	**54**
Anul 2022	33	20	**53**	34	22	**56**
Anul 2023	27	26	**53**	31	25	**56**
Anul 2024	29	31	**60**	29	29	**58**
Anul 2025	31	30	**61**	27	26	**53**

2.3 Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)

De la înființare și până în prezent, pe parcursul desfășurării acțiunilor de investigare Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER a cooperat cu autoritățile responsabile cu ancheta judiciară, precum și cu alte autorități cu atribuții de intervenție la locul accidentului/incidentului.

În conformitate cu prevederile din Ordonanței de urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviară, în realizarea investigațiilor Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER poate apela în caz de nevoie la specialiști din domenii conexe. În cursul anului 2025 nu au fost cazuri de cooptare în comisiile de investigare a accidentelor feroviare de specialiști din afara AGIFER.

2.4 Diagrama procesului de investigare



3 INVESTIGAŢII

3.1 Privire de ansamblu a investigațiilor finalizate în anul 2025 comparativ cu anul 2024, identificarea principalelor tendințe.

Tipul accidentelor investigate în anul 2025(1)	Numărul accidentelor	Numărul victimelor		Pagube cu TVA(2) (lei)	Pagube TVA(2) (€)	Tendință comparativ cu anul 2024 a numărului accidentelor (Diferența dintre numărul de cazuri și procentual)
		Morți	Răniți grav			
Coliziuni între trenuri	3	1	3	3.248,23	637,10	**+1 (+50%)**
Deraieri de trenuri	21	-	-	10.320.149,51	2.024.154,07	**-1 (-4,55%)**
Loviri ale vehiculelor rutiere la treceri la nivel	0	-	-	-	-	**0 (0%)**
Incendii la materialul rulant	3	-	-	333.587,87	65.428,63	**-2 (-40%)**
Total	**27**	**-**	**4**	**10.656.985,61**	**2.090.219,79**	**-2 (-6,90%)**

(1) a fost luat în considerare anul finalizării investigației;
(2) conform documentelor transmise de părțile implicate până la data finalizării investigației.

3.2. Investigații finalizate și investigații deschise în anul 2025

În anul 2025 Agenția de Investigare Feroviară Română a finalizat și închis **53** acțiuni de investigare (din care **1** a fost deschisă în anul 2023, **34** au fost investigații deschise în anul 2024) și a inițiat procedura de investigare pentru un număr de **61** cazuri. Din cele **61** cazuri la **18** au fost finalizate și închise investigațiile în anul analizat iar pentru **43** urmează a fi finalizate și închise investigațiile în anul 2026.

În tabelul de mai jos prezentăm investigațiile și temeiul legal în care au fost efectuate acestea ținând seama de cerințele Directivei europene privind siguranța feroviară și legislația națională.

Investigații finalizate în anul 2025

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației(1)	Data finalizării
1	25.03.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în **stația CF Galați**, la manevra de introducere a locomotivei EC 91530430128-5 (aparținând SNTFC „CFR Călători" SA), la linia nr.4 ocupată cu vagonul de călători nr.50532616090-8, în vederea formării trenului de călători Regio nr.7576, s-a produs tamponarea violentă a vagonului de călători de către această locomotivă. În urma tamponării violente, au fost accidentate 4 persoane (mecanicul de locomotivă care conducea locomotiva EC 128, un șef de tren, un conductor de tren și o persoană care se afla în vagonul de călători nr.50532616090-8). Ulterior, după transferul	**i**	13.02.2025

		acestora la Spitalul Clinic Județean de Urgență Galați, conductorul de tren a decedat.		
2	16.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Caracal (linie dublă electrificată), în capătul Y al **stației CF Leu**, în zona schimbătorului de cale nr.16, s-a produs deraierea unui număr de 11 vagoane (din care 2 s-au răsturnat) din compunerea trenului de marfă nr.68322 (aparținând operatorului de transport feroviar Global Rail Solutions SRL).	**i**	10.01.2025
3	07.02.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București Băneasa – București Sud, în **stația CF Pantelimon**, s-a produs tamponarea violenta dintre locomotiva izolată DA 180 care a circulat ca tren nr.86350 și ultimul vagon din compunerea trenului de marfă nr.58182106, aflat în staționare la linia 2.	**i**	05.02.2025
4	27.02.2024	Pe rețeaua de transport feroviar cu metroul, în circulația trenului nr.04 (format din trenurile electrice de metrou 1121-2121), s-a produs depășirea semnalului de intrare Y al **stației de metrou Timpuri Noi**. Urmare a acestui fapt trenul a intrat în abatere la linia 1 din această stație unde se afla garat trenul de metrou nr 17 (format din trenurile electrice de metrou 1117-2117), fapt ce a dus la cuplarea celor 2 trenuri.	**ii**	24.02.2025
5	01.03.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Strehaia – Motru Est (linie simplă, electrificată), **între stațiile CF Strehaia și Jirov**, la km 12+012, în circulația trenului de marfă nr.65094 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de ambele osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a vagonului nr.81536653508-7, situat al 3-lea din compunere, de la locomotivă.	**i**	26.02.2025
6	13.03.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Buzău – Mărășești (linie dublă electrificată), **între stațiile CF Zoița și Râmnicu Sărat**, la km 158+875, în circulația trenului de marfă nr.66307 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.83537963122-8, de primul boghiu în sensul de mers.	**i**	06.03.2025
7	26.03.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Berbești și Popești Vâlcea**, la km 21+850, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, al vagonului de marfă nr.81536653750-5 situat al 13-lea vagon în compunerea trenului.	**i**	24.03.2025

8	21.04.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Arad – Oradea (linie dublă neelectrificată), **între stațiile CF Sântana și Utvinișu Nou**, pe firul II de circulație, la km 9+300, în circulația trenului de marfă nr.66290-020 (aparținând operatorului de transport SC Grup Feroviar Român SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DA1544 de remorcare a trenului.	**i**	16.04.2025
9	15.05.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație București – Constanța (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație, **între stațiile CF Dorobanțu și Basarabi**, la km. 206 + 400, în circulația trenului de marfă nr.66363815 (aparținând Grup Feroviar Român SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva de remorcare DA 1504.	**i**	15.04.2025
10	08.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Sud-Buzău (linie dublă, electrificată), la gararea pe linia nr.10 B abătută în **stația CF Ploiești Est** a trenului de marfă nr.77280 (aparținând operatorului de transport feroviar VEST TRANS RAIL SRL), s-a produs deraierea locomotivei de remorcare DHC 938 de toate cele patru osii, la trecerea peste schimbătorul de cale nr.37 manevrat în poziție „pe abatere”.	**i**	08.05.2025
11	11.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Videle (linie dublă electrificată), pe firul II de circulație, **între stațiile CF Roșiori Nord și Atârnați**, la km 94+807, în circulația trenului de călători InterRegio nr.1596 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea a 2 vagoane din compunerea trenului (de câte un boghiu - al doilea în sensul de mers de la fiecare vagon).	**i**	20.05.2025
12	13.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată), **între stațiile CF Rupea și Racoș**, s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu (în sensul de mers al trenului) de la cel de al 3-lea vagon al trenului de călători nr.347 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	**i**	09.07.2025
13	19.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în **stația CF București Nord**, în cadrul manevrei de rebrusare a garniturii din care a fost compus trenul de călători Regio nr.11034 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Regio Călători SRL), de la linia 11 pe secțiunea 074, în vederea inversării locomotivei BB 576 și formării trenului de călători Regio nr.11037, s-a produs tamponarea violentă între locomotivă și rama aflată	**i**	03.07.2025

		în staționare. În urma impactului, 8 persoane au fost transportate la spital cu leziuni minore și atacuri de panică, iar alte 7 persoane au primit îngrijiri la locul incidentului.		
14	24.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, în linie curentă, **între stațiile CF Berbești și Popești Vâlcea**, la km 18 + 600, s-a produs deraierea locomotivei DA 913 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.60566, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA.	**i**	15.07.2025
15	25.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Aradu Nou – Periam (secție neinteroperabilă gestionată de către SC RC-CF Trans Brașov SRL - linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Aradu Nou și Zădăreni**, la km 1+095,50, în circulația trenului de marfă nr.66143 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a primului vagon din compunerea trenului.	**i**	14.07.2025
16	14.08.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Alunu - Băbeni (linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Popești și Berbești**, în circulația trenului nr.86077, format din două locomotive izolate, DA 913 și DA 1183, s-a produs deraierea locomotivei DA 913 titulară, de prima osie, în sensul de mers al trenului.	**i**	11.08.2025
17	29.08.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Videle, **pe distanța Olteni-Ciolpani**, în circulația trenului de călători nr.9900, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA, s-a produs lovirea a 10 inductori de cale, de către un amortizor provenit de la locomotiva EA 397.	**iii**	15.07.2025
18	01.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Giurgiu Nord - Videle (linie simplă electrificată), la ieșirea trenului de marfă nr.40712 001 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo CARRIER - România SRL), de la linia nr.5, din **stația CF Rădulești**, s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 7-lea vagon din compunerea trenului.	**i**	25.08.2025
19	09.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Medgidia – Constanța (linie dublă electrificată), în **stația CF Valu lui Traian**, la km 215+350, în circulația trenului de marfă nr.68205006 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Constantin Grup Rail Logistic SRL), s-a produs deraierea vagonului nr.37809341143-7, de primul boghiu în sensul de mers.	**i**	02.09.2025

20	12.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Alunu – Băbeni (linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Berbești și Popești Vâlcea**, la km 30+520, în circulația trenului de marfă nr.60568 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, al vagonului nr.81536654351-1, al 21-lea din compunerea trenului.	i	11.09.2025
21	19.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara Nord – Arad (linie simplă electrificată), pe parcursul de intrare a trenului de călători Regio nr.2601 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), **în stația CF Șag**, pe zona macazului schimbătorului de cale nr.5, s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 2-lea vagon din compunerea trenului.	**i**	25.08.2025
22	22.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Turceni – Gura Motrului (linie dublă electrificată), în **stația CF Turceni**, pe schimbătorul nr. 15 din cuprinsul diagonalei 15/23, la km. 12+947, în circulația trenului de marfă nr.58490 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup Rail Logistic), s-a produs deraierea primului boghiu și prima osie de la al doilea boghiu, în sensul de mers, a locomotivei LEMA 083 aflată în remorcarea trenului.	**i**	15.09.2025
23	26.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași (linie dublă, electrificată), în **stația CF Craiova**, s-a produs deraierea locomotivei izolate LEMA 006, care circula ca tren nr.86699 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL).	**i**	08.09.2025
24	11.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Gura Motrului – Amaradia, în **stația CF Turceni**, în circulația trenului de călători nr.2855, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, s-a produs lovirea dalelor pietonale dintre firele căii, de către un regulator de frână SAB provenit de la locomotiva EC 053.	**iii**	22.09.2025
25	17.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara – Lugoj (linie simplă, electrificată), în **stația CF Belinț**, s-a produs lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, aflat în gabaritul de liberă trecere CFR, de către robineții de izolare cu alimentator ai distribuitoarelor cu aer KE, ale vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.48431016	**iii**	30.01.2025

		(aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL).		
26	19.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Titu – Târgoviște (linie dublă, neelectrificată), **între stațiile CF Nucet și Târgoviște**, pe firul I de circulație, la km 29+850 în circulația trenului de marfă nr.666251 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SRL), s-a produs un incendiu la locomotiva DA 011.	**i**	10.10.2025
27	20.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București - Videle, **pe distanța Zăvestreni – Grădinari**, s-a produs lovirea de către amortizorului vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, de la locomotiva EA789, aflată în remorcarea trenului de călători nr.9002, a unui număr de 17 inductori de cale.	**iii**	19.03.2025
28	29.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Palas – Năvodari (linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Palas și Constanța Mărfuri**, la km 1+040, în circulația trenului de marfă nr.66361829 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.31536666192-6 (al 31-lea din compunerea trenului, deraiat de al 2-lea boghiu în sensul de mers) și a vagonului nr.89536950046-0 (al 32-lea din compunerea trenului, deraiat de ambele boghiuri).	**i**	23.10.2025
29	04.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Sud - Buzău (linie dublă, electrificată), în **stația CF Ploiești Est**, la gararea trenului de marfă nr.58496 003 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup Rail – Logistic SRL), s-a produs deraierea a trei vagoane din compunerea trenului (al 3-lea, al 4-lea și al 5-lea din compunere).	**i**	30.10.2025
30	05.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Filiași - Caransebeș (linie simplă, electrificată), în circulația trenului de marfă nr.66078 004 compus din 27 de vagoane încărcate cu benzină (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), **între stațiile CF Tâmna și Igiroasa**, s-a produs deraierea a 7 vagoane din compunerea acestuia, din care 2 răsturnate.	**i**	02.10.2025
31	16.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, în **stația CF Carei**, s-a produs lovirea unor elemente ale instalațiilor feroviare, de către o ușă de vizitare deschisă de la echipamentul încărcat pe vagonul nr.31804863701-7, aflat în compunerea trenului de marfă nr.56522 016, aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL.	**iii**	10.04.2025

32	20.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), **între stațiile CF Augustin și Racoș**, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers a macaralei EDK 2000 de 250 tf aflată în compunerea trenului de marfă nr.67733 (aparținând operatorului de transport feroviar SC RAIL FORCE SRL Brașov).	**i**	13.10.2025
33	25.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Craiova, secția de circulație Craiova - Roșiori Nord, linie dublă electrificată, **între stațiile CF Măldăeni și Roșiori Nord**, s-a produs lovirea inductorului de 1000/2000 Hz de la semnalul BL 24, de către o piesă provenită de la automotorul AM 974, care se afla atașat la semnalul trenului de călători Regio nr.9386.	**iii**	21.08.2025
34	11.12.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Piatra Olt – Podul Olt, s-a produs plecarea trenului de marfă nr.57423 (aparținând operatorului de transport feroviar PSP Cargo Group SA) de la linia nr.2 din **stația CF Lotru**, fără respectarea prevederilor instrucționale, având ca urmare depășirea mărcii de siguranță.	**iii**	10.07.2025
35	23.12.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Constanța – Medgidia, în **stația CF Palas**, s-a produs executarea eronată a parcursului de ieșire a trenului de călători IR nr.1680023 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA) concomitent cu parcursul de manevră de la L4 Tranzit la L1D în vederea regarării unei drezine pantograf.	**iii**	05.04.2025
36	15.12.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în **stația CF Pasărea**, s-a produs depășirea semnalului de ieșire de către trenul de călători nr.8007015, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	**iii**	18.11.2025
37	24.01.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, în **stația CF Augustin**, s-a produs expedierea trenului de marfă nr.57346 023 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier Romania SRL), pe bază de cale liberă spre stația CF Apața pe firul I, în baza ordinului de circulație emis de IDM, înainte de sosirea trenului de marfă nr.66040 023 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA) în stația CF Apața și primirea reavizului de sosire.	**iii**	24.04.2025
38	10.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, pe secția de circulație Vințu de Jos - Șibot, linie dublă electrificată în curs de reabilitare, în **stația CF Șibot**, s-a produs îndrumarea în mod eronat a trenului de călători IR nr.74110 pe firul I de circulație în loc de firul II de circulație în direcția stației CF Aurel Vlaicu.	**iii**	14.04.2025

39	10.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație București – Ploiești (linie dublă electrificată), la **PM Ramificație Ploiești Triaj**, s-a produs executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Interregio nr.1665010 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători" SA), către stația CF Ploiești Vest în loc de stația CF Ploiești Sud.	**iii**	26.06.2025
40	17.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Siculeni (linie simplă electrificată), în **stația CF Bicsadu Oltului**, s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu în sensul de mers de la primul vagon din compunerea trenului de călători Regio nr.4504 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA.	**i**	12.12.2025
41	28.03.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Târgu Jiu - Livezeni, (linie simplă electrificată), între **stațiile CF Pietrele Albe și Lainici**, la km.106+600, s-a produs lovirea unei mașini de găurit din dotarea secției L5 Târgu Jiu, de către locomotiva EA 073 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.56500 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SA).	**iii**	11.09.2025
42	02.04.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Piatra Olt – Pitești, linie simplă neelectrificată, **în stația CF Fâlfani**, s-a produs primirea trenului de călători Regio nr.9479 001, cu semnal de chemare, la linia nr.I directă, ocupată cu trenul de călători Regio Expres nr.9270 001, ambele trenuri aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA.	**iii**	05.12.2025
43	04.04.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara, linie dublă electrificată, **între stațiile CF Racoș și Rupea, respectiv între stațiile CF Beia - Mureni**, s-a produs lovirea mai multor inductori de cale, de către o chingă provenită de la vagonul nr.37805931550-7 din compunerea trenului de marfă nr.58381 (aparținând operatorului de transport feroviar TRAIN EUROPE Sucursala Craiova).	**iii**	29.07.2025
44	28.04.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Filiași-Craiova (linie dublă electrificată), **între stațiile CF Filiași și Craiova**, s-a produs lovirea mai multor inductori de cale, de către o piesă provenită de la locomotiva EC 032 aflată în compunerea trenului de călători Regio nr.2092, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA.	**iii**	27.11.2025
45	30.05.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație Chitila - Golești (linie	**iii**	24.11.2025

		dublă, neelectrificată), **între stațiile CF Mătăsaru și Găești**, s-a produs lovirea a 3 inductori de cale de către o piesă provenită de la automotorul AM 2120 ce a circulat ca tren nr.9214 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA).		
46	11.06.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Feteşti – Cernavodă, în **stația CF Feteşti**, s-a produs lovirea unui utilaj aparținând Arcada Company SA, care staționa pe linia nr.10 în gabaritul de liberă trecere, de către locomotiva EA 1077 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.58196010 aparținând operatorului de transport feroviar Rail Operations SRL.	**iii**	07.08.2025
47	05.07.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Lehliu – Hm Pajura (linie dublă electrificată), la **Ramificație Pajura**, s-a produs executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Interregio nr.11506005 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători Astra Trans Carpatic SRL).	**iii**	23.12.2025
48	19.07.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Galați, secția de circulație Adjud – Onești (linie dublă electrificată), **pe distanțele de circulație fir II Urechești – Adjud și fir I Urechești – Căiuți**, s-a produs lovirea și avarierea unui număr de 4 inductori de cale (aferenți semnalelor luminoase BL 23 – fir II Urechești – Adjud, XAP – fir II Urechești – Adjud, BL 11 – fir I Urechești – Căiuți și BL 13 – fir I Urechești – Căiuți) de către amortizorul de la osia nr.3 a locomotivei EA 403 aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr.5202 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA) care s-a desprins de la partea superioară și a rămas suspendat de suportul inferior.	**iii**	27.11.2025
49	06.09.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Arad – Timișoara (linie simplă electrificată), în **stația CF Timișoara Nord**, s-a produs depășirea semnalului de intrare YA, în poziția „oprește fără a depăși semnalul", respectiv talonarea macazului nr.52, în circulația trenului de marfă nr.66030004 (remorcat de locomotiva ED 073), aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă" SA.	iii	26.11.2025
50	10.09.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație București – Feteşti, în **stația CF Dor Mărunt**, s-a produs lovirea capacului de la mecanismul de acționare a schimbătorului de cale nr.10 de către ansamblul legătură de gardă – inductor post nr.II, desprins de la locomotiva EA 050 care a asigurat remorcarea trenului de marfă nr.67612010 (aparținând operatorului de transport feroviar Expres Forwarding SRL).	**iii**	26.11.2025

51	12.09.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu, în **stația CF Ploiești Nord**, s-a produs primirea trenului de călători nr.10240012 format din DH2 3220, (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), la linia nr.II, ocupată cu locomotiva EA 817.	**iii**	18.11.2025
52	06.11.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Caransebeș – Orșova (linie simplă, electrificată), **între stațiile CF Topleț și Valea Cernei**, la km 396+800, s-a produs lovirea unui vinci metalic, de către trenul de marfă nr.57758 remorcat cu locomotiva LEMA 086 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA).	**iii**	29.12.2025
53	23.10.2025	Cu ocazia citirii și interpretării datelor instalației cu memorie nevolatilă (vitezometru DEUTA) de la locomotiva ES 016, aflată în remorcarea trenului de marfă nr.67750 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA, s-a constatat că pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, pe secția de circulație Caracal - Craiova, **între stațiile CF Malu Mare și Banu Mărăcine**, pe firul I, între km. 200+200 și km. 200+400 (viaduct Cârcea), s-a produs depășirea vitezei maxime admisă, impusă de limitarea de viteză de 10 km/h.	**iii**	22.12.2025

(1) **Baza legală a investigației**: **i**= În conformitate cu Directiva de Siguranță, **ii**= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art.2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), **iii**= Opțional – alte criterii (Norme naționale/ reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

Investigații deschise în anul 2025 finalizate în anul 2026 sau care urmează a fi finalizate

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației(1)	Data finalizării
1		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Adjud - Bacău (linie dublă, electrificată), **între stațiile CF Orbeni și Faraoani**, pe firul I de circulație, la km 268+250, în circulația trenului de marfă nr.67204 016 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL), s-a produs deraierea vagonului nr.31539333345-7 (al 20-lea vehicul din compunerea trenului) de primul boghiu în sensul de mers.	**i**	15.01.2026
2	12.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caracal – Roșiori Nord (linie dublă, electrificată), în **stația CF Drăgănești** Olt, s-a produs deraierea locomotivei LEMA 039 la trecerea peste schimbătorul de cale nr.12, locomotivă aflată în remorcarea trenului de marfă nr.66948, aparținând operatorului de transport feroviar SC CER Fersped SA.	**i**	28.02.2026

3	12.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație neinteroperabilă Năvodari – Constanța Mărfuri (linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Năvodari şi Lumina**, la km 17+550, în circulația trenului de marfă nr.66294 012 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.84537716048-4, al 20-lea din compunerea trenului, deraiat de ambele osii ale celui de-al 2-lea boghiu în sensul de mers.	**i**	02.02.2026
4	17.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caracal - Roșiori Nord (linie dublă, electrificată), **între stațiile CF Mihăești și Radomirești**, în circulația trenului de călători Interregio nr.1823 aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători" SA, s-a produs declanșarea unui incendiu la vagonul de călători nr.50532083026-6, situat ultimul în compunerea trenului.	**i**	14.01.2026
5	19.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal, în stația CF Mihăești, 4 vagoane din compunerea trenului de marfă nr.57306 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Cargo Carrier SRL) au deraiat și au intrat în coliziune cu locomotiva ES 008 care remorca trenul de marfă nr.58572 (aparținând operatorului de transport feroviar SC PIMK Rail SRL) în urma căruia a rezultat decesul unei persoane.	**i**	05.08.2026
6	25.02.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Palas – Constanța, în **stația CF Constanța Mărfuri**, la km 1+040, în circulația trenului de marfă nr.66362 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.89536950190-6 (al 14-lea din compunere), de prima osie de la primul boghiu.	**i**	10.02.2026
7	16.03.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Cluj Napoca - Oradea, **între stațiile CF Tileagd și Oșorhei**, la km 642+500, în circulația trenului de marfă nr.66103 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs deraierea vagonului nr.31533541048-8, al 14 - lea din compunerea trenului de cel de-al doilea boghiu în sensul de mers.	**i**	10.03.2026
8	14.04.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Târgu Jiu - Filiași, în **stația CF Turceni**, în circulația trenului de marfă nr.57106012 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă CARGO TRANS VAGON SA), s-a produs deraierea vagonului nr.338739028714,	**i**	23.03.2026

		al 9-lea vagon din compunerea trenului, de prima osie de la al doilea boghiu în sensul de mers.		
9	04.05.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în **stația CF Constanța**, la manevra de regarare prin împingere a garniturii trenului de călători nr.1687 004 (compus din 7 vagoane + locomotiva LEMA 004), la linia 1 ocupată cu garnitura trenului de călători nr.1586 (5 vagoane fără locomotivă), s-a produs tamponarea violentă a celor două garnituri aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA.	**i**	29.04.2026
10	10.05.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație București - Constanța (linie dublă electrificată), în **stația CF Feteşti**, în circulația trenului de marfă nr.66090 009 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs deraierea de ambele osii ale primului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 8-lea vagon din compunerea trenului.	**i**	06.05.2026
11	21.05.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova - Caracal (linie dublă electrificată), în **stația CF Leu**, în circulația trenului de marfă nr.66062 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs deraierea vagonului nr.81536652446-1de la cel de-al 3-lea vagon din compunere.	**i**	31.03.2026
12	26.05.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în **stația CF Mărășești**, la manevra de atașare a locomotivelor EA 122 și EA 679 la garnitura trenului de călători nr.5302026 aflată la linia 2, s-a produs tamponarea violentă a garniturii de către cele două locomotive (materialul rulant și personalul care a efectuat manevra aparțin operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători" SA).	**i**	26.05.2026
13	07.06.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal (linie dublă, electrificată), în **stația CF Măldăeni**, în circulația trenului de marfă nr.66212 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA) remorcat cu locomotiva EA 571, s-a produs deraierea locomotivei și a primelor două vagoane de la siguranță.	**i**	04.06.2026
14	30.05.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Est – Buzău (linie dublă, electrificată), în **stația CF Valea Călugărească**, linia 3, în circulația trenului de marfă nr.66340 (aparținând GRUP FEROVIAR ROMÂN SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DA 1572, aflată în remorcarea trenului.	**i**	27.05.2026
15	13.07.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Ciulnița-București	**i**	03.04.2026

		(linie dublă electrificată), pe firul I de circulație la km 85+300, **între stațiile CF Dor Mărunt și Dragos-Vodă**, în circulația trenului de marfă nr.60198 012 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DA 1362 de remorcare a trenului.		
16	13.07.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București Nord - Videle (linie dublă electrificată), în **stația CF Bucureștii Noi**, pe linia 2C, la km 0+483,5, s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers, de la locomotiva LEMA 014 de remorcare a trenului de marfă nr.66528 011 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SRL).	**i**	25.06.2026
17	24.07.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Ronaț Triaj – Sânnicolau Mare (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă), **între stațiile CF Biled și Dudeștii Noi**, la km.18+376, în circulația trenului de marfă nr.77050 (aparținând operatorului de transport feroviar Tim Rail Cargo SRL), s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a ultimului vagon din compunerea trenului.	**i**	27.05.2026
18	25.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova - Calafat (linie simplă neelectrificată), pe firul I direct din **stația CF Sălcuța**, în circulația trenului de marfă nr.60555 225 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DA 1141 de remorcare a trenului.	**i**	09.07.2026
19	25.07.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în **stația CF București Triaj**, Post 17, zona schimbătorului de cale nr.23, în circulația trenului de marfă nr.66558 024 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SRL), s-a produs deraierea primei osii, în sensul de mers, a locomotivei EA 082 de remorcare a trenului.	**i**	20.06.2026
20	27.07.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în **stația CF București Nord**, în circulația trenului de călători Regio nr.9910 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA), s-a produs lovirea și avarierea a 2 inductori de cale de către legătura de gardă desprinsă de la locomotiva EA131 aflată în remorcarea trenului.	**iii**	04.06.2026
21	01.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, secția de circulație Constanța – Mangalia, în **stația CF Agigea Ecluză**, pe zona	**i**	26.06.2026

		diagonalei dintre schimbătoarele de cale nr.7 și nr.9, în circulația trenului de marfă nr.57754 030 (aparținând operatorului de transport feroviar TransFeroviar Grup SA), s-a produs deraierea a trei vagoane din compunerea trenului.		
22	01.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești – Brașov, în **stația CF Florești Prahova**, s-a produs executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Regio nr.11032, aparținând operatorului de transport feroviar Regio Calatori SRL.	**iii**	21.01.2026
23	03.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Vest – Slănic, **între stațiile CF Buda și Plopeni Sat, în Punct oprire Plopeni**, în circulația trenului de călători nr.10234 003 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), s-a produs un incendiu la automotorul AM 3202/3203 din care era compus trenul.	**i**	08.04.2026
24	04.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Hârlău – Podu Iloaiei (linie simplă, neelectrificată, neinteroperabilă - gestionată de RC-CF Brașov), **între stațiile CF Hârlău și Belcești**, în circulația trenului de călători Regio nr.11400 004 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători Regio Calatori SRL), format din automotorul AMX 571, s-a produs deraierea osiei nr.3, în sensul de mers al automotorului.	**i**	03.08.2026
25	04.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, în **stația CF București Triaj**, Post 17, zona schimbătorului de cale nr.23, în circulația trenului de marfă nr.56538 004 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SRL), s-a produs deraierea primei osii, în sensul de mers a locomotivei EA 031 de remorcare a trenului.	**i**	20.07.2026
26	07.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Piatra Olt – Caracal (linie simplă neelectrificată), în **stația CF Vlăduleni**, s-a produs depășirea mărcii de siguranță din capătul X al liniei II directă, linie prevăzută cu semnal de ieșire de grup, și talonarea macazului nr.3 de către trenul de marfă nr.66316 006 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), remorcat cu locomotiva DA 1540.	**iii**	31.03.2026
27	13.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Cluj Napoca - Războieni (linie dublă electrificată), **între stațiile CF Valea Florilor şi Câmpia Turzii**, pe firul I de circulație la km.456+700, s-a produs lovirea unui cupon de șină aflat în gabaritul de liberă trecere a căii, de	**iii**	29.06.2026

		către locomotiva EA 623 aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr.3084 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA).		
28	18.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, în **stația CF Bucureștii Noi**, pe linia 2C, în circulația trenului de marfă nr.67336 017 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier Romania SRL), s-a produs deraierea primei osii, în sensul de mers a locomotivei LEMA 090 de remorcare a trenului.	**i**	24.07.2026
29	19.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași (linie dublă, electrificată), în **stația CF Craiova**, la expedierea trenului nr.67010018 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO SRL), s-a produs deraierea a 2 vagoane încărcate cu cereale.	**i**	10.07.2026
30	31.08.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Constanța - Medgidia (linie dublă electrificată), pe linia I directă din **stația CF Palas**, în circulația trenului de călători nr.1996 031 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva EA 922, aflată în remorcarea trenului.	**i**	investigație în derulare
31	06.09.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Făurei – Tecuci (linie simplă, neelectrificată), **între stațiile CF Jirlău și Făurei**, la km 03 + 721, în circulația trenului de marfă nr.70490 706 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs deraierea de ambele osii ale primului boghiu al vagonului de marfă nr.31539335637-5, al 8-lea vagon din compunerea trenului.	**i**	investigație în derulare
32	08.09.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Verești - Botoșani (linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Leorda și Botoșani**, la km 34+680, în circulația trenului de călători nr.5578 008 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DHC 190 aflată în remorcarea trenului.	**i**	investigație în derulare
33	23.09.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), **între stațiile CF Berbești și Popești Vâlcea**, la km 24+833, în circulația trenului de marfă nr.60568 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), s-a produs deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, a locomotivei titulare DA 1129.	**i**	investigație în derulare
34	05.10.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, în **stația CF București Nord**, s-a produs	**iii**	31.03.2026

		expedierea trenului de călători nr.10113 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), în direcția Chitila în loc de Pajura.		
35	10.10.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație Titan Sud - Oltenița (linie simplă, neelectrificată, neinteroperabilă – gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), **între stațiile CF Oltenița și halta de mișcare Budești**, la trecerea la nivel de la km. 76+220, prevăzută cu bariere – tip B aflate în poziție „deschis”, în circulația trenului de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), s-a produs surprinderea și lovirea unui autoturism.	**i**	investigație în derulare
36	22.10.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Oradea – Aleșd (linie dublă neelectrificată), **între stațiile CF Oradea și Oradea Est**, pe firul I la km.651+522, s-a produs lovirea unui profil metalic tip H 240 folosit pentru sprijinirea terasamentului, de către trenul de marfă nr.67754 remorcat cu locomotiva DA1593 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA).	**iii**	investigație în derulare
37	29.10.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Constanța, în **stația CF Dragoș Vodă**, s-a produs depășirea semnalului de ieșire X1 în poziție pe oprire și talonarea macazului nr.10 de către trenul de marfă nr.56516028 aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo România SRL, care urma să circule pe fir 1 Dragoș Vodă – Ciulnița.	**iii**	14.01.2026
38	06.11.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Costești (linie simplă, neelectrificată), **între stațiile CF Roșiori Nord și Balaci**, la km 167+000, în circulația trenului de marfă nr.68424 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup Rail Logistic SRL), s-a produs deraierea de primul boghiu a vagonului nr.335593380058, al 10-lea de la locomotivă.	**i**	investigație în derulare
39	19.11.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, **între stațiile CF Gălăteni și Olteni**, la km 71+800 pe firul I de circulație, s-a produs depășirea semnalului PRX al stației CFR Olteni care ordona oprirea de către trenul de marfă nr.67323019 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier Romania) remorcat cu locomotiva ES 109, care ulterior a ajuns din urmă și a tamponat ușor trenul de marfă nr.57312018 (aparținând aceluiași operator de transport feroviar) remorcat cu locomotiva ES 070.	**i**	investigație în derulare
40	13.12.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Șărmășag - Carei (linie	**i**	investigație în derulare

		simplă neelectrificată), **între stațiile CF Acâș și Tășnad**, la km 33+460, în circulația trenului de marfă nr.60705 413 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DA 1092 de remorcare a trenului.		
41	13.12.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Simeria - Arad (linie dublă electrificată), în **stația CF Câmpuri Surduc**, s-a produs depășirea semnalului luminos de intrare X, aflat în poziție „pe oprire”, de către trenul de marfă nr.67426 remorcat cu locomotiva EA 059 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă PSP Cargo Group SA).	**iii**	20.03.2026
42	22.12.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, în **stația CF București Nor**d, s-a produs avarierea cutiilor de distribuție aferente încălzitoarelor de macaz nr.5, 9, 10 și 11, de către ultimul vagon din compunerea trenului de călători nr.1654 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).	**iii**	04.02.2026
43	28.12.2025	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, pe secția de circulație Caracal – Piatra Olt (linie simplă neelectrificată), în **stația CF Romula**, s-a produs depășirea semaforului de ieșire Y (de grup) aflat în poziție pe „Oprire”, de către trenul de marfă nr.67216 remorcat cu locomotiva DA 2008 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL) și continuarea mersului acestuia pe linia curentă Romula – Vlăduleni care era ocupată cu trenul de călători Regio nr.2522 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).	**iii**	06.07.2026

(1) **Baza legală a investigației**: **i**= În conformitate cu Directiva de Siguranță, **ii**= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), **iii**= Opțional – alte criterii (Norme naționale/ reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

3.3. Studii de cercetare (sau studii de siguranță) finalizate sau comandate în anul 2025 Studii comandate în 2024 și finalizate în 2025

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației(1)	Date complementare

---	---	---	---

(1) **Baza legală a investigației**: **i**= În conformitate cu Directiva de Siguranță, **ii**= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), **iii**= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

Studii comandate în anul 2025 finalizate în 2025

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației(1)	Date complementare
15.01.2025	Determinarea compoziției chimice, analiza macroscopică a suprafeței de rupere și analiza microscopică pentru boghiul nr.1 provenit de la vagonul de marfă cu nr.37809341143-7. Expertiză efectuată în cadrul acțiunii de investigare a accidentului feroviar produs în data de 07.09.2024, ora 15:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Medgidia – Constanța (linie dublă electrificată), în stația CF Valu lui Traian, la km 215+350, în circulația trenului de marfă nr.68205006 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Constantin Grup Rail Logistic SRL), prin deraierea vagonului nr.37809341143-7, de primul boghiu în sensul de mers	**i**	27.05.2025

Studii comandate în anul 2025 și nefinalizate în 2025

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației(1)	Date complementare
---	---	---	---

(1) **Baza legală a investigației**: i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/ reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

3.4. Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate și închise în anul 2025

În cursul anului 2025 au fost finalizate și închise un număr de **53** acțiuni de investigare dintre care **1** a fost deschisă în anul 2023, **34** au fost investigații deschise în anul 2024, restul de 18 fiind deschise în cursul anului 2025.

În continuare este prezentată o situație sintetică privind cele **53** rapoarte de investigare finalizate și închise în cursul anului 2025.

3.4.1. Accidentul feroviar produs la data de 25.03.2023, ora 19:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația CF Galați, la manevra de introducere a locomotivei EC 91530430128-5 (aparținând SNTFC „CFR Călători" SA - Depoul Galați), la linia nr.4 ocupată cu vagonul de călători nr.50532616090-8, în vederea formării trenului de călători Regio nr.7576, prin tamponarea violentă a vagonului de călători de către această locomotivă.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.02.2025.

Factor cauzal

Creșterea necomandată și necontrolabilă a treptelor graduatorului și implicit creșterea vitezei locomotivei EC 128, la manevra de introducere a acesteia la linia nr.4 din stația CFR Galați ocupată cu vagonul nr.50532616090-8, din cauza funcționării necorespunzătoare a echipamentului de acționare a graduatorului locomotivei tip SAGMA.

Factori contributivi

- utilizarea locomotivei în condițiile în care poziția întrerupătorului F2.8 (întrerupător pentru scurtcircuitarea releelor de presiune P5 și P6) nu mai asigura o deconectare a disjunctorului în cazul acționării frânei pneumatice;
- nedeconectarea disjunctorului, în vederea anulării efortului de tracțiune la apariția fenomenului de creștere necomandată și necontrolabilă a vitezei locomotivei, după manipularea controlerului în poziția „0".

Factor sistemic

existența unor deficiențe în activitatea de identificare, evaluare și ținere sub control a pericolelor în activitatea de exploatare a locomotivelor.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

După producerea accidentului SNTFC a dispus următoarele măsuri:

- la data de 28.03.2023, prin actul Nr.DMR2/2/116/28.03.2023, a dispus reprelucrarea personalului de locomotivă cu privire la modul de cum să procedeze în cazul apariției unor defecțiuni în circuitul de comandă al graduatorului, atunci când efectul comenzilor de „Menținere" sau de „Scădere" a treptelor de tensiune pentru motoarele de tracțiune este contrar comenzilor date, iar locomotivă electrică rămâne în regim de tracțiune. În această situație „imediat după manipularea robinetului mecanicului în poziție de frânare rapidă se va deconecta disjunctorul prin acționarea butonului F7 respectiv F8;
- la data de 31.03.2023, prin actul nr.DMR2/2/119/31.03.2023, s-a dispus retragerea din exploatare a tuturor locomotivelor electrice dotate cu echipament de acționare a graduatorului tip SAGMA aparținând SNTFC, interzicându-se utilizarea acestora în remorcarea trenurilor sau la manevră;
- având în vedere împrejurările în care s-au produs accidentele și incidentele feroviare, anterior producerii accidentului din data de 25.03.2023, la nivelul SNTFC s-a luat măsura efectuării unor analize de risc, în vederea revizuirii măsurilor de siguranță.
- Urmare producerii acestui accident, având în vedere măsurile de siguranță comunicate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română la SNTFC prin actul nr.2000/692/29.03.2023, pentru o exploatare sigură a sistemului feroviar, s-a dispus cu dată imediată prin actul nr.DMR2/2/119/31.03.2023, retragerea din exploatare a tuturor locomotivelor electrice dotate cu echipament de acționare a graduatorului tip SAGMA aparținând SNTFC, interzicându-se totodată utilizarea acestora în remorcarea trenurilor sau la manevră.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate unele neconformități, fără relevanță asupra cauzelor și factorilor care au condus la producerea accidentului, după cum urmează:

1. Reparațiile planificare la locomotiva EC 128 nu au fost efectuate în conformitate cu prevederile 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 Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012, Ordinul nr.1255/2014, Ordinul nr.1187/2018, Ordinul nr.1744/2020 și Ordinul nr.2159/2020, respectiv nu au fost respectate normele de timp/kilometri la care acestea trebuiau să fie efectuate.
2. La data de 31.10.2022 în remorcarea trenului de călători nr.5216 pe distanța Adjud-Buzău, după plecarea trenului din halta Domnești Târg în jurul orei 17:11, s-a înregistrat depășirea cu 17 km/h a vitezei maxime admise prevăzute în livretului de mers pentru trenul respectiv care era de 100 km/h.
Acest caz reprezintă un incident feroviar, în conformitate cu prevederile din Regulamentul de investigare, și a fost tratat în cadrul acestui raport.
3. La data de 27.12.2022 în remorcarea trenului de călători nr.5302 pe distanța Mărășești-Buzău, după plecarea trenului din halta de mișcare Putna Seacă în jurul orei 07:12, s-a înregistrat depășirea cu 13 km/h a vitezei maxime admise prevăzute în livretului de mers pentru trenul respectiv care era de 80 km/h.
Acest caz reprezintă un incident feroviar, în conformitate cu prevederile din Regulamentul de investigare, și a fost tratat în cadrul acestui raport.
4. Cu ocazia verificărilor efectuate la locomotiva EC 128 s-a constatat că în postul de conducere A, întrerupătorul F2.8 era scos din funcție, dar poziția acestuia nu a influențat modul de funcționare a circuitului acestui buton. Această situație trebuia remediată cu ocazia reviziilor planificate conform prevederilor din specificația tehnică Cod: ST 31/2016 „Revizii planificate tip Pth3, RT, R1, R2 pregătiri de iarnă și reparații accidentale la locomotivele electrice de 3400/3860/4400/5100/6600 kW”.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea accidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puţin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecinţă a recomandărilor emise.

Preambul recomandarea nr.452/1

Întrucât în cursul investigației au fost constatate deficiențe privind modul de funcționare a echipamentului SAGMA, care este un produs feroviar critic încadrat din anul 2017 la clasa de risc 1A - produsele feroviare a căror funcționare necorespunzătoare/defectare antrenează o pierdere a siguranței și securității transportului, AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.452/1

ASFR va solicita tuturor operatorilor feroviari de transport să identifice dacă există în parcul propriu locomotive dotate cu sisteme de acționare a graduatorului de tip SAGMA produse de SC INDA SRL și să dispună evaluarea/reevaluarea pericolelor generate de utilizarea acestor echipamente și luarea de măsuri în consecință pentru ținerea sub control a acestor pericole.

Preambul recomandarea nr.452/2

Întrucât în cursul investigației au fost constatate deficiențe în cadrul SNTFC „CFR Călători” SA, referitoare la acțiunea de identificare, evaluare și ținere sub control a pericolelor în activitatea de exploatare a locomotivelor, AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.452/2

SNTFC „CFR Călători” SA va reevalua pericolul reprezentat de *„nerespectarea obligațiilor și răspunderilor personalului cu responsabilități în siguranța circulației”* și va evalua pericolul reprezentat de *„funcționarea necorespunzătoare/defectarea echipamentelor de acționare a*

graduatorului locomotivelor electrice și în mod particular a celor dotate cu echipament de tip SAGMA", respectiv va dispune măsuri în consecință pentru ținerea sub control a acestor pericole.

3.4.2. Accidentul feroviar produs la data de 16.01.2024, ora 01:23, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Caracal (linie dublă electrificată), în capătul Y al stației CF Leu, în zona schimbătorului de cale nr.16 prin deraierea unui număr de 11 vagoane (din care 2 s-au răsturnat) din compunerea trenului de marfă nr.68322 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Global Rail Solutions SRL).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.01.2025.

Factor cauzal

Ruperea multiplă și completă a șinei aflate pe firul din dreapta (în sensul de mers al trenului) a primului panou tampon aferent schimbătorului de cale nr.16 (de la km 186+120,50 până la ultima joantă a acestuia - joanta de la călcâiul inimii de încrucișare), sub acțiunea forțelor dinamice transmise căii de materialul rulant, rupere ce a fost generată de menținerea în cale a șinelor mult peste limita lor de funcționare și de depășirea capacității de transport reglementate a șinelor respective.

Factor contributiv

Depășirea termenelor, prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații capitale a liniei pe zona producerii accidentului feroviar.

Factori sistemici

- asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- gestionarea ineficace a riscului asociat pericolului de menținere în cale a șinelor cu defecte de categoria I sau cu tonaj înmagazinat depășit de către administratorul de infrastructură.

Observații suplimentare

Cu ocazia investigării acestui accident, pe porțiunea de linie (neafectată de deraiere) premergătoare ruperii multiple și complete a șinei de pe firul drept de la joanta de la km 186+120,50 au fost identificate mai multe neconformități care reprezintă abateri de la codurile de practică (depășirea toleranțele admise la nivelul transversal, depășirea valorii admise a torsionării căii, depășirea valorii admise de 5 mm pentru denivelările încrucișate, depășirea variației ecartamentului de cel mult 2 mm/m și alcătuirea neconformă a joantelor de pe firul stâng de la km 186+121 și 186+133), acestea fiind descrise detaliat la cap. 4 „Analiza accidentului".
Având în vedere modul de producere al accidentului, comisia de investigare consideră că neconformitățile prezentate mai sus nu au relevanță în raport cu concluziile privind factorii ce au determinat producerea și consecințele acestui accidentul feroviar.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea incidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.

Preambul recomandarea nr.477/1

Urmare a investigației efectuate de AGIFER pentru accidentul feroviar cu caracter similar prezentat la Cap.4.e, accident care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, la data de 17.02.2020, între halta de mișcare Fărcașele și stația CFR Drăgănești Olt, prin deraierea a 13 vagoane din compunerea trenului de marfă nr.34372 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Constantin Grup SRL), a fost emisă următoarea recomandare de siguranță:
„Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului de nerealizarea la timp a

lucrărilor de reparații capitale la infrastructură impuse de codurile de practică și va stabili măsuri de ținerea sub control al acestuia."

Prin actul nr. 2330/40/27.04.2022, ASFR a comunicat stadiul implementării măsurilor luate de către AI drept consecință a recomandărilor de siguranță emise de către AGIFER, cu ocazia finalizării acțiunilor de investigare în anul 2021. Astfel, au fost comunicate următoarele măsuri luate:

Ținerea sub control a riscurilor de siguranță generate de nerealizarea la timp a lucrărilor de reparații capitale impune următoarele măsuri:

a) restricționarea vitezelor de circulație pe zonele cu defecte de ecartament, nivel și direcție, conform normelor de siguranță;

b) limitarea vitezelor maxime de circulație a trenurilor, cu includerea adaosurilor de timp de mers în graficele de circulație.

Aceste măsuri, luate de SRCF Craiova, deși au influență asupra impactului nu sunt de natură să reducă probabilitatea de apariție a accidentelor. Totodată, din verificările făcute a reieșit că în Registrul de riscuri al SRCF Craiova – Divizia Linii (act nr.22/3/11/04.01.2023) nu au fost evaluate riscurile asociate pericolului generat de nerealizarea la timp a lucrărilor de reparații capitale la infrastructură impuse de codurile de practică. Având în vedere cele menționate anterior AGIFER consideră oportună revenirea la recomandarea de siguranță emisă cu ocazia investigării accidentului produs la data de 17.02.2020 și reemiterea aceleiași recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.477/1

Administratorul de infrastructură feroviară publică își va reevalua riscul asociat pericolului generat de nerealizarea la timp a lucrărilor de reparații capitale la infrastructură impuse de codurile de practică și va stabili măsuri care să conducă la reducerea probabilității de apariție a acestui pericol de ținerea sub control al acestuia.

Preambul recomandarea nr.477/2

În urma analizării Registrului de riscuri – 2024 întocmit de către Divizia Linii – SRCF Craiova pentru ramura linii, comisia de investigare a constatat că nu a fost efectuată o analiză privind evaluarea riscului asociat pericolului generat de neasigurarea resurselor materiale și umane pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.

Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior, pentru prevenirea unor accidente care s-ar putea produce în condiții similare cu cele prezentate în acest raport, AGIFER emite următoarea recomandare de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.477/2

Administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului generat de neasigurarea resurselor materiale și umane și va stabili măsurile de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

3.4.3 Accidentul feroviar produs la data de 07.02.2024, în stația CF Pantelimon, prin tamponarea violenta dintre locomotiva izolată DA 180 care a circulat ca tren nr.86350 și ultimul vagon din compunerea trenului de marfă nr.58182106, aflat în staționare la linia 2.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 05.02.2025.

Factor cauzal

Nerespectarea condițiilor de garare în stație a trenului nr.86350 și acceptarea trecerii de la sistemul de circulație la activitatea de manevră, fără respectarea condițiilor prevăzute de reglementările în vigoare.

Factor contributiv

Nu e cazul.

Factori sistemici

Nu e cazul.

Recomandări privind siguranța

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Acțiunile care au compus factorul cauzal reprezintă abateri de la codurile de practică și de ținere sub control a riscurilor asociate operațiunilor feroviare în legătură cu aplicarea SMS de către operatorii economici implicați, ce constituie obligație a fiecărui operator economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar, odată cu obținerea Autorizației de Siguranță sau a Certificatului Unic de

Siguranță. Având în vedere acest aspect, comisia de investigare nu consideră că mai este necesară emiterea unor recomandări privind siguranța.
Menționăm faptul că, chiar în absența unor recomandări privind siguranța, în baza constatărilor făcute de comisia de investigare, CNCF și GFR SA pot dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a unui accident ca urmare a nerespectării condițiilor de garare a unui tren în stație.

3.4.4. Accidentul feroviar produs pe raza de activitate a SC TMB „METROREX" SA, la data de 27.02.2024, ora 19:06 pe magistrala M1-M3 de metrou, în circulația trenului nr.04 (format din trenurile electrice de metrou 1121-2121) prin depășirea semnalului de intrare Y al stației Timpuri Noi, intrarea în abatere la linia 1 din această stație unde se afla garat trenul de metrou nr 17 (format din trenurile electrice de metrou 1117-2117), fapt ce a dus la cuplarea celor 2 trenuri.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.02.2025.

Factori cauzali

- luarea cu întârziere a măsurilor de frânare și efectuarea unei frânări de serviciu înaintea unei frânări de urgență a trenului, fapt care a dus la depășirea semnalului Y a stației Timpuri Noi, urmată de cuplarea trenului 04 cu trenul 17;
- efectuarea eronată a parcursului de ieșire pentru trenul 17, fapt ce a permis intrarea trenului 04 la linia 1 din stația Timpuri Noi, ocupată cu trenul 17 și apoi cuplarea acestora.

Factori contributivi

- neurmărirea circulației trenului 004 (care avea instalația ATP izolată), de către personalul de mișcare;
- deficiențele apărute în comunicațiile verbale prin instalația de radiocomunicații și prin telefonul operativ, în condițiile existenței unei situații de criză.

Factori sistemici

- neaplicarea, de către personalul stabilit a prevederilor procedurii PS – 1.1.2.1 – 07 – Comunicare internă și externă, referitoare la activitățile de verificare și acțiunile de îmbunătățire a procesului de comunicare;
- lipsa unor prevederi detaliate referitoare la modul de efectuare a comunicărilor verbale prin instalația de radiocomunicații și telefonul operativ, care să acopere întreaga gamă de situații apărute în exploatarea trenurilor de metrou.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandare de siguranță nr.480/1

Ca urmare a defectării trenului 42 la ieșire din stația Dristor 1 trenul 04 cu călători, care circula în sistem ATP între stațiile Mihai Bravu și Dristor 1, pe firul I în spatele trenului 42, a fost oprit de instalația ATP-ATO, în tunel, în apropierea stației Dristor 1.
Personalul de mișcare a dispus retragerea din tunel a trenului 04 în stația Mihai Bravu la linia 2.

Mecanicul trenului 04 a schimbat postul de conducere, a plecat în modul DEP (manevră), iar după primirea dispoziției de la șeful de tură mișcare, a izolat instalația ATP a trenului, pentru ca trenul să poată fi retras într-un timp cât mai scurt din tunel, și a circulat până la linia 2 din stația Mihai Bravu.
După ajungerea în stația Mihai Bravu, mecanicul trenului 04 a solicitat prin instalația de radiocomunicații repunerea în funcție a instalației ATP, fără a primi nici un răspuns referitor la repunerea în funcție a acesteia, astfel că trenul 04 a rămas în continuare cu instalația ATP deconectată.
Precizăm faptul că, în momentul deconectării instalației ATP, nu mai există nicio barieră tehnică prin care trenul să se frâneze automat la depășirea unui semnal care ordonă oprirea.
Având în vedere cele prezentate, comisia de investigare a analizat reglementările existente referitor la circulația trenului cu instalația ATP deconectată, constatând faptul că este reglementată

deconectarea instalației ATP și circulația pe anumite distanțe doar pentru cazurile în care se produc defectări ale circuitelor de cale sau defectări al instalației ATP îmbarcate.

Recomandarea de siguranță nr.480/1

SC TMB „METROREX" SA va efectua o analiză de risc în vederea evaluării riscurilor asociate pericolului reprezentat de circulația trenurilor cu instalația ATP îmbarcată deconectată pentru cazurile în care starea tehnică a circuitelor de cale și a instalației ATP este corespunzătoare și va stabili măsuri concrete pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

Preambul recomandare de siguranță nr.480/2

Investigația a reliefat faptul că accidentul s-a produs ca urmare a unor erori, determinate de deficiențe de comunicare, atât pe fondul unei insuficiente conștientizări de către personalul de execuție a importanței respectării formulelor de comunicare, cât și pe fondul lipsei unor reglementări/proceduri/ghiduri detaliate privind comunicarea de siguranță și modul de comunicare în cadrul sistemului propriu de siguranță a circulației feroviare (SPSC).

Recomandarea de siguranță nr.480/2

SC TMB „METROREX" SA va efectua o analiză de risc privind erorile în procesul de comunicare de siguranță, urmând ca în baza rezultatelor obținute să elaboreze proceduri/ghiduri prin care să se asigure că procesul de comunicare de siguranță este suficient de detaliat și eficient (conținând formule prestabilite și o ierarhizare a celor care comunică), iar personalul care transmite și primește ordine prin intermediul instalațiilor de telefonie și radiocomunicații conștientizează importanța respectării acestor formule.

Preambul recomandare de siguranță nr.480/3

Calitatea comunicării prin instalația de radiocomunicații este dependentă de calitatea echipamentului utilizat. Investigația a arătat că în cazul acestui accident, imediat după defectarea trenului 42, au existat comunicări intercalate, pe un singur canal, între șeful de tură mișcare și mecanicii trenurilor aflate în circulație, șeful de tură mișcare și salvatori, operatorul tracțiune și mecanicii trenului 42. Atât din înregistrări cât și din declarațiile personalului chestionat, a reieșit că în situații de comunicare simultană pe același canal, riscul de înțelegere greșită a unei comunicări este ridicat.

Recomandarea de siguranță nr.480/3

SC TMB „METROREX" SA va analiza posibilitatea dotării cu echipamente de radiocomunicații care să asigure o calitate superioară a comunicării și posibilitatea asigurării mai multor canale de comunicare, alocate pentru tipuri diferite de comunicare.

3.4.5. Accidentul feroviar produs la data de 01.03.2024, în jurul orei 01:40, pe raza de activitate a SRCF Craiova, secția de circulație Strehaia – Motru Est (linie simplă, electrificată), între stațiile CF Strehaia și Jirov, la km 12+012, în circulația trenului de marfă nr.65094 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), prin deraierea de ambele osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a vagonului nr.81536653508-7, situat al 3-lea din compunere, de la locomotivă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.02.2025.

Factor cauzal

Desfacerea legăturii dintre cadrul de boghiu și levierul atârnător (aflat pe partea stângă – față sens de mers) a roții nr.2 a vagonului de marfă nr.81536653508-7) fapt ce a dus la desprinderea și căderea axei triunghiulare a vagonului, urmată de lovirea acesteia de către roata nr.2 și escaladarea de către această roată a șinei din partea stângă a căii.

Factor contributiv

Ruperea etrierului de siguranță aferent roții nr.2 în timpul circulației trenului de marfă nr.65094.

Factor sistemic

Lipsa unor măsuri pentru ținerea sub control a riscurilor asociate pericolului reprezentat de căderea, în timpul circulației, a unui subansamblu de la un vagon aflat în compunerea trenului.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-a identificat următoarea problemă de siguranță care nu are relevanță pentru concluziile privind cauzele accidentului:

- au fost depășite toleranțele admise la nivelul transversal astfel: între punctele de reper „-20"÷„-12" (valorile măsurate fiind cu până la 8 mm mai mari decât limita maximă admisă, depășirea maximă fiind înregistrată în punctul „-15").

Recomandări privind siguranța
Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.
Preambul recomandare privind siguranța nr.481/1
În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că evenimentul s-a produs ca urmare a căderii unui subansamblu (axa triunghiulară) de la vagonul nr.81536653508-7, din compunerea trenului de marfă nr.65094, care ulterior a fost lovită de către roata nr.2 a aceluiași vagon. Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior AGIFER consideră oportună adresarea, către ASFR, a următoarei recomandări de siguranță:
Recomandarea privind siguranța nr.481/1
Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA să reevalueze riscurile asociate pericolului reprezentat de căderea, în timpul circulației trenului, a unui subansamblu de la un vagon aflat în compunerea trenului și să dispună de măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestora.

3.4.6. Accidentul feroviar produs la data de 13.03.2024, ora 12:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Buzău – Mărășești (linie dublă electrificată), între stațiile CF Zoița și Râmnicu Sărat, la km 158+875, în circulația trenului de marfă nr.66307 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), prin deraierea vagonului nr.83537963122-8, de primul boghiu în sensul de mers.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 06.03.2025.
Factor cauzal
Supraîncălzirea cutiei de osie a roții nr.2 care a condus la lichefierea și arderea vaselinei producând blocarea rulmenților, urmată de ruperea fusului de osie din cauza temperaturii ridicate și căderea cutiei de osie a roţii nr.2 de la vagonul nr.83537963122-8 (aflat al 27-lea în compunerea trenului) fapt care a condus la pierderea capacității de ghidare a osiei corespunzătoare roţilor 1-2 și deraierea de ambele osii ale primului boghiu de la acest vagon.
Factor contributiv
Neidentificarea cutiei de osie supraîncălzite de către personalul de tracțiune care a deservit trenul de marfă nr.66307 cu ocazia verificării efectuate ca urmare a avizării privind existența unei emanații de fum la unul din vagoanele aflate în compunerea trenului, de către IDM din stația Boboc.
Factori sistemici
- Omisiunile din cuprinsul procedurii operaționale „Evaluarea riscurilor asociate proceselor relevante", cod PS6.1-01 referitoare la responsabilitățile funcțiilor mecanic și mecanic ajutor, în legătură cu riscurile generate de pericolul reprezentat de cutiile de osie încălzite anormal.
- Absența din planul de lecții, pentru funcțiile de mecanic și mecanic ajutor, a temei privind identificarea pericolului cutie de osie încălzită anormal.

Observații suplimentare
Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-a identificat următoarea problemă de siguranță care nu are relevanță pentru concluziile privind cauzele accidentului:
Lipsa din norma tehnică feroviară *NTF 81-003:2014- Vehicule Feroviare. Condiții tehnice pentru repararea cutiilor de osii cu rulmenți*, a unor prevederi prin care să fie stabilită durata maximă de serviciu pentru rulmenții cu role cilindrice ce echipează vagoanele de marfă (exprimată în kilometri parcurși sau ani), deși prin fișa UIC 510-1, menționată în bibliografia *NTF 81-003:2014,* este impusă ca și condiție de fiabilitate durata de serviciu de 40 de ani pentru 75% din rulmenți, iar pe plan extern există norme tehnice prin care este limitată durata de utilizare a acestor rulmenți (ex. norme tehnice de întreținere VPI).
Recomandări privind siguranța

Preambul recomandare privind siguranța nr. 482 /1
În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că operatorul de transport feroviar Grup Feroviar Român SA nu a identificat responsabilitățile funcțiilor mecanic și mecanic ajutor, în legătură cu riscurile generate de pericolul reprezentat de cutiile de osie încălzite anormal și nu a asigurat instruirea acestor funcții pe acest domeniu .
Recomandarea de siguranță nr. 482/1
Operatorul de transport feroviar Grup Feroviar Român SA va efectua o analiză pentru stabilirea măsurilor necesare în vederea îmbunătățirii programului de menținere/îmbunătățire a competențelor pentru funcțiile de mecanic și mecanic ajutor, pentru a se asigura că personalul de execuție va deține competențele necesare pentru depistarea și recunoașterea pericolului cutie de osie încălzită anormal.

3.4.7. Accidentul feroviar produs la data de 26.03.2024, ora 15:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între stațiile CF Berbești și Popești Vâlcea, la km 21+850, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), prin deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, al vagonului de marfă nr.81536653750-5 situat al 13-lea vagon în compunerea trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.03.2025.
Factor cauzal
Existența în cale la locul producerii accidentului, a traverselor de lemn necorespunzătoare, care nu au mai putut asigura strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora, favorizând astfel creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.
Factor contributiv
Neînlocuirea traverselor de lemn necorespunzătoare identificate pe curba pe care s-a produs accidentul și consemnate în „*evidența traverselor cu defecte și uzuri și înlocuirea lor în anul 2023-2024"*.
Factori sistemici
- Neexecutarea lucrărilor de reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoare la linii și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- Alocarea unor resurse materiale și umane insuficiente pentru activitatea de întreținere a liniilor;
- Gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a două sau mai multe traverse necorespunzătoare vecine.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației
CNCF a informat că în urma producerii accidentelor feroviare din anul 2024 au fost executate o serie de lucrări pentru reluarea circulației feroviare, cum ar fi: înlocuire traverse de lemn, inversare șină uzată în curbă, ripare linie, înlocuire traverse de beton, rectificare nivel prin buraj, înlocuire buloane verticale.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ASFR a efectuat în perioada 16-18.09.2024 o inspecție de stat la SRCF Craiova – Secția L3 Râmnicu Vâlcea, în urma producerii a 5 accidente feroviare de la începutul anului 2024 până la data inspecției, pe secția de circulație nr. 204 Băbeni – Alunu.
CNCFR" SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova, Divizia Linii, Secția L3 Râmnicu Vâlcea a întocmit și înaintat la ASFR un plan de măsuri corective cu termene și responsabilități (plan de măsuri nr. 223/1/1322/15.10.2024), în care sunt prezentate o serie de acțiuni la nivelul SRCF Craiova.
Au fost elaborate planuri de măsuri pentru îmbunătățirea siguranței feroviare de către RGSC București (plan de măsuri nr.14/1202/05.09.2024) și RRSC Craiova (plan de măsuri nr. 201/1937/25.09.2024).
Constatările comisiei de investigare la data de 16.07.2024, referitoare la starea tehnică în care se aflau traversele în zona producerii accidentului feroviar investigat, au evidențiat că au fost menținute în exploatare după deschiderea circulației, traverse de lemn necorespunzătoare vecine și tiranți pentru a bloca deplasarea șinei în sensul creșterii valorii ecartamentului căii.
În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că numărul meseriașilor de cale din cadrul districtului L Popești la data de 01.01.2025, a rămas același cu numărul meseriașilor de cale la data producerii

accidentului feroviar. În anul 2024 districtul L Popești a fost aprovizionat cu 155 traverse de lemn noi, iar în luna octombrie 2024 a recenzat 4508 traverse de lemn necorespunzătoare.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele *observații suplimentare* privind unele deficiențe în activitatea de întreținere a căii:

1. programul de revizie și control la districte, întocmit de Secția L3 Râmnicu Vâlcea pentru anul 2024, nu poate să respecte art.2 Fișa nr.12 Instrucția nr.305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii, care prevede că programul de revizie amănunțită a căii trebuie stabilit astfel ca, șeful de secție împreună cu șeful de secție adjunct, să asigure pe o durată de două luni, verificarea întregii secții de întreținere; din cauză că la secția de întreținere linii nu este personal desemnat și autorizat pentru funcția de șef de secție adjunct;
2. nu au fost determinate de către administratorul de infrastructură feroviară publică, valorile supraînălțărilor în curbe, în conformitate cu prevederile „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989”;
3. ultima verificare a geometriei căii cu vagonul de măsurat calea s-a efectuat la data de 20.10.2022. În anul 2023 și 2024 până la data producerii accidentului nu au fost programate și realizate verificări ale geometriei căii, cu vagonul de măsurat calea sau căruciorul de măsurat calea;
4. din cauza lipsei materialelor necesare, la data producerii accidentului, pe anumite zone uzura șinelor din cale depășea toleranțele admise (km 15+000 ÷ km 15+380; km 18+300 ÷ km 18+600; km 24+400 ÷ km 24+870).

Recomandări privind siguranța

Accidentul feroviar produs la data de 26.03.2024, ora 15:25, pe secția de circulație Băbeni – Alunu, între stația CFR Berbești și halta de mișcare Popești Vâlcea, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare, determinată de mentenanța care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul AI)

Din anul 2020 până la data redactării raportului de investigare, pe secția de circulație Băbeni – Alunu, s-au produs 10 accidente feroviare care au avut cauze și factori similari.

Una dintre recomandările de siguranță adresate către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a fost, analizarea prin acțiuni de supraveghere a modului în care CNCF„CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, asigură condițiile pentru ca măsurile de siguranță pe care acesta și le-a propus pentru ținerea sub control a pericolelor și riscurilor asociate, în legătură cu realizarea mentenanței infrastructurii feroviare publice, să fie aplicabile.

Dintre măsurile propuse de către ASFR, în urma inspecției de stat la SRCF Craiova – Secția L3 Râmnicu Vâlcea, sunt:

- organizația va acționa pentru menținerea și îmbunătățirea sistemului de management al siguranței, astfel încât procesele de siguranță feroviară să fie abordate pe baza gestionării riscurilor asociate acestora la toate nivelurile. În acest sens, va fi întocmit un plan de acțiuni corective, cu termene şi responsabilități, care va fi înaintat la ASFR;
- organizația va elabora și va pune în aplicare planuri de acțiune pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, art. 3, lit. c) şi d);
- organizația va identifica și va analiza toate riscurile operaționale, organizaționale și tehnice care sunt relevante pentru caracterul și amploarea operațiunilor desfășurate. Printre aceste riscuri se numără cele generate de factori umani și organizaționali, precum volumul de muncă, organizarea muncii, oboseala sau adecvarea procedurilor.

Comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări.

3.4.8. Accidentul feroviar produs la data de 21.04.2024, ora 01:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Arad – Oradea (linie dublă neelectrificată), între stațiile CF Sântana și Utvinișu Nou, pe firul II de circulație, la km 9+300, în circulația trenului de marfă nr.66290-020 (aparținând operatorului de transport SC Grup Feroviar Român SA), prin declanșarea unui incendiu la locomotiva DA1544 de remorcare a trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.04.2025.

Factor cauzal

Apariția unui scurtcircuit în doza de conexiuni a motorului de tracțiune nr.4.

Factori contributivi

- prezența în doza de conexiuni a motorului nr.4 a apei, motorinei și a uleiurilor provenite din pierderile din instalațiile motorului diesel;
- utilizarea în exploatare a locomotivei DA1544 după depășirea intervalului maxim de timp.

Factori sistemici

- ineficiența procesului de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului reprezentat de „Scurgeri de lichide inflamabile de la locomotive";
- ineficiența procesului de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului reprezentat de „Nerespectarea perioadelor de timp în vederea efectuării de reparații /revizii planificate";
- neidentificarea pericolului referitor la „Exploatarea locomotivelor având o stare de curățenie necorespunzătoare în zona dozelor de conexiuni ale motoarelor de tracțiune ale locomotivei".

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandarea nr.484/1

Declanșarea incendiului la locomotiva DA1544 s-a produs în condițiile în care locomotiva era utilizată în exploatare având pierderi de ulei, motorină și/sau apă, mărind astfel probabilitatea de apariție a unui scurtcircuit urmat de aprinderea acestor reziduuri și extinderea rapidă a incendiului.

Având în vedere faptul că, în timpul activității de investigare s-a constatat că operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a identificat pericolul reprezentat de *„Utilizarea în exploatare a locomotivelor având pierderi de ulei, motorină și/sau apă, respectiv o stare de curățenie necorespunzătoare în zona dozelor de conexiuni ale motoarelor de tracțiune ale locomotivei"*, dar măsurile luate nu au avut ca rezultat ținerea sub control a acestui risc, pentru prevenirea unor accidente care s-ar putea produce în condiții similare cu cele prezentate în acest raport, comisia de investigare emite următoarea recomandare de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.484/1

Reevaluarea de către operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a riscului reprezentat de *„Utilizarea în exploatare a locomotivelor având pierderi de ulei, motorină și/sau apă, respectiv o stare de curățenie necorespunzătoare în zona dozelor de conexiuni ale motoarelor de tracțiune ale locomotivei"* și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestui risc asociat operațiunilor feroviare pe care le desfășoară.

Preambul recomandarea nr.484/2

Declanșarea incendiului la locomotiva DA1544 s-a produs în condițiile în care locomotiva era utilizată în exploatare după depășirea normei de timp pentru efectuarea reparațiilor planificate ale locomotivei.

Având în vedere faptul că, în timpul activității de investigare s-a constatat că operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a identificat pericolul reprezentat de *„Nerespectarea perioadelor de timp în vederea efectuării de reparații /revizii planificate*", dar măsurile luate nu au avut ca rezultat ținerea sub control a acestui risc, pentru prevenirea unor accidente care s-ar putea produce în condiții similare cu cele prezentate în acest raport, comisia de investigare emite următoarea recomandare de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.484/2

Reevaluarea de către operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a riscului reprezentat de *„Nerespectarea perioadelor de timp în vederea efectuării de reparații /revizii*

planificate" și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestui risc asociat operațiunilor feroviare pe care le desfășoară.

Preambul recomandare de siguranță nr.484/3

Declanșarea incendiului la locomotiva DA1544 s-a produs în condițiile în care locomotiva era utilizată în exploatare având o stare de curățenie necorespunzătoare în zona dozelor de conexiuni a motorului de tracțiune nr.4, mărind astfel probabilitatea producerii unui scurtcircuit urmat de un incendiu.

Având în vedere faptul că, în timpul activității de investigare s-a constatat că operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA nu a identificat pericolul reprezentat de „*Exploatarea locomotivelor având o stare de curățenie necorespunzătoare în zona dozelor de conexiuni ale motoarelor de tracțiune ale locomotivei"*, si nu au fost luate măsurile necesare ținerii sub control a acestui risc, pentru prevenirea unor accidente care s-ar putea produce în condiții similare cu cele prezentate în acest raport, comisia de investigare emite următoarea recomandare de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.484/3

Evaluarea de către operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscului reprezentat de „*Exploatarea locomotivelor având o stare de curățenie necorespunzătoare în zona dozelor de conexiuni ale motoarelor de tracțiune ale locomotive"* și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestui risc.

Menționăm că, deși recomandările de siguranță emisă vizează activitatea operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA (aceasta fiind analizată în cursul investigării acestui accident feroviar) și având în vedere existența unor cazuri care au avut cauze similare (prezentate la „Capitolul 4.e"), aceste recomandări nu sunt limitative putând fi extinse și la alți OTF la care ASFR constată lacune similare cu ocazia activităților de supraveghere.

3.4.9. Accidentul feroviar produs la data de 15.05.2024, ora 20:25, pe secția de circulație București – Constanța (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație, între stațiile CF Dorobanțu și Basarabi, la km.206 + 400, în circulația trenului de marfă nr.66363815 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), prin declanșarea unui incendiu la locomotiva de remorcare DA 1504.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.04.2025.

Factor cauzal

Punerea în scurt a înfășurării rotorice a generatorului principal fapt care a condus la formarea cercului de foc în camera colectorului generatorului principal.

Factor contributiv

Nedepistarea defecțiunii existente la rotorul generatorului principal în procesul de efectuare a reviziei planificată tip R1 la locomotiva DA 1504, revizie care trebuia să asigure potențialul tehnic necesar desfășurării transporturilor feroviare în condiții de siguranță, confort și securitate a circulației.

Factor sistemic

Ineficiența măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului de „monitorizarea insuficientă a proceselor funcției de efectuare a întreținerii de către executant".

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

Conform actului nr.G.3.3.1/13513.02.2025, a comunicat că are în curs de implementare pe parcursul a 5 ani (2021-2025) următorul program de măsuri:

1. Realizarea programului de revizii;
2. Reducerea riscului de incendiu prin înlocuirea cablajului de forță cu cablaj nou, rezistent la foc.

Observații suplimentare

Conform 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 Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012, Ordinul nr.1255/2014, Ordinul nr.1187/2018, Ordinul nr.1744/2020 și Ordinul

nr.2159/2020 reviziile planificate trebuie efectuate la un interval maxim de 60 zile sau 15.000 -25.000 km.
Având în vedere că locomotiva a efectuat revizia planificată tip RT la data de 05.03.2024 și până la data de 15.05.2024 când a efectuat revizia planificată tip R1 au trecut un număr de 70 zile din care 7 zile a avut staționare, se constată o depășire a duratei maxim admise dintre două revizii planificate de 3 zile.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile adoptate după producerea accidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul la recomandarea nr.485/1

Întrucât în cursul investigației au fost constatate deficiențe privind procesul de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului de „nerespectarea ciclului de revizii și reparații la materialul rulant”, AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.485/1

Operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA va reevalua riscul asociat pericolului generat de „nerespectarea ciclului de revizii și reparații la materialul rulant” impuse de codurile de practică și va stabili măsuri concrete care să conducă la reducerea probabilității de apariție a acestui pericol.

Preambul la recomandarea nr.485/2

Întrucât în cursul investigației au fost constatate deficiențe privind procesul de monitorizare de către Grup Feroviar Român SA a activității de executare a întreținerii locomotivelor de către Logistică Feroviară SRL, prezentate la pct. 4.d. „Mecanisme de feedback și de control, inclusiv gestionarea riscurilor și managementul siguranței, precum și procese de monitorizare”, pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului de „monitorizarea insuficientă a proceselor funcției de efectuare a întreținerii de către executant”, AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.485/2

Operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA va reevalua riscul asociat pericolului generat de „monitorizarea insuficientă a proceselor funcției de efectuare a întreținerii de către executant” și va stabili măsuri concrete care să conducă la reducerea probabilității de apariție a acestui pericol.

3.4.10. Accidentul feroviar produs în data de 08.06.2024, ora 12:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație Ploiești Sud-Buzău (linie dublă, electrificată), la gararea pe linia nr.10 B abătută în stația CF Ploiești Est a trenului de marfă nr.77280 (aparținând operatorului de transport feroviar SC VEST TRANS RAIL SRL), prin deraierea locomotivei de remorcare DHC 938 de toate cele patru osii, la trecerea peste schimbătorul de cale nr.37 manevrat în poziție „pe abatere”.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 08.05.2025.

Factor cauzal

Formarea unui prag lateral de 20 mm din cauza ruperii ecliselor de lignofoliu de la joanta izolantă de pe șinele de legătură din cadrul schimbătorului de cale nr.37, ca urmare a existenței în cuprinsul acestuia a unui grup de traverse speciale de lemn necorespunzătoare consecutive, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura o prindere sigură a plăcilor metalice care asigurau susținerea șinelor și menținerea ecartamentului căii.

Factori contributivi

Ineficiența activităților de control desfășurate la districtul nr.4 Ploiești Est de către personalul cu sarcini în acest sens.

Factori sistemici

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- Gestionarea ineficientă a riscului reprezentat de „Deraierea materialului rulant" generat de „neexecutarea lucrărilor necesare"/„menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare".

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

După producerea accidentului feroviar pe schimbătorul de cale nr 37 din stația Ploiești Est circulația a fost închisă pe linia nr.10 B pană la aprovizionarea cu traverse speciale și înlocuirea celor necorespunzătoare.

Recomandări privind siguranța

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 08.06.2024, la gararea trenului de marfă nr.77280, pe linia nr.10 B abătută în stația CFR Ploiești Est, pe schimbătorul de cale nr.37, a fost generat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință asociate procedurilor din SMS de la nivelul AI).

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care au avut loc pe rețeaua feroviară administrată de CNCF, prezentate la Cap.- 4.e *„Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar"* și răspunsul ASFR la proiectul raportului de investigare al acestui accident, transmis AGIFER prin adresa nr.2010/943 din data de 28.04.2025, răspuns prin care ASFR a comunicat faptul că, în cazul accidentului produs la data de 01.04.2022 în stația CFR Turceni pe zona diagonalei nr.28-38/44 recomandarea emisă a fost implementată, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

Menționăm faptul că, chiar și în absența unor noi recomandări privind siguranța feroviară, în baza analizei făcute de comisia de investigare urmare a neconformităților constatate, CNCF poate dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a deraierilor.

3.4.11. Accidentul feroviar produs la data de 11.06.2024, ora 16:21, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Videle (linie dublă electrificată), pe firul II de circulație, între stațiile CF Roșiori Nord și Atârnați, la km 94+807, în circulația trenului de călători InterRegio nr.1596 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA), prin deraierea a 2 vagoane din compunerea trenului (de câte un boghiu - al doilea în sensul de mers de la fiecare vagon).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.05.2025.

Factor cauzal

Pierderea stabilității cadrului șine - traverse, în condițiile creșterii temperaturii în șină, din cauza stării necorespunzătoare a căii pe porțiunea de linie unde s-a produs deraierea, stare generată de:

- existența în cale, la locul producerii accidentului, a unui grup de traverse normale de lemn necorespunzătoare consecutive care nu asigurau prinderea șinelor și menținerea geometriei căii în limitele toleranțelor admise;
- lipsa pietrei sparte la capetele traverselor pe distanța minimă stabilită prin codul de practică.

Acest lucru a produs deformarea transversală a căii (șerpuire) prin deplasarea laterală a cadrului șine-traverse spre exteriorul căii, pe partea dreaptă a sensului de mers al trenului, cu o lungime a corzii undei de deformație de 20,00 m și cu valoarea maximă a săgeții deformației de 54,60 cm.

Factori contributivi

- Existența, pe zona unde s-a produs deraierea, a unor denivelări încrucișate și a unor torsionări ale căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.
- Depășirea toleranțelor admise în exploatare la ecartamentul căii și la variația ecartamentului în zona producerii accidentului feroviar.

Factori sistemici

1. Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane în raport cu cel necesar pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
2. Neidentificarea, de către CNCF „CFR" SA, a pericolelor generate de:
- pierderea stabilității cadrului șine-traverse sub acțiunea variațiilor de temperatură la calea fără joante;
- exploatarea căii fără joante pentru tronsoanele fixate la temperaturi mai mari de 270 C;
- neasigurarea dimensiunilor corespunzătoare ale prismei de piatră spartă.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea incidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta este luată în considerare și, dacă este cazul, este urmată.

Preambul recomandare de siguranță nr.487/1

În cursul investigației s-au constatat mai multe neconformități privind asigurarea unui regim normal de funcționare a căii fără joante pe porțiunea de aliniament unde a avut loc accidentul feroviar. La verificarea documentelor din cadrul SMS s-a constatat că CNCF „CFR" SA nu a identificat pericolelor generate de:
- pierderea stabilității cadrului șine-traverse sub acțiunea variațiilor de temperatură la calea fără joante;
- exploatarea căii fără joante pentru tronsoanele fixate la temperaturi mai mari de 270 C;
- neasigurarea dimensiunilor corespunzătoare la prisma de piatră spartă,
- fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.487/1

Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR" SA va evalua riscurile asociate pericolelor generate de:
- pierderea stabilității cadrului șine-traverse sub acțiunea variațiilor de temperatură la calea fără joante;
- exploatarea căii fără joante pentru tronsoanele fixate la temperaturi mai mari de 270 C;
- neasigurarea dimensiunilor corespunzătoare ale prismei de piatră spartă;

și va stabili măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

3.4.12. Accidentul feroviar produs la data de 13.07.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată), între stațiile CF Rupea și Racoș, prin deraierea ambelor osii ale primului boghiu în sensul de mers al trenului, de la cel de al 3-lea vagon din compunerea trenului de călători nr.347 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 09.07.2025.

Factorul cauzal

Escaladarea șinei firului exterior la curbei cu deviație stânga în sensul de mers a trenului, de către roata atacantă a primei osii a vagonului nr.61532190038-8, din cauza creșterii raportului dintre forța de ghidare și greutatea care acționa pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități ale geometriei căii:
- existența în cale, în zona locului producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), a unei porțiuni în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor, fapt care a condus la descărcarea de sarcină a roții din dreapta a primei osii;
- depășirea variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare;
- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru valorile săgeților vecine și a diferenței între săgețile minime și maxime pe curbă, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare.

Factori contributivi

- Depășirea termenelor prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații periodice ale liniei pe zona producerii accidentului, menținându-se numărul ridicat de traverse necorespunzătoare.
- Efectuarea controlului amănunțit al curbelor de pe liniile curente și directe din stații în comisie incompletă, fără ca din aceasta să facă parte șeful districtului de linii și reprezentantul conducerii secției de linii și la intervale de timp mai mari decât cele prevăzute de codurile de practică, fapt ce a favorizat scăderea eficacității acestei activități și a făcut ca defectele existente la geometria căii să nu fie identificate.
- Neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii ca urmare a neefectuării măsurătorilor/verificărilor la suprastructura căii cu restricție de viteză de 30 km/h, de către personalul cu atribuții în siguranța circulației la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică.

Factori sistemici

- Neasigurarea de către CNCF „CFR" SA a necesarului de personal pentru funcțiile cu responsabilități în siguranța circulației (revizori cale și puncte periculoase, șefi de echipă, șef district).
- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- Supravegherea/monitorizarea defectuoasă (ineficientă) a activității districtului de linii de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul secției L2 Sighișoara și al Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță asupra factorilor cauzali, contributivi sau sistemici ai producerii accidentului:

1. În vederea reparării liniei și ridicării restricției de viteză de 30 km/h pe linia curentă între Hm Racoș și stația CFR Rupea între km.237+500 ÷ 238+450 (zonă care cuprinde curba pe care s-a produs accidentul feroviar), CNCF CFR SA – SRCF Brașov și SC SWIETELSKY CONSTRUCT SRL în data de 14.03.2024 au încheiat un contract pentru înlocuirea la rând a traverselor de lemn cu traverse de beton. În contract după constituirea garanției de bună execuție de către executant, nu sunt prevăzute termene concrete pentru achizitor pentru emiterea *ordinului de începere a lucrărilor* și nici pentru *predarea amplasamentului* după emiterea ordinului de începere a lucrărilor.
2. Comisia de investigare a constat întocmirea superficială a documentelor primare specifice mentenanței feroviare, astfel:
   - în urma lucrărilor care destabilizează calea (înlocuit traverse, rectificat ecartament), în carnetele de șantier nu au fost consemnate măsurători și interpretări ale rosturilor de dilatație;
   - la reviziile amănunțite, la lucrările cu mașinile grele de cale, măsurătorile efectuate nu s-au trecut în condica districtului;
   - valorile la ecartament și nivel transversal înscrise în condicile districtului la reviziile chenzinale, nu au fost analizate, interpretate și sunt la diferite baze longitudinale de măsurare;
   - defectele înregistrate de VMC și TMC nu au fost analizate pe teren stabilind natura și cauzele care au provocat, evoluția defectelor nu au fost urmărită prin măsurători în cadrul reviziilor chenzinale și a reviziilor amănunțite de către personalul cu atribuții în acest sens;
   - la revizia amănunțită a curbelor, s-a măsurat uzura verticală și laterală a șinelor pe firul exterior al curbei, iar uzura verticală a șinei pe firul interior nu s-a măsurat. De asemenea, uzurile măsurate nu au fost analizate, interpretate;
   - foile de livret partea a II-a de la districtul de linii Racoș nu au fost verificate și semnate în 2023, 2024 de către persoana desemnată de conducerea secției.
3. Pe podul de la km.237+875 și pe terasament, nu erau montate contrașine iar platelajele erau incomplete.
4. Conform datelor comunicate de divizia linii Brașov privind tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea pe firul II în anul 2022, acesta a fost de 3,51 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir II, respectiv 3,53 milioane tone brute. Pentru anul 2023 tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir II a fost de 2,90 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir II, respectiv 2,91 milioane tone brute.

Firul II de circulație între Hm Racoș – stația CFR Rupea a fost închis permanent pentru lucrări din data de 06.09.2022, circulația trenurilor efectuându-se pe firul I de circulație. Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I în anul 2022 a fost de 4,62 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir I, respectiv 4,63 milioane tone brute. Pentru anul 2023 tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I a fost de 4,04 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir I, respectiv 4,05 milioane tone brute fără o creștere semnificativă față de linia unde circulația se efectuează pe cele două fire de circulație.
Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I trebuia să fie mai mult de 4,62 milioane tone brute în 2022 având în vedere că aproape 4 luni de zile (06.09.2022 – 31.12.2022) linia a fost închisă. Tonajele transportate pe cele două fire de circulație I și II între Hm Augustin – Hm Racoș începând cu data de 06.09.2022 între Hm Racoș – stația CFR Rupea se executa numai pe fir I de circulație. Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I trebuia să fie mai mult de 4,04 milioane tone brute în 2023 având în vedere că din data de 06.09.2022 – 31.12.2023 linia a fost închisă. Tonajele transportate pe cele două fire de circulație I și II între Hm Augustin – Hm Racoș începând cu data de 01.01.2023 între Hm Racoș – stația CFR Rupea se executa numai pe fir I de circulație. Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea pe firul II de circulație trebuia să fie aproape 0.
5. Nu se respectă Procedura de Sistem *Elaborarea și Administrarea Fișei de Post PS 0-5.3-01, ediția 2, revizia 1, din data de 10.10.2018*, în sensul că fișele de post ale șefilor de echipă și a revizorului de cale de la D1 Racoș, au fost elaborate și aprobate de către același persoană (șef secție). De asemenea, personalului detașat de la secția RLU Brașov pentru ocuparea posturilor vacante de la D1 Racoș (șef district L și șef echipă L), nu i-au fost înmânate pentru însușire fișele de post pentru noile funcții de la district.

Recomandări privind siguranța

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranța

Atât factorul care a cauzat accidentul cât și cei care au crescut probabilitatea de producere a acestuia prin accelerarea efectului în timp, reprezintă abateri de la codurile de practică și de ținere sub control a riscurilor asociate operațiunilor feroviare în legătură cu aplicarea SMS.
În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință asociate procedurilor din SMS de la nivelul administratorului de infrastructură).
Luând în considerare cele de mai sus precum și evenimentele feroviare cu caracter similar care au avut loc, prezentate la cap. 4.e și ținând cont de faptul că, în acele cazuri au fost emise recomandări privind siguranța din care 2 sunt în curs de implementare, comisia consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

3.4.13. Incidentul feroviar produs la data de 19.07.2024, în stația CF București Nord, în cadrul manevrei de rebrusare a garniturii din care a fost compus trenul de călători Regio nr.11034 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Regio Călători SRL), de la linia 11 pe secțiunea 074, în vederea inversării locomotivei BB 576 și formării trenului de călători Regio nr.11037, prin tamponarea violentă între locomotivă și rama aflată în staționare. În urma impactului, 8 persoane au fost transportate la spital cu leziuni minore și atacuri de panică, iar alte 7 persoane au primit îngrijiri la locul incidentului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 03.07.2025.

Factor cauzal

Eroarea umană apărută în procesul de conducere și deservire a locomotivei BB 576 în timpul ultimei mișcări de manevră efectuate, manifestată prin luarea cu întârziere a măsurilor de frânare în vederea opririi înaintea garniturii trenului ce se afla în staționare.

Factor contributiv

Constrângerile de timp (generate de întârzierea față de graficul de circulație) au crescut nivelul de stres asupra mecanicului și au influențat comportamentul acestuia în timpul manevrei de cuplare la rama RIO 05.

Factor sistemic

Nu este cazul.

Observații suplimentare

1. Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au identificat următoarele probleme de siguranță care nu au legătură cauzală sau contributivă cu producerea accidentului:

Manevra de dare împrejur- rebrusare a locomotivei trenului de călători nr.11034 s-a efectuat fără întocmirea unui plan de manevră scris, manevra fiind efectuată ca urmare a comunicării prin stația de radiocomunicații între IDM dispozitor și mecanicul de locomotivă.

2. Registrul de evidență a pericolelor întocmit de OTF Regio Călători Brașov nu include niciun pericol legat de nerespectarea de către personalul care conduce și deservește trenurile a obligațiilor privind avizarea de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere constatările cuprinse la punctul la punctul „5.b. Observații suplimentare", în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresată către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandare privind siguranța nr.489/1

În cursul investigației s-a constatat, așa cum este menționat la punctul „5.b. Observații suplimentare.", că OTF Regio Călători SRL nu a identificat și evaluat unele pericole care ar fi putut conduce la creșterea gravității incidentului, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea privind siguranța nr.489/1

Reevaluarea de către operatorul de transport feroviar Regio Călători Brașov a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și stabilirea și punerea în aplicare a unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolelor legate de nerespectarea de către personalul care conduce și deservește trenurile a obligațiilor privind avizarea de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.

3.4.14. Accidentul feroviar produs la data de 24.07.2024, în jurul orei 11:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, în linie curentă, între stațiile CF Berbești și Popești, la km 18 + 600, prin deraierea locomotivei DA 913 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.60566, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.07.2025.

Factor cauzal

Escaladarea șinei firului exterior la curbei cu deviație dreapta în sensul de mers a trenului, de către roata atacantă a primei osii a locomotivei titulare DA 913, din cauza creșterii raportului dintre forța de ghidare și greutatea care acționa pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități ale geometriei căii:

- existența în cale, în zona producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), a unei porțiuni în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor, fapt care a condus la descărcarea de sarcină a roții din dreapta a primei osii;
- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru valorile uzurii laterală a șinei pe firul exterior al curbei, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare.
- depășirea valori ecartamentului și a variației ecartamentului în zona producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), fapt care a condus la creșterea forței de ghidare;
- depășirea toleranței admise în exploatare pentru diferența între săgețile minime și maxime pe curbă, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare.

Factor contributiv

Depășirea termenelor, prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații periodice ale liniei pe zona producerii accidentului.

Factori sistemici

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;

- Gestionarea ineficace a riscului asociat pericolului de depășirea toleranțelor admise ale geometriei căii de către administratorul de infrastructură.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

CNCF a informat că în urma producerii accidentelor feroviare din anul 2024 au fost executate o serie de lucrări pentru reluarea circulației feroviare, cum ar fi: înlocuire traverse de lemn, inversare șină uzată în curbă, ripare linie, înlocuire traverse de beton, rectificare nivel prin buraj, înlocuire buloane verticale.

În urma producerii a 5 accidente feroviare de la începutul anului 2024 până la data inspecției, pe secția de circulație nr.204 Băbeni – Alunu, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ASFR a efectuat în perioada 16-18.09.2024 o inspecție de stat la SRCF Craiova – Secția L3 Râmnicu Vâlcea.

CNCFR SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova, Divizia Linii, Secția L3 Râmnicu Vâlcea a întocmit și înaintat la ASFR un plan de măsuri corective cu termene și responsabilități (plan de măsuri nr. 223/1/1322/15.10.2024), în care sunt prezentate o serie de acțiuni la nivelul SRCF Craiova. Au fost elaborate planuri de măsuri pentru îmbunătățirea siguranței feroviare de către RGSC București (plan de măsuri nr.14/1202/05.09.2024) și RRSC Craiova (plan de măsuri nr. 201/1937/25.09.2024).

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele *observații suplimentare* privind unele deficiențe în activitatea de întreținere a căii:

1. programul de revizie și control la districte, întocmit de Secția L3 Râmnicu Vâlcea pentru anul 2024, nu poate să respecte art.2 Fișa nr.12 Instrucția nr.305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii, care prevede că programul de revizie amănunțită a căii trebuie stabilit astfel ca, șeful de secție împreună cu șeful de secție adjunct, să asigure pe o durată de două luni, verificarea întregii secții de întreținere; din cauză că la secția de întreținere linii nu este personal desemnat și autorizat pentru funcția de șef de secție adjunct;
2. nu au fost determinate de către administratorul de infrastructură feroviară publică, valorile supraînălțărilor în curbe, în conformitate cu prevederile „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989”;
3. ultima verificare a geometriei căii cu vagonul de măsurat calea s-a efectuat la data de 20.10.2022. În anul 2023 și 2024 până la data producerii accidentului nu au fost programate și realizate verificări ale geometriei căii, cu vagonul de măsurat calea sau căruciorul de măsurat calea;
4. din cauza lipsei materialelor necesare, la data producerii accidentului, pe anumite zone uzura șinelor din cale depășea toleranțele admise (km 15+000 ÷ km 15+380; km 18+300 ÷ km 18+600; km 24+400 ÷ km 24+870).

Recomandări privind siguranța

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 24.07.2024, în circulația trenului de marfă nr.60566, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul AI), pe fondul asigurării unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar.

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, prezentate la capitolul *4.e Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar* pentru care AGIFER a mai emis recomandări de siguranță cât și măsurile luate după producerea accidentului prezentate la capitolul *5.b. Măsuri luate de la producerea accidentului*, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

Menționăm faptul că, chiar în absența unor noi recomandări privind siguranța feroviară, în baza observațiilor făcute de comisia de investigare urmare a neconformităților constatate, CNCF poate dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a unei deraieri.

3.4.15. Accidentul feroviar produs la data de 25.07.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Aradu Nou – Periam (secție neinteroperabilă

gestionată de către SC RC-CF Trans Brașov SRL - linie simplă neelectrificată), între stațiile CF Aradu Nou și Zădăreni, la km 1+095,50, în circulația trenului de marfă nr.66143 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA), prin deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a primului vagon din compunerea trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 14.07.2025.

Factor cauzal

Existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unui grup de traverse normale de lemn necorespunzătoare consecutive, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura o prindere sigură a plăcilor metalice, având ca efect depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, conducând astfel la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

Factor contributiv

Efectuarea reviziilor și controalelor fără consemnarea tuturor deficiențelor, fără stabilirea măsurilor și a termenelor adecvate pentru remediere, fapt ce a condus la menținerea în cale a unui grup de traverse normale de lemn necorespunzătoare.

Factori sistemici:

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- Gestionarea ineficace a riscului asociat pericolelor de „Depășire a valorii maxime admise a ecartamentului căii" și „Menținerea în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare" de către gestionarul de infrastructură.

Recomandări privind siguranța

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranța

Accidentul feroviar produs la data de 25.07.2024, în circulația trenului de marfă nr.66143, între stația CFR Aradu Nou și Hm Zădăreni, la km 1+095,50, prin deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a primului vagon din compunerea trenului, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.
În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul GI).
Luând în considerare că, în cazul evenimentul feroviar produs la data de 18.04.2023 între stația CF Sânnicolau Mare și Hm Cenad, prezentat la Cap.- 4.e *„Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar"*, AGIFER a identificat probleme similare și a emis o recomandare de siguranță, pentru care ASFR, la data de 20.01.2025, (la aproximativ 6 luni de la producerea accidentului care a avut loc între stația CFR Aradu Nou și Hm Zădăreni), prin adresa nr.2010/69 a comunicat faptul că, recomandarea emisă a fost implementată, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.
Menționăm faptul că, în absența unor recomandări privind siguranța feroviară, în baza observațiilor făcute de comisia de investigare urmare a neconformităților constatate, RC CF poate dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a unei deraieri.

3.4.16. Accidentul feroviar produs la data de 14.08.2024, ora 14:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Alunu - Băbeni (linie simplă neelectrificată), între stațiile CF Popești și Berbești, în circulația trenului nr.86077, format din două locomotive izolate, DA 913 și DA 1183, prin deraierea locomotivei DA 913 titulară, de prima osie, în sensul de mers al trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 11.08.2025.

Factor cauzal

Escaladarea șinei firului exterior la curbei cu deviație stânga, în sensul de mers a trenului, de către roata atacantă a primei osii a locomotivei titulare DA 913, s-a produs din cauza depășirii limitei de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități ale geometriei căii:

- existența în cale, în zona producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), a unei porțiuni în care rampa torsionării căii, depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor;
- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru diferența dintre valorile măsurate ale săgeților vecine și dintre săgețile maxime și minime;
- existența pe firul exterior a unei uzurii laterale a ciupercii șinei a cărei înălțimi depășea punctul de început al racordării feței laterale cu umărul ciupercii;
- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru valoarea ecartamentului și a variației acestuia

Factor contributiv

Neexecutarea lucrărilor de reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoare la linii și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.

Factori sistemici

- asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- gestionarea ineficace a riscului asociat pericolului de depășirea toleranțelor admise ale geometriei căii.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

CNCF a informat că în după producerea accidentelor feroviare din anul 2024, pe această secție de circulație, au fost executate o serie de lucrări pentru reluarea circulației feroviare, cum ar fi: înlocuire traverse de lemn, inversare șină uzată în curbă, ripare linie, înlocuire traverse de beton, rectificare nivel prin buraj, înlocuire buloane verticale.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ASFR a efectuat în perioada 16-18.09.2024 o inspecție de stat la SRCF Craiova – Secția L3 Râmnicu Vâlcea, în urma producerii a 5 accidente feroviare de la începutul anului 2024 până la data inspecției, pe secția de circulație nr. 204 Băbeni – Alunu.

CNCFR" SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova, Divizia Linii, Secția L3 Râmnicu Vâlcea a întocmit și înaintat la ASFR un plan de măsuri corective cu termene și responsabilități (plan de măsuri nr. 223/1/1322/15.10.2024), în care sunt prezentate o serie de acțiuni la nivelul SRCF Craiova.

Au fost elaborate planuri de măsuri pentru îmbunătățirea siguranței feroviare de către RGSC București (plan de măsuri nr.14/1202/05.09.2024) și RRSC Craiova (plan de măsuri nr. 201/1937/25.09.2024).

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele ***observații suplimentare*** privind unele deficiențe în activitatea de întreținere a căii:

1. programul de revizie și control la districte, întocmit de Secția L3 Râmnicu Vâlcea pentru anul 2024, nu poate să respecte art.2 Fișa nr.12 Instrucția nr.305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii, care prevede că programul de revizie amănunțită a căii trebuie stabilit astfel ca, șeful de secție împreună cu șeful de secție adjunct, să asigure pe o durată de două luni, verificarea întregii secții de întreținere; din cauză că la secția de întreținere linii nu este personal desemnat și autorizat pentru funcția de șef de secție adjunct;
2. nu au fost determinate de către administratorul de infrastructură feroviară publică, valorile supraînălțărilor în curbe, în conformitate cu prevederile „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989”;
3. ultima verificare a geometriei căii cu vagonul de măsurat calea s-a efectuat la data de 20.10.2022. În anul 2023 și 2024 până la data producerii accidentului nu au fost programate și realizate verificări ale geometriei căii, cu vagonul de măsurat calea sau căruciorul de măsurat calea;
4. din cauza lipsei materialelor necesare, la data producerii accidentului, pe anumite zone uzura șinelor din cale depășea toleranțele admise (km 15+000 ÷ km 15+380; km 18+300 ÷ km 18+600; km 24+400 ÷ km 24+870).

Recomandări privind siguranța

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 14.08.2024, în circulația trenului de marfă nr.86077, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul AI), pe fondul asigurării unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar.
Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, prezentate la capitolul *4.e Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar* pentru care AGIFER a mai emis recomandări de siguranță cât și măsurile luate după producerea accidentului prezentate la capitolul *5.b. Măsuri luate de la producerea accidentului*, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

3.4.17. Incidentul feroviar produs la data 29.08.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe distanța Olteni-Ciolpani, în circulația trenului de călători nr.9900, aparținând SNTFC „CFR Călători" SA, prin lovirea a 10 inductori de cale, de către un amortizor provenit de la locomotiva EA 397.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.07.2025.
Cauza directă
Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie desprinderea din sudură și ieșirea bulonului (bolțului) de fixare din suportul lonjeronului șasiului cutiei (de la partea superioară a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.6 partea stângă a locomotivei EA 397), urmată de rotirea cu 180° a amortizorului hidraulic vertical și intrarea acestuia în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare, fapt ce a condus în final la lovirea a 10 inductori de cale.
Factori care au contribuit
- oboseala a materialului din cordonul de sudură al bolțului de la suportul de fixare a amortizorului vertical de la osia nr.6 ca urmare a solicitărilor la încovoiere în regim oscilatoriu în procesul de amortizare a oscilațiilor produse în timpul mersului de neregularitățile căii de rulare;
- apariția și dezvoltarea în timp a unor fisuri la materialul cordonului de sudură al bolțului de la suportul superior de prindere al amortizorului, ca urmare a preluării sarcinilor transmise de neregularitățile căii de rulare și cutia locomotivei;
- neidentificarea fisurilor vechi existente la cordonul de sudură al bolțului de la suportul superior de prindere al amortizorului vertical al osiei nr.6, partea stângă, de la locomotiva EA 397 în cadrul reviziei planificate tip RT efectuată la data de 12.07.2024 și revizia tip PTH3 din data de 27.08.2024.

Cauze subiacente
Aplicarea deficitară a prevederilor Specificației Tehnice Cod: ST 31 – 2016, referitoare la obligația verificării în cadrul reviziei planificate tip R1, a modului de fixare a amortizorilor.
Cauze primare
Nu este cazul.
Observații suplimentare
Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate alte deficiențe fără relevanță asupra cauzelor producerii incidentului astfel:
Nerespectarea prevederilor Ordinului nr.315/2011 de aprobare a „Normativului feroviar Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii şi reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurşi pentru efectuarea reviziilor şi reparațiilor planificate", Cap.3, Tabelul 3.1, cu privire la neefectuarea reparațiilor planificate la care era scadentă locomotiva EA 396.
Desprinderea (ieșirea) bolțului (bulonului) de fixare din suportul lonjeronului șasiului cutiei de la partea superioară (Fig. nr.9) a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.6 partea stângă a locomotivei de remorcare EA 397 a fost influențată și de faptul că din anul 2009 la locomotiva EA 397 nu au mai fost efectuate reparațiile periodice scadente în care să fie incluse lucrări care implicau verificarea suporților de prindere a amortizorilor și remedierea defectelor constatate
Recomandări privind siguranța
Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

3.4.18. Accidentul feroviar produs la data de 01.09.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Giurgiu Nord - Videle (linie simplă electrificată),

la ieșirea trenului de marfă nr.40712 001 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Cargo CARRIER - România SRL), de la linia nr.5 din stația CF Rădulești, prin deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 7-lea vagon din compunerea trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.08.2025.

Factorul cauzal

Existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unei zone în care rampa torsionării căii și valoarea nivelului transversal depășeau valoarea maximă admisă respectiv toleranțele admise în exploatare, fapt ce a condus la depășirea limitei de stabilitate la deraiere.

Factor contributiv

Lipsa plăcilor de uzură de la crapodina boghiurilor A și C (primul și al treilea boghiu în sensul de mers al trenului) de la vagonul nr.31564962069-9, fapt ce a sporit gradul de rigiditate al ansamblului boghiu – cutie vagon, conducând astfel la mărirea forței laterale de ghidare.

Factori sistemici

- asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane în raport cu cel necesar pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolelor de neasigurare a nivelului în profil transversal și de nerespectare a toleranțelor la nivel și poziția căii în plan.
- nerespectarea prevederilor reglementărilor în domeniu referitoare la grosimea minimă a plăcilor de uzură dintre crapodinele vagonului.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea incidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta este luată în considerare și, dacă este cazul, este urmată.

Preambul recomandare de siguranță nr.493/1

În cursul investigației s-au constatat mai multe neconformități privind starea suprastructurii căii pe porțiunea de linie unde a avut loc accidentul feroviar. La verificarea documentelor din cadrul SMS s-a constatat că SRCF București a efectuat pentru obiectivul „*Menținerea parametrilor tehnici ai infrastructurii căii aflate în exploatare, mentenanță, monitorizare*” o evaluare a riscului „*Deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație*”, însă măsura de gestionare a riscului adoptată de monitorizare a riscurilor, nu este suficientă pentru ținerea sub control a riscului identificat, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.493/1

Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR” SA va reevalua riscurile asociate obiectivului „*Menținerea parametrilor tehnici ai infrastructurii căii aflate în exploatare, mentenanță, monitorizare*” și va stabili măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

3.4.19. Accidentul feroviar produs la data de 07.09.2024, ora 15:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Medgidia – Constanța (linie dublă electrificată), în stația CF Valu lui Traian, la km 215+350, în circulația trenului de marfă nr.68205006 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Constantin Grup Rail Logistic SRL), prin deraierea vagonului nr.37809341143-7, de primul boghiu în sensul de mers.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 02.09.2025.

Factor cauzal

Existența în cale la locul producerii accidentului feroviar**,** a unui grup de traverse normale de lemn necorespunzătoare consecutive, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura prinderea corespunzătoare a șinelor și menținerea ecartamentului căii în limitele toleranțelor admise de cadrul de reglementare, având ca efect depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, conducând astfel la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor, sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

Factor contributiv

Menținerea unui un grad ridicat de colmatare a prismei de piatră spartă și a vegetației abundente a dus la degradarea(putrezirea) prematură a traverselor de lemn.

Factor sistemic

- asigurarea unui volum inadecvat al resurselor, materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a două sau mai multe traverse necorespunzătoare vecine.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

În data de 17.02.2025, prin telegrama nr.40, comisia regională de închideri de linie din cadrul SRCF Constanța a informat comisia de investigare că s-a aprobat închiderea totală a circulației trenurilor pe liniile 5-8 din stația CF Valu lui Traian în perioada 18.02.2025 – 01.09.2026 în vederea executării lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare, conform contractului nr.131 din data de 15.03.2024.

Recomandări de siguranță

Motivarea absenței recomandărilor de siguranță

Având în vedere măsurile luate în timpul investigării de către CNCF CFR SA, și anume începând cu data de 18.02.2025 au fost începute lucrări de modernizare a infrastructurii feroviare, conform contractului nr.131 din data de 15.03.2024 pe liniile 5-8 din stația CF Valu lui Traian, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea vreunei recomandări pentru acest caz.

3.4.20. Accidentul feroviar produs la data de 12.09.2024, ora 19:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Alunu – Băbeni (linie simplă neelectrificată), între stațiile CF Berbești și Popești Vâlcea, la km 30+520, în circulația trenului de marfă nr.60568 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, al vagonului nr.81536654351-1, al 21-lea din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 11.09.2025.

Factor cauzal

Depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, producându-se astfel căderea roții din dreapta a primei osii a vagonului nr.81536654351-1 de pe flancul activ al șinei firului interior al curbei, între firele căii, din cauza stării necorespunzătoare a căii.

Factor contributiv

Neînlocuirea traverselor de beton necorespunzătoare identificate pe curba pe care s-a produs accidentul și consemnate în „*evidența traverselor cu defecte și uzuri și înlocuirea lor în anul 2023-2024”.*

Factori sistemici:

- neexecutarea lucrărilor de reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoare la linii și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- alocarea unor resurse materiale și umane insuficiente pentru activitatea de întreținere a liniilor;
- gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a două sau mai multe traverse necorespunzătoare vecine.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

CNCF a informat că în urma producerii accidentelor feroviare din anul 2024 au fost executate o serie de lucrări pentru reluarea circulației feroviare, cum ar fi: înlocuire traverse de lemn, inversare șină uzată în curbă, ripare linie, înlocuire traverse de beton, rectificare nivel prin buraj, înlocuire buloane verticale.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ASFR a efectuat în perioada 16-18.09.2024 o inspecție de stat la SRCF Craiova – Secția L3 Râmnicu Vâlcea, în urma producerii a 5 accidente feroviare de la începutul anului 2024 până la data inspecției, pe secția de circulație nr. 204 Băbeni – Alunu. CNCFR" SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova, Divizia Linii, Secția L3 Râmnicu Vâlcea a întocmit și înaintat la ASFR un plan de măsuri corective cu termene și responsabilități (plan de măsuri nr.223/1/1322/15.10.2024), în care sunt prezentate o serie de acțiuni la nivelul SRCF Craiova. Au fost elaborate planuri de măsuri pentru îmbunătățirea siguranței feroviare de către RGSC

București (plan de măsuri nr.14/1202/05.09.2024) și RRSC Craiova (plan de măsuri nr.201/1937/25.09.2024).
Constatările comisiei de investigare, referitoare la starea tehnică a liniei în zona producerii accidentului feroviar investigat, a fost îngreunată de prisma de balast colmatată cu cărbune, care acoperea atât între șine cât și pe capetele traverselor. Piatra spartă colmatată depășea nivelul feței superioare a traverselor, nepermițând vizualizarea stării tehnice a traverselor pe zona în care pot apare deplasări a șinei în plăcile metalice uzate, în lungul traversei.
Pe această porțiune de linie nu se pot efectua reviziile, nu se pot recenza traversele de beton, verificarea plăcilor de fixare a șinei și a materialului mărunt de cale.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele ***observații suplimentare*** privind unele deficiențe în activitatea de întreținere a căii:

1. programul de revizie și control la districte, întocmit de Secția L3 Râmnicu Vâlcea pentru anul 2024, nu poate să respecte art.2 Fișa nr.12 Instrucția nr.305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii, care prevede că programul de revizie amănunțită a căii trebuie stabilit astfel ca, șeful de secție împreună cu șeful de secție adjunct, să asigure pe o durată de două luni, verificarea întregii secții de întreținere; din cauză că la secția de întreținere linii nu este personal desemnat și autorizat pentru funcția de șef de secție adjunct;
2. nu au fost determinate de către administratorul de infrastructură feroviară publică, valorile supraînălțărilor în curbe, în conformitate cu prevederile „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989”;
3. ultima verificare a geometriei căii cu vagonul de măsurat calea s-a efectuat la data de 20.10.2022. În anul 2023 și 2024 până la data producerii accidentului nu au fost programate și realizate verificări ale geometriei căii, cu vagonul de măsurat calea sau căruciorul de măsurat calea

Recomandări privind siguranța

Motivarea absenței recomandărilor de siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 12.09.2024, ora 19:55, pe secția de circulație Alunu - Băbeni între halta de mișcare Popești Vâlcea și stația CFR Berbești, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare, determinată de mentenanța care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul AI).
Din anul 2020 până la data redactării raportului de investigare, pe secția de circulație Băbeni – Alunu, s-au produs 13 accidente feroviare care au avut cauze și factori similari.
Una dintre recomandările de siguranță adresate către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a fost, analizarea prin acțiuni de supraveghere a modului în care CNCF„CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, asigură condițiile pentru ca măsurile de siguranță pe care acesta și le-a propus pentru ținerea sub control a pericolelor și riscurilor asociate, în legătură cu realizarea mentenanței infrastructurii feroviare publice, să fie aplicabile.
Dintre măsurile propuse de către ASFR, în urma inspecției de stat la SRCF Craiova – Secția L3 Râmnicu Vâlcea, sunt:

- organizația va acționa pentru menținerea și îmbunătățirea sistemului de management al siguranței, astfel încât procesele de siguranță feroviară să fie abordate pe baza gestionării riscurilor asociate acestora la toate nivelurile. În acest sens, va fi întocmit un plan de acțiuni corective, cu termene și responsabilități, care va fi înaintat la ASFR;
- organizația va elabora și va pune în aplicare planuri de acțiune pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, art. 3, lit. c) și d);
- organizația va identifica și va analiza toate riscurile operaționale, organizaționale și tehnice care sunt relevante pentru caracterul și amploarea operațiunilor desfășurate. Printre aceste riscuri se numără cele generate de factori umani și organizaționali, precum volumul de muncă, organizarea muncii, oboseala sau adecvarea procedurilor.

Comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări.

3.4.21. Accidentul feroviar produs la data de 19.09.2024, ora 06:59, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara Nord – Arad (linie simplă electrificată), pe parcursul de intrare a trenului de călători Regio nr.2601 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA), în stația CF Șag, pe zona macazului schimbătorului de cale nr.5, prin deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 2-lea vagon din compunerea trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 25.08.2025.

Factor cauzal

Ruperea transversală a acului drept (de pe partea dreaptă în sensul de mers al trenului), aferent macazului schimbătorului de cale nr.5, ac ce se afla în poziție neactivă (dezlipit de contraac). Ruperea s-a produs în secțiunea din dreptul orificiului de prindere cu bolț al brațului de legătură al dispozitivului ajutător de manevrare cu arc din talpa acului și a determinat deraierea ultimului boghiu al vagonului nr. 50532296005-3 (al 2-lea din compunerea trenului), prin escaladarea roții din partea dreaptă a primei osii aferente celui de-al doilea boghiu a porțiunii de ac ruptă (de la secțiunea de rupere spre călcâi). Escaladarea s-a produs ca urmare a revenirii acului neactiv în poziția lipită de contraac pe această porțiune în urma ruperii complete a acului.
Ruperea acului sub acțiunea forțelor transmise de roțile materialului rulant în deplasare a fost generată ca urmare a scăderii rezistenței la oboseală a materialului din care era confecționat acul, din cauza uzurii în timp a structurii materialului, în urma solicitărilor ciclice de durată la care au fost supuse în exploatare atât acul cât și bolțul de fixare al dispozitivului ajutător de manevrare cu arc. Deformațiile din cristale au produs o lărgire a zonelor de alunecare, generând condiții de apariție a microfisurilor caracteristice ruperii prin oboseală ce s-au extins în jurul orificiului de prindere a bolțului din talpa acului, cu efect de concentrator de tensiune, producând ruperea cu caracter fragil în zona concentratorului de tensiune maxim.

Factor contributiv

Nu e cazul.

Factori sistemici

- Neefectuarea lucrărilor de reparații capitale pentru readucerea elementelor componente ale căii ferate la parametrii proiectați ai liniei în vederea asigurării circulației trenurilor în condiții de siguranță, cu vitezele de circulație și tonajele stabilite.
- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei.
- Gestionarea ineficace a riscului asociat pericolului de menținere în cale a șinelor cu tonaj înmagazinat depășit de către administratorul de infrastructură.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

După producerea accidentului feroviar din data de 19.09.2024, a fost înlocuit macazul cu ace flexibile aferent schimbătorului de cale nr.5 din stația CF Șag.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe, fără relevanță asupra cauzelor producerii accidentului: asigurarea unui interval de închidere de linie sub limita inferioară prevăzută în *Prescripțiile tehnice pentru executarea în comun a lucrărilor de revizii bianuale/anuale la electromecanisme, verificarea fixătoarelor și verificarea părților ascunse la aparatele de cale* nr. 3/4/1/55/14.02.2024 pentru închiderea de linie efectuată în data de 17.09.2024 pentru lucrările comune L+CT de verificări părți ascunse și revizie bianuală a electromecanismului de macaz la schimbătorul de cale nr.5 din Hm Șag și executarea acestor lucrări cu un număr redus de salariați, sub cel prevăzut de codurile de practică pentru aceste lucrări.
În data de 17.09.2024 s-au efectuat lucrări comune L+CT de verificări părți ascunse și revizie bianuală la electromecanisme și fixătoare de macaz. Lucrările s-au executat în conformitate cu programul de verificare a părților ascunse la aparatele de cale de pe raza secției L3 Timișoara nr.3/3/1/3/4957 din 06.09.2024 întocmit de către Secția L3 Timișoara și aprobat de conducerea SRCF Timișoara, a prescripțiilor tehnice nr.3/4/1/55/14.02.2024 întocmite de către Divizia Instalații, Serviciul Instalații Semnalizare și aprobate de către conducerea SRCF Timișoara și a telegramei de aprobare a închiderilor de linie nr.25 din 13.08.2024.

Execuția lucrărilor comune L+CT de verificări părți ascunse și revizie bianuală la electromecanisme de macaz a fost consemnată în RRLISC în data de 17.09.2024, ora 11,25, fiind solicitată închiderea liniei pentru execuția lucrărilor în intervalul 11,30 – 13,00, respectiv pentru 90 minute. Conform prevederilor din prescripțiile tehnice întocmite pentru executarea lucrărilor, se specifică la cap. II Programarea lucrărilor, punctul 2.5: „*Pentru executarea completă a operațiilor tehnologice prevăzute este necesară scoaterea din funcțiune a electromecanismului de macaz și închiderea liniei pentru verificarea părților ascunse timp de 90 – 120 minute pentru schimbătorul simplu, respectiv de 120 – 180 minute pentru traversarea cu joncțiune dublă*”.

După transmiterea operatorului RC a solicitării de închidere a lucrărilor și după primirea dispoziției RC privind aprobarea lucrărilor, IDM consemnează în RRLISC faptul că operatorul RC a aprobat închiderea de linie la ora 11,38 până la ora 13,00, respectiv pentru o durată de 82 minute, sub limita inferioară necesară executării complete a operațiilor tehnologice pentru lucrările de verificări părți ascunse la aparatele de cale.

Formația de lucru din cadrul districtului de linii nr.9 Aradu Nou care a participat la execuția lucrărilor a fost compusă dintr-un număr de doi lucrători (un meseriaș de cale și un muncitor necalificat), sub cel prevăzut de Codul de practică *Norme de timp pentru lucrările de întreținere curentă și reparația periodică a liniilor de cale ferată normală* ediția1990 (pentru execuția lucrărilor de revizie bianuală la aparatele de cale - schimbător de cale simplu tip 49 și mai mare este prevăzută o formație minimă de 4 meseriași de cale și 2 meseriași atelier).

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea incidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta este luată în considerare și, dacă este cazul, este urmată.

Preambul recomandare de siguranță nr.496/1

În urma analizării Registrului de riscuri – 2024 întocmit de către Divizia Linii – SRCF Timișoara pentru ramura linii, comisia de investigare a constatat că nu a fost efectuată o analiză privind evaluarea riscului de rupere a șinei identificat în „Evidența pericolelor privind siguranța feroviară - Linii”, asociat pericolului „*șine defecte de categoria I-a sau cu tonaj înmagazinat depășit, menținute în cale*”.

Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior, pentru prevenirea unor accidente care s-ar putea produce în condiții similare cu cele prezentate în acest raport, AGIFER emite următoarea recomandare de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.496/1

Administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului generat de menținerea în cale a șinelor defecte de categoria I-a sau cu tonaj înmagazinat depășit și va stabili măsurile de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestui risc.

3.4.22. Accidentul feroviar produs la data de 22.09.2024, ora 18:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Turceni – Gura Motrului (linie dublă electrificată), în stația CF Turceni, pe schimbătorul nr.15 din cuprinsul diagonalei 15/23, la km.12+947, în circulația trenului de marfă nr.58490 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Constantin Grup Rail Logistic), prin deraierea primului boghiu și prima osie de la al doilea boghiu, în sensul de mers, a locomotivei LEMA 083 aflată în remorcarea trenului.

Factor cauzal

Părăsirea căii de rulare a roții din dreapta a primei osii, în sensul de mers, a locomotivei LEMA 083, a avut loc în condițiile ruperii unui cupon de șină (de cca 230 mm), din cadrul joantei călcâiului inimii schimbătorului de cale nr.15, fapt ce a dus la crearea unui gol având dimensiunea de 230 mm conducând astfel la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor.

Factor contributiv

Existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unui defect de șină din cadrul joantei călcâiului inimii schimbătorului de cale nr.15 care prezenta următoarele aspecte:

- o ruptură veche transversală de la suprafața de rulare până după cea de-a doua gaură de fixare a joantei de la călcâiul inimii, cca 2 mm;
- o ruptură veche longitudinală pe inima șinei care pornește din rostul joantei, trece prin prima gaură de la joantă până la mijlocul distanței dintre găuri.

Factori sistemici

- neidentificarea și menținerea în cadrul schimbătoarelor de cale a șinelor cu defecte de categoria I;
- neexecutarea lucrărilor de reparație capitală și reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea la linii și aparatele de cale pentru menținerea geometriei căii în toleranțele admise în condițiile alocării unor resurse materiale și umane insuficiente pentru aceste activități;
- gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a șinelor defecte de categoria I în cuprinsul aparatului de cale.

Recomandări privind siguranță

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 22.09.2024, în circulația trenului de marfă nr.58490020 pe schimbătorul nr.15 din cuprinsul diagonalei 15/23, stația CFR Turceni, la km 12+916 a fost cauzat de starea necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul AI).

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, prezentate la Cap.- 4.e *„Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar”* și ținând cont de faptul că pentru accidentul similar produs în data de 13.04.2022 în h.m. Drăgotești pe linia II directă la km 40+830 a fost emisă o recomandare care este in curs de implementare, în acest sens, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

Menționăm faptul că, chiar în absența unor noi recomandări privind siguranța feroviară, în baza observațiilor făcute de comisia de investigare urmare a neconformităților constatate, CNCF poate dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a unei deraieri.

3.4.23. Accidentul feroviar produs la data de 26.09.2024, ora 16:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași (linie dublă, electrificată), în stația CF Craiova, prin deraierea locomotivei izolate LEMA 006, care circula ca tren nr.86699 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Deutsche Bahn Cargo România SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 08.09.2025.

Factor cauzal

Escaladarea flancului activ al ciupercii șinei de legătură, aferentă acului curb, a schimbătorului de cale nr.10, din cauza stării tehnice necorespunzătoare, a locomotivei LEMA 006, influențată de prezența pe partea activă a buzei bandajului pe o suprafață de aproximativ jumătate din circumferința bandajului a unor muchii cât și rugozitatea mai mare de 12,5 μ pe partea activă a buzei bandajelor la roțile osiei nr.1.

Factori contributivi

- absența lubrifierii suprafeței de contact dintre roată și șină ca urmare a nefuncționării instalației de uns buza bandajului la locomotivă, la momentul producerii accidentului, având ca efect creșterea coeficientului de frecare dintre cele două suprafețe de contact și implicit creșterea forței de ghidare;
- geometria necorespunzătoare a căii pe zona șinelor de legătură a schimbătorul de cale nr.10.

Factor sistemic

Neidentificarea și neevaluarea riscurilor asociate pericolelor reprezentate de: „rugozitatea pe partea activă a buzei bandajului mai mare de 12,5 μ după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a bandajelor” și „nefuncționarea instalației de uns buza bandajului”.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate unele neconformități, fără relevanță asupra cauzelor și factorilor care au condus la producerea accidentului, după cum urmează:

- lipsa mențiunii ”Locomotiva aptă de drum”, pe formularul FOAIE DE PARCURS la ieșirea locomotivei din Societatea de Reparații Locomotive „CFR IRLU Craiova” după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a osiilor;
- operațiile de reprofilare prin strunjire a osiilor locomotivei LEMA 006 au fost efectuate în data de 25.09.2024, în intervalul orar 14:30 – 22:30, pe strungul subteran de tip HEGENSCHEIDT MFD tip 106 CNC 101177, fără demontarea osiilor. La finalizarea acestora, conform Ordin DGT nr.310/ 4 a / 2800 / 1993, la locomotiva electrică LEMA 06 trebuia efectuată echilibrarea sarcinilor pe roțile locomotivei dar aceasta nu a fost efectuată.

Conform Ordinul DGT nr.310/4a/2800/1993 - Condițiile tehnice de exploatare pentru osiile locomotivelor electrice – CFR la pct.1.1 - Verificarea și reglarea suspensiei (echilibrarea sarcinilor pe osii și roți) se execută în următoarele cazuri:

- dacă s-a înlocuit unul sau mai multe metalastice sau silentblocuri la suspensie;
- la inversarea osiilor, inclusiv înlocuirea osiilor sau virare de boghiuri;
- dacă s-au strunjit bandajele uneia sau mai multor osii montate, cu intrare pe cercul de rulare;
- după deraiere;
- la sesizarea personalului de locomotivă când locomotiva are tendință de patinare;
- la fiecare revizie tip R2 dar nu mai mult de un an de la ultima reglare (în cazul imobilizării de lungă durată a locomotivei);
- ori de câte ori s-a intervenit asupra jocurilor mecanice ale boghiurilor și a cutiei.

De asemenea, conform Ordinul DGT nr. 310 / 4a / 2800 / 1993 la pct.1.5 - La încheierea operației de reglare a suspensiei, valorile sarcinilor statice pe osiile și roțile locomotivei trebuie să îndeplinească condițiile:

- sarcina măsurată pe fiecare osie să nu depășească mai mult de 2% valoarea medie rezultată din măsurătorile tuturor osiilor;
- sarcina totală a unui șir de roți să nu difere cu mai mult de 4% de media măsurată la ambele șiruri de roți;
- sarcina măsurată pe roțile aceleiași osii montate să nu difere cu mai mult de 4% de sarcina medie pe roată a aceleiași osii.

În cazul locomotivei LEMA 006 verificarea și reglarea suspensiei (echilibrarea sarcinilor pe osii și roți) după operațiile de reprofilare prin strunjire a osiilor nu a fost efectuată din cauza faptului că nu a fost solicitată distinct în comanda de lucru.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației cât și observațiile suplimentare prezentate în prezentul raport de investigare, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandarea nr.452/1

Întrucât în cursul investigației au fost constatate deficiențe în cadrul SC Deutsche Bahn Cargo Romania SRL, referitoare la acțiunea de identificare, evaluare și ținere sub control a pericolele reprezentate de „rugozitatea pe partea activă a buzei bandajului era mai mare de 12,5 µ după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a bandajelor” și „nefuncționarea instalației de uns buza bandajului”, AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.452/1

Deutsche Bahn Cargo Romania SRL va identifica și evalua riscurile asociate pericolelor reprezentate de „rugozitatea pe partea activă a buzei bandajului mai mare de 12,5 µ după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a bandajelor” și „nefuncționarea instalației de uns buza bandajului”, respectiv va dispune măsuri și va asigura aplicarea lor pentru ținerea sub control a acestor pericole.

Preambul recomandarea nr.452/2

Întrucât în cursul investigației au fost constatate deficiențe în cadrul Deutsche Bahn Cargo Romania SRL, menționate la capitolul 5.c. Observații suplimentare, referitoare la acțiunea de identificare, evaluare și ținere sub control a pericolului reprezentat de *„neechilibrarea sarcinilor pe roți și osii după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a bandajelor”* , AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.452/2

Deutsche Bahn Cargo Romania SRL va identifica și evalua riscurile asociate pericolului reprezentat de *„neechilibrarea sarcinilor pe roți și osii după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a bandajelor”*, respectiv va dispune măsuri și va asigura aplicarea lor pentru ținerea sub control a acestui pericol.

3.4.24. Incidentul feroviar produs la data de 11.10.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Gura Motrului – Amaradia, linie dublă/simplă electrificată, în stația CFR Turceni, în circulația trenului de călători nr.2855, aparținând SNTFC „CFR Călători” SA, prin lovirea dalelor pietonale dintre firele căii, de către un regulator de frână SAB provenit de la locomotiva EC 053.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 22.09.2025.

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie desprinderea din înșurubare și ieșirea corpului părții de reglaj din partea filetată a piuliței urechii de fixare ale regulatorului automat de timonerie de la osia nr.2 a locomotivei EC 053, urmată de rotirea cu 45° a corpului părții de reglaj, intrarea acestuia în gabaritul pentru elemente ale construcțiilor sau instalațiilor feroviare, precum și rotirea cu 90° a urechii de fixare cu piuliță.

Factori care au contribuit

Datorită preluării sarcinilor axiale transmise în procesele de frânare/defrânare de către regulatorul automat de timonerie, în timp s-a produs dezvoltarea uzurilor la partea filetată a corpului părții de reglaj și la partea filetată a piuliței urechii de fixare ale acestuia.

Cauza subiacentă

Nerespectarea prevederilor Ordinului nr.315/2011 de aprobare a „Normativului feroviar Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii şi reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurşi pentru efectuarea reviziilor şi reparațiilor planificate”, Cap.3, Tabelul 3.1, cu privire la neefectuarea reparațiilor planificate la care era scadentă locomotiva EC 053.

Cauze primare

Nu este cazul.

Recomandări privind siguranța

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

3.4.25. Incidentul feroviar produs la data de 17.10.2024, ora 17:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara – Lugoj (linie simplă, electrificată), în stația CF Belinț, prin lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, aflat în gabaritul de liberă trecere CFR, de către robineții de izolare cu alimentator ai distribuitoarelor cu aer KE, ale vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.48431016 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.01.2025.

Cauză directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie, lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3 aflat în gabaritul de liberă trecere, de către robineții de izolare cu alimentator ai distribuitoarelor de aer KE, ale vagoanelor din compunerea trenului.

Factorii care au contribuit

Montarea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, urmare a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare din HM Belinț (relocare cabluri CSST pentru asigurare front de lucru cu utilaje), fără respectarea gabaritului de liberă trecere.

Cauze subiacente

- neînscrierea în RRLISC din Hm Belinț, de către responsabilul SC autorizat AFER al executantului lucrărilor de relocare a pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3;
- neasigurarea gabaritului de liberă trecere a liniilor deschise circulației trenurilor pe perioada executării lucrărilor de relocare pentru elemente ale instalațiilor feroviare, din Hm Belinț.

Cauze primare

Lipsa reglementărilor privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredate antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației.

Observații suplimentare

În urma verificării documentelor existente la antreprenorul care execută lucrările de modernizare în Hm Belinț, comisia de investigare a constatat că la momentul producerii incidentului, acesta nu deținea „Reglementări privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredate antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației".

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

După producerea incidentului, SRCF Timișoara, în calitate de beneficiar, a transmis antreprenorului, care execută lucrările de modernizare în Hm Belinț, „Reglementări privind modul de executare a lucrărilor de linii și instalații, pe linii sau părțile de instalații în funcție, nepredate antreprenorului din punct de vedere al siguranței circulației", acesta a luat la cunoștință și le-a însușit.

FCC CONSTRUCCION SA în calitate de Antreprenor în cadrul Contractului pentru Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții „*Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara - Arad*" – lotul 2, Lugoj – Timișoara Est, a încheiat un contract de subcontractare cu HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL pentru toate lucrările de semnalizare și telecomunicații aferente contractului menționat.

A fost desemnat responsabilul de proces pentru organizarea și desfășurarea activității de construcții instalații SCB din partea Subcontractorului HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL, autorizație nr.18158/22.09.2022. De asemenea au fost desemnați responsabilii de proces Siguranța Circulației din partea FCC CONSTRUCCION S.A, autorizația nr.154821, și autorizația nr.173705.

Ca măsuri pentru îmbunătățirea siguranței circulației: a fost reprelucrat personalul cu atribuții în siguranța circulației ca toate solicitările de scoatere din funcție a instalațiilor de semnalizare și telecomunicații să se execute cu înscrierea, supravegherea și coordonarea responsabilului SC desemnat de Subcontractorul de specialitate HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL și a responsabilului SC al Antreprenorului FCC CONSTRUCCION SA.

Imediat după producerea incidentului feroviar din Hm Belinț, au fost sistate toate lucrările programate și s-a efectuat o verificare a tuturor echipamentelor și instalațiilor care au fost relocate în urma executării lucrărilor provizorii în toate stațiile și intervalele de pe lotul 2 de la Lugoj până la Remetea Mare.

Perioada de verificare a durat 2 zile, activitățile în șantier reluându-se după confirmarea că este asigurat gabaritul de liberă trecere conform instrucțiilor și reglementărilor în vigoare.

S-a dispus și s-a efectuat o instruire suplimentară a personalului implicat în execuția lucrărilor la exterior, cu accent pe cele care pot afecta gabaritul de liberă trecere pe liniile în circulație.

De asemenea s-a dispus suplimentar ca orice echipă care execută lucrări la exterior să aibă nominalizat un șef, care la sfârșitul zilei de lucru, să verifice starea instalațiilor aflate în vecinătatea liniilor rămase în funcție/deschise circulației, respectiv asigurarea gabaritului de liberă trecere pe acestea. Numai după efectuarea acestor verificării, precum și a confirmării din partea IDM de serviciu că instalațiile funcționează normal poate fi încheiată activitatea pe ziua respectivă

Recomandări privind siguranța

Având în vedere măsurile luate, comisia de investigare consideră că nu este oportună emiterea de recomandări de siguranță.

3.4.26. Accidentul feroviar produs la data 19.10.2024, ora 01:12, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Titu – Târgoviște (linie dublă, neelectrificată), între stațiile CF Nucet și Târgoviște, pe firul I de circulație, la km 29+850 în circulația trenului de marfă nr.666251 (aparținând SC Deutsche Bahn Cargo Romania SRL), prin producerea unui incendiu la locomotiva DA 011.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.10.2025.

Factor cauzal
Apariția în timp a unui contact imperfect la placa de borne a cutiei de conexiuni a cablajului de alimentare a electrocompresorului elicoidal 22SCE10, fapt care a condus la supraîncălzirea și topirea acestei plăci, urmată de producerea unui scurtcircuit între cablurile existente în această cutie, având ca efect aprinderea izolației cablajului electric.
Factor contributiv
Nu este cazul..
Factori sistemici
Nu este cazul.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Conform actului DBCR nr.SC 33/2025, urmare accidentului din data de 19.10.2024, personalul care execută revizii la locomotive a fost reinstruit să asigure o atenție deosebită asupra modului de fixare a cablurilor în plăcile de borne de la motoarele pentru serviciile auxiliare, atunci când efectuează reviziile planificate de tip RT/R1/R2 la locomotive.
Recomandări privind siguranța
Motivarea absenței recomandărilor de siguranță
Având în vedere modul în care s-a produs accidentul, factorul cauzal identificat, precum și măsurile luate de către DBCR ca urmare a producerii acestui accident, comisia de investigare nu consideră că este necesară emiterea unor recomandări privind siguranța.

3.4.27. Incidentul feroviar produs la data de 20.10.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație București - Videle, prin lovirea de către amortizorului vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, de la locomotiva EA789, aflată în remorcarea trenului de călători nr.9002, a unui număr de 17 inductori de cale pe distanța Zăvestreni - Grădinari.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 19.03.2025.
Cauza directă
Cauza directă a producerii acestui incident feroviar o constituie intrarea amortizorului locomotivei, aferent boghiului nr.2, osia nr.4, din partea dreaptă a sensului de mers, în „GABARITUL PENTRU ELEMENTE ALE INSTALAȚIILOR FEROVIARE” (Planșa nr.4 din Instrucțiuni nr.328/2008). Acest lucru a fost posibil ca urmare a rotirii amortizorului în jurul suportului de prindere inferior, datorită ruperii capătului superior de prindere al acestuia.
Factori care au contribuit
Factorul care a contribuit la producerea incidentului feroviar a fost apariția și dezvoltarea în timp a unei fisuri la materialul suportului de prindere superior a amortizorului, ca urmare a preluării sarcinilor transmise de cutia locomotivei.
Cauze subiacente
Aplicarea parțială a prevederilor Specificației Tehnice ST31/2016, pentru atingerea prin mentenanță a obiectivului general referitor la fiabilitatea în funcționare a locomotivei EA 789, prin faptul că la verificarea stării tehnice a sistemului superior de prindere și fixare pe cutia locomotivei a amortizorului vertical aferent osiei nr.4, partea dreaptă a sensului de mers, nu a fost identificată apariția unei fisuri.
Cauze primare
Nu este cazul.
Recomandări privind siguranța
Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

3.4.28. Accidentul feroviar produs la data 29.10.2024, ora 16:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Palas – Năvodari (linie simplă neelectrificată), între stațiile CF Palas și Constanța Mărfuri, la km 1+040, în circulația trenului de marfă nr.66361829 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), prin deraierea vagonului nr.31536666192-6 (al 31-lea din compunerea trenului, deraiat de al 2-lea boghiu în sensul de mers) și a vagonului nr.89536950046-0 (al 32-lea din compunerea trenului, deraiat de ambele boghiuri).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.10.2025.

Factor cauzal
Supraîncălzirea, urmată de ruperea fusului de osie aferent roţii nr.1 de la vagonul nr.895369500046-0 (aflat al 32-lea în compunerea trenului) fapt care a condus la pierderea capacității de ghidare a osiei montate cu roțile 1-2.
Factor contributiv
Durata mare de serviciu a rulmenților cu role montați în cutia de osie aferentă roţii nr.1 de la acest vagon (rulmentul WJ - 45 de ani de la data fabricației, iar rulmentul WJP - 55 de ani de la data fabricației).
Factor sistemic
Neidentificarea riscurilor asociate pericolului reprezentat de utilizare rulmenților cu role din cutia de osie, subansamblu a componentei critice osii montate, fără stabilirea unei durate maxime de serviciu..
Observații suplimentare
Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-a identificat următoarea problemă de siguranță care nu are relevanță pentru concluziile privind cauzele accidentului:
Lipsa din norma tehnică feroviară ***NTF 81-003:2014- Vehicule Feroviare. Condiții tehnice pentru repararea cutiilor de osii cu rulmenți***, a unor prevederi prin care să fie stabilită durata maximă de serviciu pentru rulmenții cu role cilindrice ce echipează vagoanele de marfă (exprimată în kilometri parcurși sau ani), deși prin fișa UIC 510-1, menționată în bibliografia *NTF 81-003:2014,* este impusă ca şi condiție de fiabilitate durata de serviciu de 40 de ani pentru 75% din rulmenți, iar pe plan extern există norme tehnice prin care este limitată durata de utilizare a acestor rulmenți (ex. norme tehnice de întreținere VPI).
Recomandări privind siguranța
Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, precum şi aspectele prezentate în cap. *4.e. Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar*, pentru îmbunătățirea siguranţei feroviare, comisia de investigare *consideră oportună emiterea* unei recomandări de siguranță adresată *către* Autoritatea Feroviară Română – AFER, similară cu cea emisă pentru accidentele feroviare produse la datele de 06.09.2015, ora 22:04, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, între stațiile CF Vălișoara și Valea Timișului, în circulația trenului de marfă nr.80368-1, aparținând OTF GFR şi 08.05.2018, ora 06:14, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, în stația CFR Simeria, în circulația trenului de marfă nr.80432-1, aparținând OTF GFR, recomandare de siguranță care nu a fost implementată. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR*, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate*.
Recomandarea privind siguranța nr.500/1
Autoritatea Feroviară Română - AFER va analiza oportunitatea completării normei tehnice feroviare referitoare la repararea cutiilor de osii cu rulmenți cu prevederi prin care să fie stabilită durata maximă de serviciu pentru rulmenții cu role cilindrice ce echipează vagoanele de marfă (exprimată în kilometri parcurși sau ani).

3.4.29. Accidentul feroviar produs la data de 04.11.2024, ora 04:08, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Sud - Buzău (linie dublă, electrificată), în stația CF Ploiești Est, la gararea trenului de marfă nr.58496 003 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup Rail – Logistic SRL), prin deraierea a trei vagoane din compunerea trenului (al 3-lea, al 4-lea și al 5-lea din compunere).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.10.2025.
Factor cauzal
Efectul cumulat al neconformităților existente la vagoanele nr.37804850796-6 și nr.37804850795-8 (aflate al 3-lea și al 4-lea din compunerea trenului de marfă nr.58496 003), care au condus la îngreunarea înscrierii pe curba schimbătorului de cale nr.29, aflat pe parcursul de intrare în stația CFR Ploiești Est în poziția „abatere”.
Factori contributivi

Nu este cazul.

Factor sistemic

Lipsa unei evaluări, la nivelul OTF CGR-L, a riscurilor asociate pericolului reprezentat de defectarea aparatelor de ciocnire (tampoanelor) unui vagon de marfă.

Recomandări de siguranță

Având în vedere factorul sistemic identificat în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresată către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandare privind siguranța nr.501/1

În cursul investigației s-a constatat, așa cum este menționat la punctul „*4.d.Mecanisme de feedback și de control, inclusiv gestionarea riscurilor și managementul siguranței, precum și procese de monitorizare*”, că OTF CGR-L nu a identificat și evaluat pericolul reprezentat de defectarea aparatelor de ciocnire (tampoanelor) unui vagon de marfă, pericol care s-a manifestat în cadrul acestui accident, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea privind siguranța nr.501/1

Operatorul de transport feroviar Constantin Grup Rail – Logistic SRL va evalua riscurile asociate, stabili și pune în aplicare măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de defectarea aparatelor de ciocnire (tampoanelor) unui vagon de marfă.

3.4.30. Accidentul feroviar produs la data de 05.11.2024, ora 17:37, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Filiași - Caransebeș (linie simplă, electrificată), în circulația trenului de marfă nr.66078 004 compus din 27 de vagoane încărcate cu benzină (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), între stațiile CF Tâmna și Igiroasa, prin deraierea a 7 vagoane din compunerea acestuia, din care 2 răsturnate.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 02.10.2025

Factori cauzali

- Deformația în plan orizontal existentă la cadrul primului boghiul, în sensul de mers al trenului (cu roțile 1÷ 4), de la vagonul nr.31537855997-7;
- Depășirea limitei maxime admise în exploatare pentru jocul însumat între pietrele de frecare de pe ambele părți ale celui de al doilea boghiu, în sensul de mers (cu roțile 5÷8), de la același vagon.

Factori contributivi

- durata mare de utilizare (45 ani) a cadrului de boghiu aferent primului boghiul, în sensul de mers al trenului (cu roțile 1÷ 4), de la vagonul nr.31537855997-7;
- efectuarea reviziei tehnice în tranzit la trenul implicat de către un singur revizor tehnic de vagoane.

Factori sistemici

Gestionarea ineficace a riscului asociat pericolelor generate de efectuarea reviziei tehnice de către un singur revizor tehnic de vagoane.

Recomandări privind siguranța

Accidentul feroviar produs la data de 05.11.2024, între stațiile CFR Tâmna și Igiroasa a fost cauzat de defectele existente la vagonul nr.31537855997-7, al 20-lea din compunerea trenului.

În timpul investigației s-a constatat că, lucrările din cadrul reviziei tehnice în tranzit efectuate la trenul implicat, în stația CFR Craiova, au fost efectuate de un singur revizor tehnic de vagoane, fapt ce a influențat determinarea corectă a valorilor jocurilor însumate între pietrele de frecare de pe ambele părți ale boghiurilor.

Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior, în vederea îmbunătățirii siguranței feroviare și a prevenirii unor evenimente similare, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresată către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandarea nr.502/1

Comisia de investigare a constatat faptul că OTF nu a gestionat în mod eficace riscul asociat pericolelor generate de efectuarea reviziilor tehnice la trenuri de către un singur revizor tehnic de vagoane.

Recomandarea de siguranță nr.502/1

Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA își va reevalua riscurilor asociate pericolelor generate de efectuarea reviziilor tehnice la trenuri de către un singur revizor tehnic de vagoane și va dispune și implementa măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestora.

3.4.31. Incidentul feroviar produs la data de 15.11.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în stația CF Carei, manifestat prin lovirea unor elemente ale instalațiilor feroviare, de către o ușă de vizitare deschisă de la echipamentul încărcat pe vagonul nr.31804863701-7, aflat în compunerea trenului de marfă nr.56522 016, aparținând SC Deutsche Bahn Cargo România SRL.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.04.2025.

Cauza directă

Lipsa axului de înzăvorâre al ușii de vizitare de la echipamentul încărcat pe vagon, deschiderea ușii și intrarea acesteia în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare.

Factor care a contribuit

Căderea în timpul parcursului a axului de înzăvorâre care era destinat blocării pe poziția închisă a ușii de vizitare de la echipamentul încărcat pe vagon.

Cauze subiacente

Nu este cazul.

Cauze primare

Nu este cazul.

Recomandări privind siguranță

Comisia de investigare consideră că nu se impune emiterea unor recomandări de siguranţă.

3.4.32. Accidentul feroviar produs la data de 20.11.2024, în circulația trenului de marfă nr.67733 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă RAIL FORCE SRL Brașov, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), între stațiile CF Augustin și Racoș, prin deraierea de primul boghiu în sensul de mers a macaralei EDK 2000 de 250 tf aflată în compunerea trenului.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.10.2025.

Factor cauzal

Deplasarea longitudinală accidentală a pinionului reductorului utilizat pentru transmiterea mișcării de la motorul electric la osia nr.5 pentru deplasarea proprie a macaralei și ajungerea acestuia în contact cu coroana dințată de pe această osie, în timpul circulației pe o zonă de linie (în cuprinsul curbei circulare) unde exista o denivelare transversală peste toleranțe și porțiuni în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor cu V= 65 km/h.

Factori contributivi

- Neremedierea la termenele reglementate a defectelor înregistrate în urma verificării geometriei căii cu automotorul TMC.
- Neefectuarea de măsurători/verificări la suprastructura căii pe zonele cu defecțiuni semnalate de automotorul TMC, de către personalul cu atribuții în siguranța circulației.

Factori sistemici

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- Supravegherea/monitorizarea defectuoasă (ineficientă) a activității districtului de linii de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul secției L2 Sighișoara și al Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

După producerea accidentului, personalul aparținând DIF Brașov a luat măsura de asigurare a axului pinionului implicat contra deplasărilor transversale accidentale.

Recomandări privind siguranță

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor incidente sau accidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, *comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.*

Preambul recomandare privind siguranța nr.503/1

În cursul acțiunii de investigare s-au constatat mai multe deficiențe referitoare la efectuarea mentenanței la vehiculul feroviar – macaraua EDK 2000 – implicat în accident: lucrările de revizii planificate se efectuează lunar, de către salariații DIF Brașov din cadrul SRLU Brașov, deși secția nu deține/nu este cuprinsă, într-un certificat ERI pentru efectuarea funcției de întreținere și instrucțiunile proprii cu lucrările ce trebuie efectuate la reviziile tehnice periodice la macara, nu sunt vizate de către AFER, contrar prevederilor din RET, art.207.

Recomandarea privind siguranța nr.503/1

CNCF „CFR" SA va întreprinde demersurile necesare pentru avizarea de către AFER a instrucțiunilor ce prevăd lucrările ce trebuie efectuate cu ocazia reviziilor tehnice la macara și pentru obținerea unui certificat ERI pentru efectuarea întreținerii pentru Secția de Reparații Linii și Utilaje Brașov – Districtul de Intervenții Feroviare Brașov sau pentru externalizarea acestei funcții către un operator economic deținător al unui astfel de certificat.

Preambul recomandare privind siguranța nr.503/2

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat faptul că pentru activitatea „Mentenanță, întreținerea mecanizată a căii și intervenții feroviare, remorcare trenuri" pentru riscul „Deraierea vehiculelor feroviare", nu a fost identificată nicio cauză referitoare la starea tehnică a macaralei, deși în activitatea Districtului de Intervenții Feroviare Brașov s-au înregistrat 2 accidente care au avut drept cauză directă, nereguli în ceea ce privește starea tehnică a macaralei implicate.

Recomandarea privind siguranța nr.503/2

CNCF „CFR" SA va reanaliza acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii pentru activitatea de intervenții feroviare, stabilind și punând în aplicare măsuri eficiente pentru a se asigura că activitatea vehiculelor feroviare din compunerea trenurilor de intervenție – inclusiv deplasarea la locul intervenției -, se desfășoară în bune condiții de siguranța circulației.

Preambul recomandare privind siguranța nr.503/3

În urma analizării Registrului de riscuri – 2024 întocmit de către Divizia Linii din cadrul Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov pentru ramura linii, comisia de investigare a constatat că nu a fost efectuată o analiză privind evaluarea riscului asociat pericolului generat de gestionarea necorespunzătoare a defectele înregistrate de automotorul TMC, respectiv:

a) neluarea măsurilor de siguranță privind remedierea defectelor de gradul 5 și 6 depistate la verificarea căii cu TMC;
b) neintroducerea treptelor de restricții de viteză reglementate în cazul depistării defectelor la linii rezultate ca urmare a măsurătorilor efectuate cu automotorul TMC;
c) neremedierea defectelor rezultate ca urmare a măsurătorilor efectuate cu TMC, la termenele reglementate pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.

Recomandarea privind siguranța nr.503/3

CNCF „CFR" SA va reanaliza acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și va evalua riscurile asociate pericolelor generate de:

a) neluarea măsurilor de siguranță privind remedierea defectelor de gradul 5 și 6 depistate la verificarea căii cu TMC;
b) neintroducerea treptelor de restricții de viteză reglementate în cazul depistării defectelor la linii rezultate ca urmare a măsurătorilor efectuate cu automotorul TMC;
c) neremedierea defectelor rezultate ca urmare a măsurătorilor efectuate cu TMC, la termenele reglementate pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise,

în vederea stabili și aplicării unor măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

3.4.33. Incidentul feroviar produs la data de 25.11.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, între stațiile CF Măldăeni și Roșiori Nord, prin lovirea inductorului de 1000/2000 Hz de la semnalul BL 24, de către o piesă provenită de la automotorul AM 974, care se afla atașat la semnalul trenului de călători Regio nr.9386.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 21.08.2025.
Cauza directă
Cauza directă a producerii incidentului a constituit-o pierderea capacităților de fixare prin desprinderea din sudură, de pe bridele de susținere, a radiatorului de răcire Motor Diesel (MD) al automotorului, fapt ce a avut ca urmare lovirea și spargerea inductorului din cale de 1000/2000Hz, aferent semnalului BL24 și avarierea bobinei de joantă.
Factor care a contribuit
Existența unei rupturi vechi de aproximativ 35% din suprafața de prindere prin sudură, pe bridele de susținere, a radiatorului de răcire MD.
Cauze subiacente
Nu este cazul.
Cauze primare
Absența unei documentații adecvate (desene/schițe tehnice avizate AFER) referitoare la modul de montare și asigurare a radiatoarelor de răcire MD pentru automotoarele seria 900.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației
După producerea accidentului, personalul aparținând DIF Brașov a luat măsura de asigurare a axului pinionului implicat contra deplasărilor transversale accidentale.
După începerea acțiunii de investigare operatorul de transport SRTFC Craiova a dispus Reviziei Vagoane Craiova, Reviziei Vagoane Piatra Olt și Depoului Pitești punerea în aplicare a unui Plan de Măsuri privind verificările ce trebuie efectuate la automotoarele de tipul celui implicat în incident în ceea ce privește modul de fixare a radiatorului de la instalația de răcire MD și a celorlalte subansambluri fixate prin sudură, precum și alte măsuri:

- verificarea cu deosebită atenție, cu ocazia reviziilor intermediare și a tuturor reviziilor planificate, a modului de fixare a radiatorului de la instalația de răcire MD și a celorlalte subansambluri fixate prin sudură;
- verificarea tuturor automotoarelor, sosite după remorcarea trenurilor de călător, prin introducerea pe canalele de revizie, a părților de susținere prin sudură a radiatorului, luându-se măsuri de prindere corespunzătoare prin sudură, dacă este cazul;
- respectarea întocmai a prevederilor Specificațiilor Tehnice ST7/2019 și ST8/2004;
- personalul de locomotivă și automotor va fi reinstruit, prin Școala Personalului, să verifice starea tehnică a locomotivelor și automotoarelor, la luarea în primire a acestora, în unitățile de tracțiune și în stațiile de formare a trenurilor, a tuturor subansamblelor și în mod special la partea de siguranță feroviară.

Recomandări privind siguranța
Având în vedere măsurile luate de operatorii economici implicați în incident după începerea acțiunii de investigare, comisia consideră că nu mai este necesară emiterea vreunei recomandări de siguranţă.

3.4.34. Incidentul feroviar produs la data de 11.12.2024 ora 18:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Piatra Olt – Podul Olt, manifestat prin plecarea trenului de marfă nr.57423 (aparținând operatorului de transport feroviar PSP Cargo Group SA) de la linia nr.2 din stația CF Lotru, fără respectarea prevederilor instrucționale, având ca urmare depășirea mărcii de siguranță.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.07.2025.
Cauza directă
Cauza directă o constituie nerespectarea condițiilor de ocupare a liniei curente prin punerea în mișcare a trenului de marfă nr.57432, fără semnalul „pornirea trenului” dat de IDM de lângă locomotiva

trenului sau fără a fi în posesia unui ordin de circulație în cazul în care pornirea trenului nu poate fi dată de IDM.

Factori care au contribuit

Starea fizică și psihică a personalului care a condus și deservit trenul de marfă nr.57423, care era afectată de stresul și oboseala acumulate ca urmare a depășirii serviciului continuu maxim admis pe locomotivă și neasigurarea duratei corespunzătoare a timpului de odihnă.

Cauze subiacente

- nerespectarea prevederilor din Instrucţiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.92, alin.(1), lit d, alin (2) referitoare la reglementările privind ocuparea liniei curente;
- nerespectarea prevederilor din Instrucţiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.119 (2) şi (4) referitoare la obligațiile personalului de locomotivă în vederea ocupării liniei curente;
- nerespectarea prevederilor Ordinului MTI nr.256 din 29 martie 2013, referitoare la durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă și la asigurarea odihnei personalului de locomotivă.

Cauze primare

Nu este cazul.

Observații suplimentare

- Conform procesului verbal nr.SC2/IVMS/321/13.12.2024 întocmit ca urmare a citirii înregistrărilor IVMS la locomotiva DA 1246, a rezultat că pe distanța Râureni – Lotru a circulat cu instalația de control punctual al vitezei INDUSI şi instalația de siguranţă şi vigilență DSV scoase din funcție;
- Conform mențiunilor de la capitolul C.5.5. Interfața om-mașină-organizație, personalul care a efectuat serviciu în perioada 02.12.2024 ÷ 03.12.2024, respectiv 04.12.2024 ÷ 06.12.2024, cu locomotiva DA 1289 nu a respectat prevederile Ordinului MTI nr.256 din 29 martie 2013, privind durata serviciului maxim admis pe locomotivă și asigurarea odihnei personalului de locomotivă.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

Urmare producerii incidentului feroviar, PSP Cargo Group SA, a luat măsuri proprii de îmbunătățirea siguranței circulației, prelucrarea personalului de locomotiva din cadrul societății cu privire la condițiile în care s-a produs incidentul și suspendarea permisului de mecanicului de locomotivă pe o perioadă de 2 luni.

Recomandări de siguranță

Având în vedere măsurile comunicate de către PSP Cargo Group SA au fost luate în timpul desfășurării activității de investigare, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

3.4.35. Incidentul feroviar produs la data de 23.12.2024, ora 05:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Constanța – Medgidia, în stația CF Palas, prin executarea eronată a parcursului de ieșire a trenului de călători IR nr.1680023 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA) concomitent cu parcursul de manevră de la L4 Tranzit la L1D în vederea regarării unei drezine pantograf.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 15.04.2025.

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere a circulației trenurilor prin expedierea trenului IR nr.1680023 din stația CFR Palas, fără ca acesta să aibă parcursul efectuat în conformitate cu direcția în care urma să circule.

Factori care au contribuit

Neretragerea şi neoprirea manevrei drezinei pantograf în vederea executării parcursului de ieșire pentru trenul IR nr.1680023.

Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor art.208(2), lit.*c* şi *f* din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM dispozitor de a retrage şi opri manevra drezinei pantograf, de a executa parcursul de ieșire pentru trenul IR nr.1680023 şi de a

verifica pe luminoschemă sau pe display dacă acesta corespunde pentru trenul, linia şi direcția comandată.

Cauze primare

Nu este cazul.

ul.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

Urmare a producerii incidentului feroviar, SRCF Constanța a luat următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente cu cauze asemănătoare:

1. Urmărirea de către șefii de subunități a temei ce cauzează pericolul ,, efectuarea eronată a parcursului de primire expediere" în vederea evitării producerii de accidente/incidente CF de către personalul din ramura trafic responsabil cu efectuarea în condiții de siguranță a circulației trenurilor.
2. Prelucrarea personalului din ramura trafic cu Raportul de incident la prima ședință SC planificată.

Recomandări de siguranță

Având în vedere măsurile comunicate de către SRCF Constanța, măsuri care au fost luate în timpul desfășurării activității de investigare, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

3.4.36. Incidentul feroviar produs la data de 15.12.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația CF Pasărea, prin depășirea semnalului de ieșire de către trenul de călători nr.8007015, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 18.11.2025.

Cauza directă

Nemanipularea de către IDM de serviciu din stația CFR Pasărea a macazului nr.10 în poziție corespunzătoare pe poziția minus („abatere") și neverificarea pe luminoschemă a întregului parcurs înainte de a înmâna ordinul de circulație și expedia trenul nr.8007015 de la linia nr.1 din stația CFR Păsarea către Fir 1 Pasărea – Brănești coroborat cu înscrisurile eronate din ordinul de circulație, fapt ce a avut ca urmare talonarea macazului nr.10.

Factori contributivi

- Nerespectarea prevederilor din instrucția de manipularea a instalației CED CR 3 din stația CFR Pasărea, cu privire la modul de manipularea a instalației BAT km 23+801 aflată în deranjament, prin neruperea plumbului de la butonul soneriei ce avertiza că bariera este în deranjament (fără control), prin neacționarea butonului pentru întreruperea funcționarii soneriei ce indica deranjamentul de la bariera BAT;
- Neverificarea de către IDM de serviciu a poziției macazurilor din parcursul de expediere de la linia 1 către Fir 1 Pasarea – Brănești pentru trenul nr.8007015;
- Înmânarea formularului OC pentru trenul nr.8007015 și expedierea acestuia fără respectarea prevederilor din regulamente și instrucții de serviciu, respectiv OC nu avea înscris firul de circulație pe unde urma să circule pe bază de cale liberă, nu conținea mențiuni privind asigurarea parcursului la ieșirea trenului din linia 1, nu era înscris deranjamentul de la bariera BAT km 23+801, era menționat în mod eronat depășirea semnalului de ieșire Y1 în loc de X1, era înregistrată formula „Liber la HM Voluntari", după care era modificat „Liber la HM Brănești";
- Luarea la cunoștință de către mecanicul de locomotivă a ordinului de circulație care nu respecta condițiile de pe teren respectiv depășirea semnalului de ieșire Y1 în loc de semnalul X1.

Cauze subiacente:

- Nerespectarea Art.205. Litera „f" – din „Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005 2005" – IDM trebuie să verifice pe luminoschemă executarea corectă a parcursului de ieșire;
- Nerespectarea Art.79(2). litera „d" și ‚e'', Art. 79(4) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar" Nr.201 – cu privire la condițiile care trebuie înscrise în formularul ordin de circulație;

- Nerespectarea prevederilor din instrucția de manipulare a instalației CED CR3 cu privire la modul de efectuarea circulației în condiții de deranjament prevăzute la Art.55, Art.73, Art.75, Art.84, Art.86;
- Nerespectarea Art.127 litera „d''– din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar" Nr.201 – Mecanicul de locomotiva trebuia să observe contradicția dintre semnalul de ieșire pe care l-a depășit și condițiile înscrise în formularul ordin de circulație.

Cauze primare

Nu este cazul.

Observații suplimentare:

Cu ocazia efectuării acțiunii de investigare, s-a constatat:

a) IDM de serviciu stația CF Pasarea din data de 15.12.2024 a procedat similar și la expedierea trenului 1589015

b) IDM de serviciu a completat ulterior un alt formular ordin de circulație la solicitarea repetata prin telefon a mecanicului de la trenul nr.8007015, care ii solicita înscrierea expresa a mențiunii semnalului care trebuia depășit in condiții normale(X1) si formula „parcurs asigurat".

Recomandări privind siguranța

Nu au fost identificate recomandări de siguranță pentru prevenirea unor incidente similare.

3.4.37. Incidentul feroviar produs la data de 24.01.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, prin expedierea trenului de marfă nr.57346 023 (aparținând Rail Cargo Carrier Romania SRL) pe bază de cale liberă din stația CF Augustin spre stația CF Apața pe firul I, în baza ordinului de circulație emis de IDM, înainte de sosirea trenului de marfă nr.66040 023 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA) în stația CF Apața și primirea reavizului de sosire.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.04.2025.

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului a constituit-o eroarea umană apărută în procesul de coordonare a activității de exploatare din Hm Augustin, manifestată prin îndrumarea unui tren după sistemul înțelegerii telefonice, fără ca să fie îndeplinite toate condițiile necesare, respectiv primirea reavizului de sosire pentru trenul expediat anterior, solicitare și obținere cale liberă pentru trenul în cauză - în condițiile în care primul tren expediat a oprit neitineraric în linie curentă din cauza defectării locomotivei de remorcare.

Factor contributiv

Nu este cazul.

Cauza subiacentă

Nerespectarea unor prevederi din reglementările în vigoare, respectiv: *Regulamentul pentru circulația și manevra vehiculelor feroviare nr.005, art.205* – referitoare la obligațiile IDM la expedierea trenurilor în cazul circulației după sistemul înțelegerii telefonice.

Cauze primare

Nu este cazul.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță asupra cauzei directe a producerii incidentului:

1. Oprirea trenului nr.57346 în Hm Augustin în vederea primirii unui ordin de circulație s-a făcut fără respectarea condițiilor de garare în stație a unui tren. IDM nu a solicitat mecanicului gararea instrucțională a trenului.
2. Darea înapoi a trenului nr.57346 din linie curentă în Hm Augustin s-a făcut deși ultimul vagon din tren nu era dotat cu semnal de alarmă, contrar prevederilor instrucționale în vigoare care interziceau acest lucru.
3. Deși a fost de acord cu darea înapoi a trenului nr.57346 din linie curentă, IDM din Hm Augustin nu a dat o dispoziție cu număr din Registrul unificat de căi libere și mișcare din haltă.
4. După producerea incidentului, din cauza faptului – declarat de cei doi – că semnalul radio nu era corespunzător, convorbirile între mecanicul de locomotivă și IDM s-au purtat prin telefoanele mobile.

Recomandări privind siguranța.
Având în vedere modul de producere a incidentului și constatările efectuate în cadrul acțiunii desfășurate, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea vreunei recomandări de siguranţă.

3.4.38. Incidentul feroviar produs la data de 10.02.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov, în stația CF Șibot, prin îndrumarea în mod eronat a trenului de călători IR nr.74110 pe firul I de circulație în loc de firul II de circulație în direcția stației CF Aurel Vlaicu.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 14.04.2025.
Cauza directă
Executarea eronată de către IDM dispozitor din stația CF Șibot a parcursului de trecere pentru circulația trenului IR nr.74 remorcat cu o locomotivă electrică, către stația CF Aurel Vlaicu cu acces peste secțiunile 2 și 034 scoase de sub tensiune.
Factori care au contribuit
- Neurmărirea cu atenție de către IDM dispozitor din stația CF Șibot pe monitoare, a parcursului de trecere (ieșire) al trenului de călători IR nr.74 și neactivarea comenzii ING - Introducere Grup Catenară, pentru protejarea zonei cu catenara LC scoasă de sub tensiune, împotriva executării de parcurse accidentale în acea zonă.
- Operatorul RC fir 3 de la RC Sibiu – SRCF Brașov nu a transmis la Operatorul RC fir 2 de la RC Deva – SRCF Timișoara informația că la stația CF Șibot sunt lucrări LC, care restricționa circulația trenurilor remorcate cu locomotive electrice pe firul I de circulație..

Cauze subiacente
Cauzele subiacente ale producerii incidentului au fost nerespectarea unor prevederi din reglementările în vigoare, respectiv:
- Instrucția de manipulare a instalației de centralizare electronică tip SMARTLOCK-IXL, și a instalațiilor BLAI și BAT aferente din Hm Șibot, art. 5.9.1.1. referitoare la comenzi pentru grupul de catenară – neactivarea comenzii ING, Introducere Grup Catenară, pentru protejarea zonei cu catenara LC scoasă de sub tensiune „ împotriva executării de parcursuri accidentale în acea zonă”.
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, - art.186 pct.(2) litera b) referitoare la completarea avizului de plecare cu LE, în cazul sistemului de remorcare cu locomotivă electrică.
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, art.208 pct.(2) litera f) referitoare la verificarea parcursului trenului pe luminoschemă sau pe display, dacă corespunde pentru trenul, linia și direcția comandată.
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, art.254, pct.(1) referitoare la dispozițiile operatorului RC către personalul din subordine și către operatorii RC care conduc circulația pe secțiile vecine;
- Procedura operațională PO 0-8.5-19 - Conducerea circulației trenurilor de către operatorul circulație” din 17.05.2024, pct.5.2.1, al. (3), lit. d) referitoare la obligația operatorului de circulație de a menține o legătură sistematică cu operatorii de circulație de pe firele de circulație vecine, informându-se reciproc asupra regularității circulației trenurilor.

Cauze primare
Nu au fost identificate.
Observații suplimentare
Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță asupra cauzei directe a producerii incidentului:
- Locomotiva de remorcare a trenului nr.74 a efectuat ultima reparație planificată în anul 2008, fără respectarea normei de timp impusă de 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 MT nr.315/2011, cu modificările și completările ulterioare.
- După lovirea scurtcircuitorului și dispariția tensiunii în linia de contact, mecanicul de locomotivă nu a oprit imediat trenul așa cum ar fi trebuit conform reglementărilor specifice

Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR" SA, prin SRCF Brașov, a întocmit „Planul de măsuri privind îmbunătățirea siguranței feroviare" și „Monitorizarea personalului implicat în producerea de incidente", prin care s-au dispus măsuri suplimentare de siguranță pentru evitarea producerii unor incidente asemănătoare.
Recomandări privind siguranță
Având în vedere modul de producere al incidentului și măsurile luate de gestionarul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR" SA, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

3.4.39. Incidentul feroviar produs la data de 10.02.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București – Ploiești la PM Ramificație Ploiești Triaj, prin executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Interregio nr.1665010.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.06.2025.
Cauza directă
Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană produsă în exercitarea serviciului de mișcare a IDM de serviciu din stația CFR Crivina, prin omiterea transmiterii către IDM din stația CFR Brazi a avizului de trecere pentru trenul IR nr.1665010, respectiv de raportare a datelor de circulație în sistemul IRIS, ceea ce a condus la îndrumarea trenului în direcția Ploiești Vest în loc de Ploiești Sud.
Factori care au contribuit
- deviația trenurilor de la graficul ideal de circulație, ca urmare a accidentului feroviar produs în circulația trenului IC 538 la trecerea la nivel din punctul de oprire PO Scroviștea ce a avut ca urmare închiderea circulației trenurilor pe ambele fire între stațiile CFR Crivina și Periș;
- netransmiterea de către operatorul RC a dispoziției RC cu privire la minutele întârziere pe care la momentul respectiv le aveau trenurile aflate în circulație pe secția București - Ploiești;
- comunicare defectuoasă prin stația RTF între IDM dispozitor din stația CFR Brazi și mecanicul de locomotivă de la trenul IR nr.1665010 la efectuarea comenzii de trecere prin stație.

Cauze subiacente
Nerespectarea prevederilor :
- art.208 lit.j) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare" nr.005/2005, referitor la obligația privind transmiterea avizului de plecare stației vecine și ale art.260 lit.a) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare" nr.005/2005, referitor la obligația de raportare a datelor de circulație în sistemul IRIS imediat după înscrierea acestora în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare.
- din Fișa postului IDM dispozitor stația CFR Crivina:
  - pct.6.43, referitoare la transmiterea la timp a datelor de circulație ale trenurilor;
  - pct.6.44, referitoare la înregistrarea datelor în circulația trenurilor și raportărilor specifice aplicației IRIS cu toate componentelor sale în conformitate cu reglementările în vigoare.
- art.121, pct.5 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare" nr.005/2005, referitor la obligația privind avizarea prin dispoziție scrisă a circulației trenurilor la alte ore decât cele prevăzute în programul zilnic de circulație.
- art.189 lit.a) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare" nr.005/2005 și art.136, alin.(1) litera „a, b, c" alin.(2) și (3) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva în transportul feroviar" rr.201 referitor la obligația ca IDM și mecanicul de locomotivă să-și comunice și să-și confirme reciproc, prin radiotelefon condițiile de intrare, trecere, oprire, ieșire în/prin/din stație și de circulație între stații.

Cauze primare:
Nu au fost identificate.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Urmare producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR" SA, a dispus prin planul nr.14/1202/2024, următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente cu cauze asemănătoare și îmbunătățirea siguranței feroviare:

- Monitorizare IDM din stația CFR Crivina implicat în incident;
- Programarea IDM din stația CFR Crivina implicat în incident la o ședință suplimentară de instruire teoretică;
- Divizia Trafic București a dispus un program de instruire teoretica suplimentară nr.TR3B/79/2025;
- Salariații cu sarcini de instruire și control de la Divizia Trafic București vor verifica modul cum a fost efectuata monitorizarea, respectiv instruirea teoretică suplimentară.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere modul de producere al incidentului, măsurile luate de gestionarul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR" SA, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

3.4.40. Accidentul feroviar produs la data de 17.02.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Siculeni (linie simplă electrificată), în stația CF Bicsadu Oltului, prin deraierea ambelor osii ale primului boghiu în sensul de mers de la primul vagon din compunerea trenului de călători Regio nr.4504 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.12.2025.

Factorul cauzal

O combinație a următoarelor condiții:

- ruperea buloanelor orizontale de la eclisele de racordare care alcătuiau joanta extremă a schimbătorului de cale, datorită prinderii incomplete și denivelării liniei;
- intrarea în gabaritul de liberă trecere a eclisei exterioare și lovirea ei de către roata nr.7 din partea dreaptă a primei osii a primului boghiu, în sensul de mers al vagonului.

Factori contributivi

- Existența în cale, în zona locului producerii accidentului (la călcâiul schimbătorului), a unei porțiuni în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor, și a unei joante alcătuită pe traverse de lemn și beton la capătul extrem al schimbătorului.
- Efectuarea controlului amănunțit al aparatelor de cale de pe liniile curente și directe din stații, în comisie incompletă, la intervale de timp mai mari decât cele prevăzute de codurile de practică, a favorizat scăderea eficacității acestei activități și a făcut ca defectele existente la geometria căii să nu fie identificate.
- Neefectuarea de măsurători/verificări la suprastructura căii, la aparatele de cale, de către personalul cu atribuții în siguranța circulației.

Factori sistemici

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor umane în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- Supravegherea/monitorizarea defectuoasă (ineficientă) a activității districtului de linii de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul secției L6 Gheorgheni și al Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță asupra factorilor cauzali, contributivi sau sistemici ai producerii accidentului:

În toamna anului 2024 inginerul responsabil cu calea fără joante a lipsit pe o perioadă îndelungată iar sarcinile lui pentru efectuarea recensământului căii fără joante conform *Instrucției nr.305 din 1997 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii fișa nr.1 art.1* au fost împărțite personalului din cadrul secției L6 Gheorgheni (șef secție, șef secție adjunct, instructor L, inginer geometria căii, inginer mecanizare), când în fișa de post a inginerului responsabil cu calea fără joante este consemnat ca înlocuitor șeful de secție adjunct.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor incidente sau accidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră

oportună emiterea următoarelor recomandări privind siguranța adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandare privind siguranța nr.507/1

În urma analizării Registrului de riscuri – 2024 întocmit de către Divizia Linii din cadrul Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov pentru ramura linii, comisia de investigare a constatat că nu a fost efectuată o analiză privind evaluarea riscului generat de pericolul manifestat prin menținerea geometriei căii peste toleranțele admise în exploatare și menținerea prinderilor incomplete sau inactive.

Recomandarea privind siguranța nr.507/1

CNCF „CFR" SA va reanaliza acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și va evalua riscurile generate de următoarele pericole:

a) menținerea geometriei căii peste toleranțele admise în exploatare;
b) menținerea prinderilor incomplete sau inactive,

în vederea stabilirii și aplicării unor măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestora.

Preambul recomandare privind siguranța nr.507/2

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că după introducerea schimbătorului de cale nr.1R, acesta nu a fost de același tip cu șina din liniile pe care se racordează, trecerea de la un tip de șină la alta realizându-se cu eclise de racordare în loc de panouri de racordare. De asemenea, s-a constatat că pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov, mai există astfel de situații în care trecerea de la tipul de șină a schimbătorului de cale la tipul de șină din liniile pe care se racordează este realizată cu eclise de racordare în loc de panou de racordare.

Recomandarea privind siguranța nr.507/2

Cu ocazia acțiunilor de supraveghere realizate, în conformitate cu prevederile art. 17(1) și art.9d) din OUG nr.73/2019, Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR, va solicita CNCF „CFR" SA identificarea tuturor situațiilor similare de la nivelul rețelei (în care se face trecerea de la tipul de șină a aparatului de cale la alt tip de șină fără respectarea prevederilor art.15, pct.5 din Instrucția nr.314/1989 de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal), și stabilirea măsurilor necesare pentru eliminarea acestora.

3.4.41. Incidentul feroviar produs la data de 28.03.2025 ora 10:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Târgu Jiu - Livezeni, (linie simplă electrificată), între stațiile CF Pietrele Albe și Lainici, la km.106+600, prin lovirea unei mașini de găurit din dotarea secției L5 Târgu Jiu, de către locomotiva EA 073 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.56500 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 11.09.2025.

Cauza directă

Cauza directă a incidentului, o constituie lăsarea în gabaritul de liberă trecere, în zona km. 106+600, a unei mașini de găurit șina care aparținea și era manipulată de către salariații Districtului 5, secția L5 Târgu Jiu, urmată de lovirea acesteia de către locomotiva LEMA 073 ce a asigurat remorcarea trenului de marfă nr.56500.

Factori care au contribuit

- deplasarea echipei de lucru la locul intervenției fără ca linia curentă să fie închisă;
- neasigurarea condițiilor corespunzătoare pentru efectuarea lucrărilor în vederea remedierii defectului la șină de la km 106+600.

Cauze subiacente

- neavizarea IDM și neînscrierea în RRLISC din stațiile care delimitează zona respectivă, a informațiilor privind necesitatea închiderii accidentale a liniei curente cu avizarea personalului interesat conform prevederilor art.322–(1), (2) din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare aprobare prin Ordinul ministrului nr.1816 din 26.10.2025;
- permiterea deplasării lucrătorilor în gabaritul căii, în zone cu gabarit redus unde este interzisă deplasarea, fără să fie luate măsuri de siguranță și fără ca personalul să fie instruit și dotat cu rechizite de semnalizare, contravenind prevederilor Instrucțiunilor proprii de securitate și sănătate în muncă pe infrastructura feroviară/2024 subcap.4.3, art.306.

Cauze primare
Nu este cazul.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Urmare producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR" SA, a luat măsuri de îmbunătățirea siguranței circulației, prelucrarea personalului și introducerea în registrul de riscuri, a pericolului „lovirea de către trenuri a vehiculelor feroviare care se pot scoate de pe linie cu brațele, a materialelor, utilajelor, dispozitivelor, pieselor și instalațiilor aflate în gabaritul de liberă trecere, în urma cărora nu au avut loc deraieri de vehicule feroviare".
Recomandări privind siguranța
Având în vedere măsurile comunicate de către SRCF Craiova care au fost luate în timpul desfășurării activității de investigare, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

3.4.42. Incidentul feroviar produs la data de 02.04.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Craiova, în stația CF Fâlfani, prin primirea trenului de călători Regio nr.9479 001, cu semnal de chemare, la linia nr.I directă, ocupată cu trenul de călători Regio Expres nr.9270 001, ambele trenuri aparținând SNTFC „CFR Călători" SA.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 05.12.2025.
Cauza directă
Eroarea umană produsă, prin manipularea macazului 1/5 cu acces la linia nr.I și primirea eronată a trenului de călători Regio nr.9479 001, la linia nr.I directă, linie care era ocupată cu trenul de călători RegioExpres nr.9270 001.
Factor care a contribuit
- IDM nu a așteptat consumarea parcursului de intrare al trenului R nr.9479 001 (primit cu semnal de chemare X) la linia nr.2 abătută;
- nu s-a convins că trenul R nr.9479 001 a fost garat la linia nr.2 abătută, între mărcile de siguranță;
- nu a verificat pe teren starea de liber a secțiunii izolate 5-7, înainte de a manipula macazul 1/5, cu acces la linia nr.I, directă;
- a efectuat parcurs de ieșire de la linia nr.I în direcția Costești pentru trenul RE nr.9270 001, linie pe care se afla în circulație și trenul R nr.9479 001.

Cauze subiacente
Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:
- Punctul A, din procesul verbal nr.323/9/50/25.03.2024, anexă la Dispoziția nr.1/503/2011 (întocmirea unui proces verbal, între Șeful de stație și Șeful district SCB, privind modul de efectuare al parcursurilor peste secțiunile izolate scoase din funcție), prin care se precizează obligativitatea verificării pe teren a stării de liber a secțiunilor izolate 5-7, de către IDM, înainte de efectuarea parcursului;
- art.19 din „Reglementări privind funcționarea instalațiilor SCB din Hm Fâlfani", prin care se reglementează modul în care se procedează când: a) secțiunea izolată de macaz este liberă pe teren și ocupată pe luminoschemă și b) secțiunea izolată de macaz este ocupată pe teren și liberă pe luminoschemă, prin respectarea tuturor operațiilor care trebuie să fie efectuate de către IDM.
- art.21 din Reglementări privind funcționarea instalațiilor SCB din Hm Fâlfani prin care se precizează că, înainte de folosirea semnalelor de chemare, IDM este obligat să verifice pe teren secțiunile izolate defecte și să nu manipuleze niciun macaz din parcurs sau de acoperire până la gararea trenului pe linia de garare.

Cauze primare
Nu au fost identificate.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Urmare producerii incidentului feroviar, în vederea preîntâmpinării unor incidente similare CNCF „CFR" SA, prin RGSCF București, cu actul nr.14/553/07.04.2025 a dispus luarea unor măsuri proprii de îmbunătățirea siguranței circulației după cum urmează:
1. Instruirea suplimentară a personalului din ramura Trafic:

Măsura 1: în cadrul primei ședințe de instruire practică de serviciu, pentru grupele de funcții B și C se introduce temă suplimentară:

- pentru stații CED/CE „Primirea a două trenuri din sens opus, atunci când o secțiune izolată de macaz prezintă ocupat pe luminoschemă”;
- pentru stații CEM și similare lor „Primirea a două trenuri din sens opus, atunci când o secțiune izolată de marcă prezintă ocupat pe aparatul de manevră ”;

Măsura 2: în cadrul primei ședințe de instruire profesional teoretică, pentru grupa de funcții B se introduce suplimentar Jocul de rol:

- pentru stații CED/CE „Primirea a două trenuri din sens opus, atunci când o secțiune izolată de macaz prezintă ocupat pe luminoschemă”;
- pentru stații CEM și similare lor „Primirea a două trenuri din sens opus, atunci când o secțiune izolată de marcă prezintă ocupat pe aparatul de manevră”;

2. Stabilirea nivelului de pregătire al operatorilor RC;

3. Analizarea organizării și desfășurării instruirii practice de serviciu la ramura Trafic și alte măsuri cu evaluare și trimiterea rezultatelor către RGSC..

Recomandări privind siguranța

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

3.4.43. Incidentul feroviar produs la data de 04.04.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov între stațiile CF Racoș și Rupea, respectiv între stațiile CF Beia și Mureni, prin lovirea mai multor inductori de cale, de către o chingă provenită de la vagonul nr.37805931550-7 din compunerea trenului de marfă nr.58381 (aparținând operatorului de transport feroviar TRAIN EUROPE Sucursala Craiova).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 29.07.2025.

Cauza directă

Ieșirea unei chingi de ancorare și asigurare a mărfurilor de la vagonul nr.37805931550-7 aflat în compunerea trenului de marfă nr.58381, din „GABARITUL CFR DE VAGON - DE ÎNCĂRCARE” (Planșa nr.1 din Instrucțiuni nr.328/2008) și intrarea acesteia în „GABARITUL PENTRU ELEMENTE ALE INSTALAȚIILOR FEROVIARE” (Planșa nr.4 din Instrucțiuni nr.328/2008).

Factorii care au contribuit

Nu este cazul.

Cauze subiacente

Nu este cazul.

Cauze primare

Nu este cazul.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-a făcut următoarea observație suplimentară privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță asupra cauzei directe a producerii incidentului:

În Hm Beia, în unele situații, din cauza lipsei de personal cu domiciliu în localitatea Beia, schimbul de personal se efectuează în timpul staționării unui tren de călători în stație, respectiv 1 minut, ca și în cazul investigat. Acest timp este insuficient pentru efectuarea unui schimb corespunzător, în conformitate cu prevederile din Regulamente și fișele de post pentru funcția de impiegat de mișcare – IDM

Recomandări de siguranță

Având în vedere modul de producere a incidentului și constatările efectuate în cadrul acțiunii desfășurate, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea vreunei recomandări de siguranţă.

3.4.44. Incidentul feroviar produs la data 28.04.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Filiași-Craiova (linie dublă electrificată), între stațiile CF Filiași și Craiova, prin lovirea mai multor inductori de cale, de către o piesă provenită de la locomotiva EC 032 aflată în compunerea trenului de călători Regio nr.2092, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători”.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 27.11.2025.

Cauza directă
Ruperea din sudură a suportului de fixare de la partea superioară a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.4 din partea dreaptă a locomotivei EA 032, urmată de rotirea cu 180° a acestuia și intrarea în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare, fapt ce a condus în final la lovirea mai multor inductori.
Factori care au contribuit
- apariția și dezvoltarea în timp a unei fisuri la materialul suportului superior de prindere al amortizorului, ca urmare a preluării sarcinilor transmise de neregularitățile căii de rulare și cutia locomotivei;
- menținerea în circulație a locomotivei EC 032, după identificarea unei fisuri la suportul de fixare de la partea superioară a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.4 din partea dreaptă a locomotivei EA 032, fapt menționat de personalul de locomotivă în Fișa de bord a locomotivei.

Cauze subiacente:
Nerespectarea prevederilor cap. II, art. 40 lit.d și art. 46.-(5) lit.k din „Instrucţiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar" nr.201 din 2006, referitoare la verificările ce trebuie efectuate la locomotivă cu ocazia ieșirii acesteia din unitățile de tracțiune și a reviziilor în parcurs.
Cauze primare:
Nu este cazul.
Observații suplimentare
Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare, fără a avea relevanță asupra cauzelor producerii incidentului au fost identificate și alte deficiențe:
- personalul care a efectuat serviciu cu locomotiva EC 032 nu a întocmit Rapoarte de eveniment pentru avizarea defecțiunilor constatate;
- după producerea incidentului locomotiva EC 032 a fost introdusă în Grupa Tehnică Craiova, unde s-a demontat amortizorul de la osia nr.4, după care aceasta a fost îndrumată să remorce trenurile nr.2021 și nr.2022 cu lipsuri la suspensia locomotivei (amortizorul vertical) care interziceau punerea în exploatare a acesteia.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Locomotiva EC 032 a fost introdusă în grupa tehnică a Reviziei de vagoane Craiova în data de 28.04.2025 în vederea remedierii defectelor constatate, fiind dată în exploatare după remorcarea trenurilor de calatori
Recomandări de siguranță
Nu au fost identificate recomandări de siguranţă.

3.4.45. Incidentul feroviar produs la data 30.05.2025, ora 19:57, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Chitila - Golești (linie dublă, neelectrificată), între stațiile CF Mătăsaru și Găești, prin lovirea a 3 inductori de cale de către o piesă provenită de la automotorul AM 2120 ce a circulat ca tren nr.9214 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.11.2025.
Cauza directă
Desprinderea și intrarea radiatorului hidrostat de răcire ulei aferent postului I al automotorului Desiro SR 20 D nr.2120 în „gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare" fapt ce a condus la lovirea a 3 inductori de cale pe partea stângă în sensul de mers.
Factori care au contribuit
Fixarea necorespunzătoarea a radiatorului de răcire ulei hidrostat aferent postului I respectiv lipsa șuruburilor de prindere din partea stângă (sus și jos) și legarea cu sârmă a acestuia în partea dreaptă sus.
Cauze subiacente
Aplicarea deficitară a prevederilor Nomenclatorului de lucrări nr. DT5/1/36/21.01.2019 referitoare la obligația verificării în cadrul reviziei intermediare Ri 7 la automotoarele DESIRO SR 20 D, a modului de prindere a radiatoarelor (apă, ulei și aer)..

Cauză primară
Nu este cazul.
Recomandări de siguranță
Având în vedere cauzele identificate în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor incidente sau accidente similare în viitor, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări privind siguranța adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.
Preambul recomandare privind siguranța nr.I287/1
Cu ocazia verificărilor făcute după producerea accidentului comisia de investigare a constatat că automotorul Desiro SR 20 D cu numărul 2120 a circulat o perioadă îndelungată fără ca radiatorul de răcire ulei hidrostat MD 1 să fie prins în toate cele 4 șuruburi iar unul dintre șuruburi era înlocuit cu sârmă, deși cu ocazia lucrărilor de revizie Ri7 ar fi trebuit verificată prinderea acestui subansamblu.
Recomandarea privind siguranța nr.I287/1
SNTFC „CFR Călători" SA va stabili de urgență un plan de măsuri care să aibă în vedere verificarea tuturor automotoarelor DESIRO SR 20 D privind modul de prindere al radiatoarelor de apa, ulei și aer și modul de respectare a cerințelor Nomenclatorului de lucrări nr.DT5/1/36/21.01.2019 referitoare la prinderea acestor subansamble în vederea evitării unor incidente similare.

3.4.46. Incidentul feroviar produs la data de 11.06.2025 ora 10:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în stația CF Fetești, prin lovirea unui utilaj aparținând Arcada Company SA, care staționa pe linia nr.10 în gabaritul de liberă trecere, de către locomotiva EA 1077 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.58196010.
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.08.2025.
Cauza directă
Neasigurarea gabaritului de liberă trecere dintre liniile nr.10 și nr.11, după semnalul RX11, fapt care a permis ca la circulația fără oprire a trenului de marfă nr.58196010 pe linia nr.11 din stația CFR Fetești, locomotiva care a remorcat trenul, EA 1077 să lovească profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 care se afla pe linia nr.10.
Factorii care au contribuit
- Staționarea profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 pe linia nr.10 în zona în care nu era asigurat gabaritul de liberă trecere dintre liniile nr 10 și nr.11;
- Neasigurarea la locul execuției lucrărilor pe linia nr.10 a agenților L.

Cauze subiacente
- Nerespectarea condițiilor stabilite de SRCF Constanța – Comisia Regională de Închideri de Linie, SDST și RV în telegrama nr.83 din 17 iunie 2024 prin care Arcada Company SA trebuia să asigure responsabil SC, SSM, SU, semnalizare, gabarit și redeschidere.
- Nerespectarea condițiilor stabilite în „PRESCRIPȚII DE LUCRU" pentru lucrări de reabilitare a liniilor 7-10 din stația CFR Fetești în sensul în care de Arcada Company SA trebuia să respecte cerința conform căreia, „Locurile de execuție a lucrărilor vor fi acoperite cu discuri roșii dublate de agenți L nominalizați de către executantul lucrărilor".

Cauze primare
Nu au fost identificate.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Cu actul nr.741 din 30 iunie 2025, pentru prevenirea producerii incidentelor cu caracter similar cu acesta, ARCADA COMPANY SA a dispus următoarele măsuri:
1. Organizatorice
- Verificarea și actualizarea procedurilor interne;
- Instruirea suplimentară a personalului de bord;
- Realizarea testărilor medicale și psihologice suplimentare;
- Reevaluarea programului de muncă al personalului;

Termen de realizare: 60 zile
Răspunde: conducătorul locului de munca

2. Disciplinare
Aplicarea de sancțiuni conform Codului Muncii și Regulamentului Intern.
Termen de realizare: 60 zile
Răspunde**:** Inspector Resurse Umane.
3. De preventive și de instruire
- Organizarea unui program de instruire colectivă;
- Prelucrarea Procesului Verbal de Cercetare cu toți angajații societății;
- Verificarea competențelor profesionale ale personalului;

Termen de realizare: 60 zile
Răspunde: conducătorul locului de munca..
Recomandări de siguranță
Având în vedere că pe perioada efectuării investigării incidentului feroviar, ARCADA COMPANY SA a dispus măsuri corective menționate la punctul „***D. Măsuri care au fost luate”***, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea de recomandări de siguranță.

3.4.47. Incidentul feroviar produs la data de 05.07.2025, ora 18:38, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CFR București, pe secția de circulație Lehliu – Hm Pajura (linie dublă electrificată), la Ramificație Pajura, prin executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Interregio nr.11506005 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători Astra Trans Carpatic SRL).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.12.2025.
Cauza directă
Eroarea umană produsă în exercitarea serviciului de mișcare a IDM de serviciu din stația CFR București Băneasa, prin transmiterea eronată a avizului de plecare pentru trenul IR nr.11086005 în loc de avizul de trecere pentru trenul IR nr.11506005 către IDM dispozitor din Hm Pajura, ceea ce a condus la îndrumarea trenului în direcția Chitila în loc de București Nord.
Factorii care au contribuit
- Înregistrarea eronată în registrul de mișcare al stației CFR București Băneasa a avizului de trecere a trenului IR nr.110860051 în loc de trenul IR nr.1506005, așa cum a fost transmis de stația CFR Pantelimon.
- Netransmiterea de către operatorul RC a dispoziției RC cu privire la minutele întârziere pe care le avea la momentul respectiv trenul IR nr.11086005 aflat în circulație pe secția Lehliu – București.
- Comunicarea defectuoasă prin stația RTF între IDM dispozitor din stația CFR București Băneasa, IDM din Hm Pajura și mecanicul de locomotivă de la trenul IR nr.11506005 la efectuarea comenzii de trecere prin stația CFR București Băneasa și Hm Pajura.
- Nerecepționarea de către IDM din stația CFR București Băneasa a datelor trenului IR nr.11506005 în stația de lucru aferenta sistemului IRIS, transmise prin sistemul IRIS de către IDM din stația CFR Pantelimon și neintroducerea datelor acestui tren imediat după în registrul de mișcare.

Cauze subiacente
Nerespectarea prevederilor :
- art.121 pct.5 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația privind avizarea prin dispoziție scrisă a circulației trenurilor la alte ore decât cele prevăzute în programul zilnic de circulație;
- art.189 lit.a) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005 și art.136. pct.(1) litera „a, b, c” pct.(2) și (3) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva în transportul feroviar” Nr. 201 referitor la obligația ca IDM și mecanicul de locomotivă să-și comunice și să-și confirme reciproc, prin radiotelefon condițiile de intrare, trecere, oprire, ieșire în/prin/din stație și de circulație între stații;
- art.260 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM privind raportarea datelor de circulație a trenurilor prin intermediul stației de lucru IRIS.

Cauze primare
Nu este cazul.

Observații suplimentare
Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate deficiențe, fără relevanță asupra cauzelor incidentului, după cum urmează:
IDM dispozitor din Hm Pajura a efectuat manevră cu trenul IR nr.11506005 fără aprobarea Operatorului RC.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației
Urmare producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR" SA, a dispus prin planul nr.14/1202/2024, următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente cu cauze asemănătoare și îmbunătățirea siguranței feroviare:
- Divizia Trafic București prin actul nr.122/12.11.2025 a dispus o evaluare interna suplimentară pentru IDM din stația CFR București Băneasa implicat în producerea incidentului feroviar;
- Programarea IDM din stația CFR București Băneasa implicat în incident la o ședință suplimentară de instruire teoretică;
- Monitorizare practică a IDM din stația CFR București Băneasa implicat în incident;
- Divizia Trafic București a solicitat la SC Informatica Feroviară rezolvarea problemei constatate la stația CFR București Băneasa cu privire la faptul că la transmiterea avizului de plecare / trecere de stația CFR Pantelimon în sistemul informatic IRIS, stația București Băneasa nu vizualizează avizul de plecare / trecere.

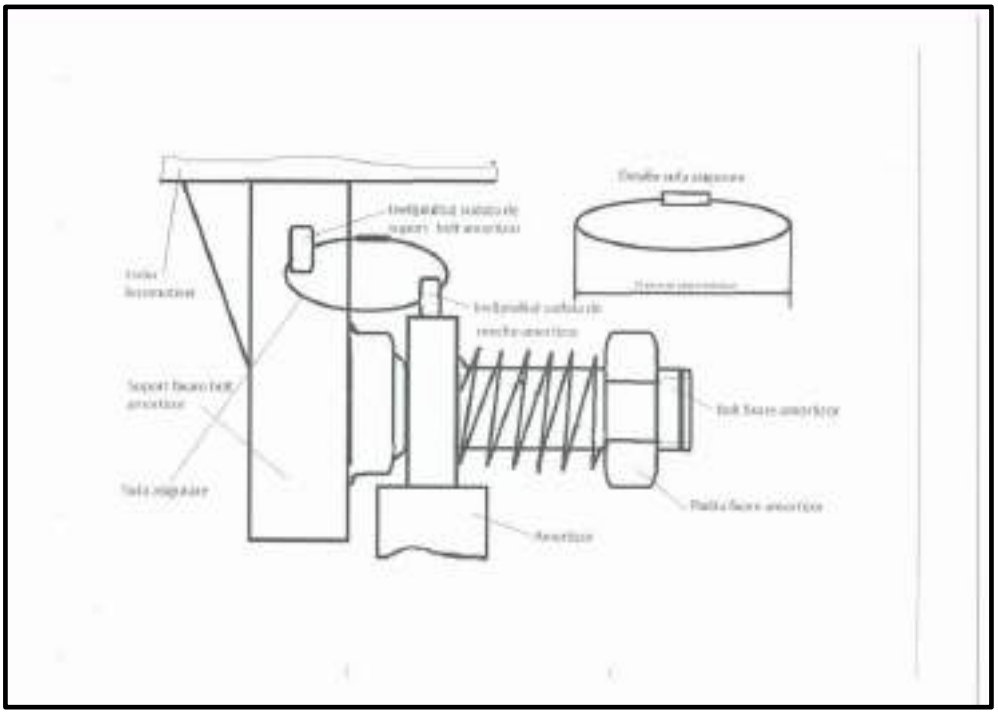
Recomandări de siguranță
Având în vedere modul de producere al incidentului, măsurile luate de gestionarul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR" SA, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

3.4.48. Incidentul feroviar produs la data de 19.07.2025, ora 12:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Galați, secția de circulație Adjud – Onești (linie dublă electrificată), pe distanțele de circulație fir II Urechești – Adjud și fir I Urechești – Căiuți, prin lovirea și avarierea unui număr de 4 inductori de cale (aferenți semnalelor luminoase BL 23 – fir II Urechești – Adjud, XAP – fir II Urechești – Adjud, BL 11 – fir I Urechești – Căiuți și BL 13 – fir I Urechești – Căiuți) de către amortizorul desprins de la partea superioară și rămas suspendat de suportul inferior de la osia nr.3 a locomotivei EA 403 aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr.5202 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători" SA).
Raportul de investigare a fost finalizat la data de 27.11.2021.
Cauza directă
Ruperea suportului de fixare de la partea superioară a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.3 a locomotivei EA 403, urmată de rotirea gravitațională a acestuia cu 180° și intrarea în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare, fapt ce a condus în final la lovirea mai multor inductori.
Factorii care au contribuit
- apariția și dezvoltarea în timp, de la ultima reparație planificată efectuată, a unei fisuri la materialul suportului superior de prindere al amortizorului, ca urmare a preluării sarcinilor transmise de cutia locomotive;
- menținerea în exploatare a locomotivei EA 403 după atingerea normei de timp prevăzută pentru reparație planificată tip RG/RR la care această locomotivă era scadentă din anul 2015/2016 urmată, conform normativului, de altă reparație planificată în anul 2020/2022.

Cauzele subiacente
Nerespectarea prevederilor din Normativul feroviar cod NF 67-006:2011 „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii şi reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometrii parcurşi pentru efectuarea reviziilor şi reparațiilor planificate", Tabelul 3.1 „Norme pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate la vehiculele feroviare motoare" aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor şi Infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul Ministrului Transporturilor şi Infrastructurii nr.1359/2012, referitoare la norma de timp/km la care se impunea retragerea locomotivei EA 403 din exploatare pentru efectuarea reparațiilor tehnice periodice.
Cauzele primare
Nu este cazul.
Măsuri care au fost luate în timpul investigației

Urmare producerii unor incidente similare, anterior producerii acestui incident feroviar, SNTFC „CFR Călători" SA a luat și a dispus unele măsuri suplimentare după cum urmează:

- La data de 09.10.2024 din Serviciul SC al SNTFC „CFR Călători" SA s-a transmis către Direcția Material Rulant, al aceluiași operator, propunerea tehnică prin care se poate realiza asigurarea contra căderii amortizorilor în urma ruperii prinderilor acestora la partea superioară, astfel:
  - Montarea prin sudură, pe fiecare din suportul superior (de pe cutia locomotivei) de fixare a bolțului amortizoarelor verticale a câte unui inel metalic (piuliță);
  - Montarea prin sudură, în partea superioară, pe fiecare ureche de fixare a amortizorului vertical, a câte unui inel metalic (piuliță);
  - Montarea între cele două inele metalice (piulițe) a unei șufe de asigurare de forma unei bucle;



Această propunere tehnică a fost luată în considerare și ulterior datei emiterii pusă în practică astfel:

- La data de 13.11.2024 din Direcția Material Rulant al SNTFC „CFR Călători" SA s-a transmis tuturor Sucursalelor Regionalelor de Transport Feroviar de Călători 1-8 inclusiv la SCRL Brașov actul cu nr.SIRMR/8/833/13.11.2024 cu privire la soluția tehnică de asigurare a amortizorilor la locomotivele electrice de tip Co-Co, propusă de Serviciul SC , pentru punerea în aplicare;
- La data de 28.04.2025 din Direcția Material Rulant – Serviciul Întreținere și Reparații MR al SNTFC „CFR Călători" SA s-a transmis Sucursalelor Regionalelor de Transport Feroviar de Călători Craiova, Timișoara, Iași și Galați inclusiv la SCRL Brașov actul FN cu privire la soluția tehnică de asigurare a amortizorilor la locomotivele electrice de tip Bo-Bo, propusă de Serviciul SC, pentru punerea în aplicare.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

3.4.49. Incidentul feroviar produs la data 06.09.2025, la ora 03:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Arad – Timișoara (linie simplă electrificată), în stația CF Timișoara Nord, prin depășirea semnalului de intrare YA, în poziția „oprește fără a depăși semnalul".

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.11.2025.

Cauza directă

Eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei ED 073, manifestată prin neurmărirea cu atenție a indicației semnalului de intrare YA, al stației CFR Timișoara Nord și luarea cu întârziere a măsurilor de frânare în vederea respectării indicației afișate, respectiv de oprire înaintea acestuia.

Factori care au contribuit

- Starea avansată de oboseala a personalului de locomotivă ca urmare a nerespectării duratei de odihnă reglementată precum și a depășirii duratei serviciului maxim admis pe locomotivă;
- Lipsa comunicării dintre mecanic și IDM de serviciu prin stația RER.

Cauze subiacente

Nerespectarea de către personalul de locomotivă a următoarelor ghiduri de practică/instrucțiuni/regulamente:

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.127 (1), lit. a – referitoare la urmărirea cu atenție a indicațiilor semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.136 (1), Înainte de intrare în stație, mecanicul de locomotivă trebuie să primească prin radiotelefon, de la IDM din stațiile prin care urmează să treacă sau să oprească, cu precizarea numărului trenului, următoarele informații:

  a) condițiile de intrare și oprire în stație, pentru trenul care îl remorcă;

  b) linia de garare în stație, precizând dacă aceasta este directă sau abătută;
- Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002/2001, art.59 (4) – referitor la interzicerea depășirii unui semnal care ordonă oprirea sau depășirea vitezei ordonate de semnal.
- Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, art.161 (2) – referitoare la respectarea indicației reperului semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs și de ramificație, care indică faptul că semnalul luminos respectiv, dacă ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de regulamentul respectiv;
- Ordinul MT nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce şi/sau deserveşte locomotive în sistemul feroviar din România.

Cauze primare

Nu este cazul.

Observații suplimentare

Continuarea mersului și talonarea macazului nr.52 de către trenul de marfă nr.66030004 după depășirea semnalului de intrare YA, al stației CFR Timișoara Nord, care avea indicația „oprește fără a depăși semnalul”, a fost posibilă în condițiile funcționării necorespunzătoare a instalației pentru controlul automat al vitezei trenurilor și autostop (inductorul de cale 1000/2000Hz), aferentă semnalului de intrare YA.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate.

3.4.50. Incidentul feroviar produs la data 10.09.2025, ora 19:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație București – Feteşti, în stația CF Dor Mărunt, prin lovirea capacului de la mecanismul de acționare a schimbătorului de cale nr.10 de către ansamblul legătură de gardă – inductor post nr.II, desprins de la locomotiva EA 050 care a asigurat remorcarea trenului de marfă nr.67612010 (aparținând operatorului de transport feroviar Expres Forwarding SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.11.2025.

Cauza directă

Cauza directă a producerii acestui incident feroviar o constituie desprinderea ansamblului legătură de gardă – inductor postul nr.II, al locomotivei EA 050, urmată de intrarea acestuia în „gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare”, fapt ce a condus în final la lovirea electromecanismului de acționare a schimbătorului de cale nr.10.

Factori care au contribuit

Ruperea a 2 șuruburi de fixare a legăturii de gardă de la postul nr.II pe partea mecanicului de locomotivă din cauza trepidațiilor din cale și absența a două șuruburi de fixare (confirmată de existenței rupturilor vechi de 100%).

Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor cap. II, art.37 (3), lit.a, cap. III, art.44 (3) lit.a și art.46 (7) din „Instrucţiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr.201 din 2006,

referitoare la verificările ce trebuie efectuate la locomotivă cu ocazia punerii în serviciu a locomotivei, a reviziilor intermediare și în parcurs.

Cauze primare

Nu este cazul.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

Urmare a producerii incidentului feroviar la data de 10.09.2025 în Hm Dor Mărunt, pentru evitarea producerii de incidente similare, prin actul nr.433/SC/30.09.2025, EXPRESS FORWARDING SRL, a dispus următoarele măsuri:

- revizuirea procedurii PO-02 – „Controlul personalului OTF", aplicarea normelor și metodologiei de control prevăzute de procedura generală, încorporarea în obiectivele controlului sporirea exigenței activității de preluare a VF de la unitățile de întreținere certificate ERI;
- revizuirea procedurii PSSF-38 - „Verificarea și controlul rezultatelor la reviziile, întreținerea, reparațiile efectuate pentru a constata dacă sunt conforme cu standardele în vigoare" în sensul creșterii exigenței personalului desemnat pentru recepționarea lucrărilor de întreținere, cu accent pe revizii și lucrări accidentale, adică acolo unde nu ajung inspectorii AFER;
- planificarea și efectuarea de audituri de secundă parte la furnizorii de întreținere în scopul selectării furnizorilor acceptați, ori supravegherea celor deja acceptați dacă sunt suspiciuni rezonabile privind menținerea calității întreținerii;
- includerea în contracte (chiar comenzi) încheiate pentru furnizarea de servicii de întreținere a VF, a unei clauze care să permită Express Forwarding efectuarea de audituri de secundă parte, inspecții pe proces acolo unde există suspiciuni ori constatări cu privire la menținerea calității serviciilor de întreținere a VF;
- continuarea acțiunii de identificare a pericolelor și a riscurilor asociate, care pot conduce la producerea accidentelor și incidentelor feroviare, urmare a întreținerii necorespunzătoare a VF ori recepționării deficitare a VF supuse întreținerii;
- reprelucrarea în cadrul ședințelor de instruire teoretică a materialelor educative și a rapoartelor de investigare întocmite cu ocazia producerii accidentelor și incidentelor feroviare, în vederea cunoașterii de către salariați a cauzelor care au condus la producerea acestora, cu accent pe cazurile de desprinderi ori căderi de piese;
- supravegherea suplimentară a salariaților care au produs accidente și incidente feroviare, care au reacții de panică și blocaj în situații limită sau probleme familiare care ar putea conduce la diminuarea capacității acelor salariați de a-și desfășura activitatea în mod corespunzător, după caz, chiar solicitarea unei examinări psihologice peste rând;
- depistarea și tratarea cu ocazia controalelor efectuate, a metodelor greșite de lucru;
- reprelucrarea personalului de locomotivă privind respectarea cu strictețe a reglementărilor specifice privind siguranța feroviară în legătură cu circulația trenurilor și executarea manevrelor. Urmărirea indicației semnalelor fixe și ținerea sub supraveghere permanentă a acestora și a indicatoarelor de linie. Urmărirea parcursului de manevră, reglarea vitezei în funcție de vizibilitate și spațiul rezervat manevrei;
- reprelucrarea personalului de locomotivă cu privire la acordarea unei atenții deosebite la urmărirea elementelor din livretul de mers, fișa de tren, BAR, ordin de circulație, a vitezelor stabilite sau la restricții, la observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie; mecanicul va regla viteza trenului, în așa fel încât viteza trenului în punctul sau porțiunea de linie respectivă să fie cu 2-3 km/h mai mică decât cea ordonată;
- reprelucrarea privind respectarea de către personalul de locomotivă a prevederilor cu privire la verificarea instalațiilor de siguranță a circulației, aparatura de rulare, roți, bandaje, starea semnelor discurilor roților, a bandajelor (dacă este cazul), suspensia și partea mecanică cu consemnarea sub semnătură în carnetul de bord al locomotivei/automotorului;
- atragerea atenției mecanicilor de locomotivă, ca în cazul efectuării verificărilor tehnice în stații, să nu oprească MD numai după ce au efectuat o verificare amănunțită în vederea depistării oricăror defecțiuni vizibile, palpabile, cele care se aud sau scurgeri sesizabile;
- reprelucrarea personalului de locomotivă din Instrucțiunile 201/2006, cap. II- „Punerea în serviciu a locomotivei", art. 37-41;

- reprelucrarea personalului de locomotivă din Instrucțiunile 201/2006, cap. III - „Reviziile și reparațiile locomotivelor. Verificări tehnice efectuate de personalul de locomotivă în parcurs”, art.42, 46-48;
- reînnoirea parcului de locomotive (începând cu luna decembrie).

Măsurile de îmbunătățire a activității de prevenire au caracter permanent.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele constatări privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță asupra cauzelor incidentului, menționate la capitolele „**C.5.4.3. Date constatate la materialul rulant** și „**C.5.5. Interfață om-mașină-organizație”** și anume:

- izolarea în mod nejustificat a instalației INDUSI înainte de expedierea trenurilor;
- depășirea duratei serviciului maxim admis pe locomotivă și neasigurarea odihnei personalului de locomotivă, contrar prevederilor Ordinul nr.256/2013 pentru aprobarea „Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România”.

Recomandări de siguranță

În cazul acestui incident nu au fost emise recomandări de siguranță.

3.4.51. Incidentul feroviar produs la data de 12.09.2025, ora 05:14, pe zona de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Ploiești Nord – Măneciu, în stația CF Ploiești Nord, prin primirea trenului de călători nr.10240012 format din DH2 3220, (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), la linia nr.II, ocupată cu locomotiva EA 817.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 18.11.2025.

Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie punerea pe liber a semnalului de intrare D1/2 și primirea trenului R nr.10240012 la linia nr.II ocupată cu EA 817.

Factori care au contribuit

- Revizorul de ace de la postul nr.1 nu a urmărit tabloul de garare al trenurilor 2024/2025 afișat la postul nr.1 și nu a solicitat din proprie inițiativă relații în legătură cu circulația trenului R nr.10240012 ;
- IDM dispozitor a transmis comandă de intrare-ieșire pentru trenul R nr.10240012 fără a participa la primirea comenzii și revizorul de ace de la postul nr.1;
- Revizorul de ace de la postul nr.2 a primit și acceptat comanda de intrare-ieșire de la IDM dispozitor, în condițiile în care trebuia să refuze primirea acestei comenzii deoarece revizorul de ace de la postul nr.1 nu a răspuns la telefon;
- IDM dispozitor nu a dat comanda de retragere și oprire a manevrei, IDM dispozitor și revizorii de ace de la postul nr.1 și nr.2 nu au făcut verificarea stării de liber a liniei nr.II afectată conform tabloului de garare pentru primirea-expedierea trenului R nr.10240012;
- IDM dispozitor nu a solicitat revizorului de ace de la postul nr.1 să transmită cu număr și ora manipularea și asigurarea saboților de deraiere S XI (pe linia nr.10) respectiv S XIII (pe linia nr.11) în poziție normal (așezat pe șina), fapt pe care IDM trebuia să îl confirme de primire cu număr și oră. Numai în acest caz se considera manevra terminată;
- IDM dispozitor nu s-a convins că postul nr.1 a primit comandă scrisă pentru rearare locomotivei EA 817 de la linia nr.II pe linia nr.11 LFI Vega. (Comanda la postul nr.1 a fost înscrisă în registrul postului retroactiv la ora 05:10);
- IDM dispozitor a comunicat efectuarea mișcărilor pentru efectuarea manevrei EA 817 de la linia nr.3 la linia nr.II numai revizorului de ace de la postul nr 2, fără a comunica și revizorului de ace de la postul nr.1;
- IDM dispozitor a luat măsuri din proprie inițiativă și a stabilit ca locomotiva EA 817 sosită cu trenul nr.66262010 întârziat, să fie manevrată de la linia nr.3 la linia nr.II pentru introducere pe linia nr.11 LFI Vega, fără a comunica operatorului de circulație acest lucru;
- IDM dispozitor nu a respectat prevederile dispoziției RC nr. 37 ora 22.18 - nu a expediat trenul L 87440012 (EA 817) la stația CFR Brazi, respectiv nu a solicitat operatorului RC o nouă dispoziție

care să corespundă situației reale la ora sosirii trenului de marfa nr.66262010 întârziat cu +1164 minute.

Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare Nr.005/2005:

- Art. 132. – conform căruia, „În cazul în care IDM nu a dat comanda de intrare/ieșire/trecere a trenului așteptat conform tabloului de sosire, plecare și garare a trenurilor sau conform dispoziției de avizare a circulației unui tren suplimentar, timpuriu sau întârziat, acarul, revizorul de ace, agentul postului de barieră din incinta stației respectiv păzitorul de barieră din linie curentă sunt obligați să solicite de la IDM, din proprie inițiativă, informații asupra circulației trenului respectiv.";
- Art. 138.-(3). – conform căruia, „IDM dispozitor este obligat să dea comenzile prevăzute la aliniatul 1 (comanda de intrare a trenurilor), numai dacă sunt prezenți toți agenții stabiliți - de la posturile prevăzute în PTE - să primească comanda respectivă, iar în cazul în care lipsește unul din agenții stabiliți, ceilalți agenți vor refuza primirea comenzii.";
- Art. 130.-(3). – conform căruia, „Pentru a nu se întârzia executarea comenzilor de intrare - ieșire sau trecere a unui tren, IDM dispozitor dă ordin din timp pentru retragerea și oprirea manevrei, verificarea stării de liber a linei și a parcursului de intrare - ieșire. Aceste operații se executa înainte de a se da comenzile de intrare, ieșire sau trecere a trenului.";
- Art. 45.-(1) lit. c) – conform căruia IDM trebuie să verifice dacă „personalul însărcinat cu manipularea macazurilor ... este prezent la post"

Nerespectarea prevederilor din PTE-ul stației CFR Ploiești Nord:

- Fisa nr.18. alin.7. – conform cărora, manevra se consideră terminată, numai după transmiterea către IDM cu număr și oră de către revizorul de ace postul nr.1 a manipulării și asigurării saboților de deraiere SXI (pe linia 10) , respectiv SXIII (pe linia 11) în poziție normală, iar IDM confirmă primirea cu număr și oră.

Nerespectarea prevederilor din Procedura Operaționala PO 0-8.5-19 Conducerea circulației trenurilor:

- Art.5.2.4 (8).- conform căruia, „Dispozițiile operatorului de circulație în legătura cu circulația trenurilor trebuie să fie executate necondiționat de către întreg personalul de pe secția de circulație respectivă.";
- Art.5.2.4 (10).- conform căruia, „Când din motive întemeiate dispoziția dată de operatorul de circulație nu poate fi executată cel căruia îi este adresată în loc de confirmare este obligat să răspundă imediat operatorului de circulație printr-o telefonograma, arătând cauzele care se opun la executarea ei.".

Cauze primare

Nu este cazul.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

3.4.52. Incidentul feroviar produs la data de 06.11.2025 ora 12:11, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Caransebeș – Orșova (linie simplă, electrificată), între stațiile CF Topleț și Valea Cernei, la km 396+800, prin lovirea unui vinci metalic, de către trenul de marfă nr.57758 remorcat cu locomotiva LEMA 086.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 29.12.2025.

Cauza directă

Cauza directă a incidentului o constituie lăsarea în gabaritul de liberă trecere la km 396+800 a unui vinci metalic care aparținea districtului nr.1 Orșova, Secția L1 Caransebeș, urmată de lovirea acestuia de către locomotiva LEMA 086 ce a asigurat remorcarea trenului de marfă nr.57758.

Factorii care au contribuit

Executarea de lucrări în linie curentă sub circulație fără consemnarea acestora în RRLISC din Hm Topleț, de către responsabilul SC din cadrul districtului nr.1 Orșova, Secția L1 Caransebeș și fără avizarea IDM din Hm Topleț și Valea Cernei cu privire la prezența lucrătorilor în linie curentă.

Cauze subiacente

Nerespectarea de către responsabilul SC din cadrul districtului nr.1 Orșova, Secția L1 Caransebeș a prevederilor art.319, cap. 6.2 *Executarea lucrărilor în gabaritul căii ferate* din „*Instrucțiuni proprii de securitate şi sănătate în muncă pe infrastructura feroviară ediția 2024*”, referitor la faptul că executarea oricărei activități în gabaritul CF (lucrări, revizii, măsurări etc.) este permisă numai după informarea IDM prin înscrierea activității în RRLISC.

Cauze primare

Nu au fost identificate.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele constatări privind unele neconformități, fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor incidentului:

La momentul producerii incidentului, personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva LEMA 086 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.55758 din data de 06.11.2025 avea serviciul continuu maxim admis pe locomotivă depășit cu 7 ore și 41 minute (ieșire locomotivei la post control din stația CFR Curtici în data de 05.11.2025 ora 18:30 până în data de 06.11.2025 ora 12:11, momentul producerii incidentului), ca urmare a nerespectării reglementărilor specifice privind odihna personalului de locomotivă, aceasta fiind efectuată pe locomotivă și nu în dormitoare special amenajate sau în unități de cazare așa cum este prevăzut în *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

Ca urmare a producerii incidentului feroviar, SRCF Timișoara a dispus luarea unor măsuri proprii de îmbunătățirea siguranței circulației după cum urmează:

1. Reprelucrarea întregului personal interesat din IPSSMIF - ediția 2024, din articolele 26-30, 64-74, 417, 419-431, 626-636 și 1250-1303;
2. Introducerea, ca temă suplimentară, în Planurile de lecție aferente trimestrului I - 2026 pentru funcțiile revizor cale respectiv șef echipă L, LA a articolelor 26-30, 64-74, 417, 419-431, 626-636 și 1250-1303 din IPSSMIF - ediția 2024;
3. Verificarea lucrătorilor la intrarea în serviciu din punct de vedere fizic și dacă sunt dotați cu echipamentele de muncă şi echipament de protecție;
4. Înainte de începerea lucrului cu vinciurile manuale, se va face, obligatoriu, verificarea integrității acestora (lipsa fisurilor, deformărilor sau rupturilor etc.);
5. Înaintea începerii lucrărilor, conducătorul formației de lucru va informa lucrătorii asupra lucrării, modului corect de efectuare a acesteia şi va verifica starea echipamentelor de muncă utilizate.

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

3.4.53. Incidentul feroviar produs la data de 23.10.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Caracal - Craiova, între stațiile CF Malu Mare și Banu Mărăcine, pe firul I, între km. 200+200 și km. 200+400 (viaduct Cârcea) și constatat cu ocazia citirii și interpretării datelor instalației cu memorie nevolatilă (vitezometru DEUTA) de la locomotiva ES 016, aflată în remorcarea trenului de marfă nr.67750 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA), privind depășirea vitezei maxime admisă, impusă de limitarea de viteză de 10 km/h.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 22.12.2025.

Cauza directă

Eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neadaptarea vitezei trenului în funcție de limitarea existentă pe teren în vederea respectării acesteia cu tot trenul.

Factori care au contribuit

Starea de oboseală intervenită asupra personalului de locomotivă, ca urmare a perioadei de serviciu efectuat, peste durata de serviciu reglementată.

Cauze subiacente

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- art.125.- (3) din Instrucţiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitoare la respectarea în timpul parcursului de către personalul de locomotivă a dispozițiilor înscrise în ordinul de circulație și BAR;
- art.125.- (4) din Instrucţiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitoare la observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie, unde mecanicul va regla viteza trenului în așa fel încât viteza trenului în punctul sau pe porțiunea de linie respectivă să fie cu 2 – 3 km/h mai mică decât cea ordonată;
- art.159. din Instrucţiunile pentru restricțiile de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune nr.317/2001, în sensul că restricțiile de viteză specificate în bar se vor respectata cu toată lungimea trenului;
- art.3. din Ordinul nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România / 07 iunie 2013, referitor la durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă în cazul conducerii/deservirii locomotivei în sistem simplificat.

Cauze primare

Nu este cazul.

Observații suplimentare

Menționăm că incidentul în cauză s-a produs la data de 23.10.2025 și a fost avizat la data de 07.11.2025.

Operatorul de transport feroviar de marfă Transferoviar Grup SA deținea procedura operațională PO – 8.3 – 0.3 „Avizarea și evidența accidentului/incidentului”, însă în cazul de față, inițiativa avizării incidentului feroviar a aparținut SRCF Craiova, care în data de 25.10.2025, prin Nota Informativă privind incidentele și accidentele feroviare produse de la data de 24.10.2025 ora 05:00 până la 25.10.2025 ora 05:00, a avizat cu titlu informativ că în data de 23.10.2025, ora 14:45, pe distanța Malu Mare – Banu Mărăcine, „Conform înscrierii făcută în data de 24.10.2025 de șef district L în RRLISC din Hm Banu Mărăcine, în data de 23.10.2025, în jurul orei 14:45, trenul 67750 022 (TFG), nu a respectat restricția de viteză de 10 km/h la trecerea peste viaductul Cârcea“.

Avizarea incidentului feroviar s-a efectuat la data de 07.11.2025 de către Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare al SRCF Craiova, diferența de timp fiind justificată de necesitatea descărcării datelor instalației Deuta a locomotivei ES 106 și interpretarea acestora, solicitată către TFG de către SRCF Craiova prin adresa nr.7/9/2025, urmată de răspunsul TFG prin avizarea telefonică cu nr.138/07.11.2025 către SRCF Craiova, așa cum rezultă din Fișa de avizare a RRSCF

Recomandări de siguranță

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

3.5 Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani Investigații feroviare în perioada 2021-2025:

Accidente investigate [1]		2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Accidente (Art.19, 1 + 2)	Coliziuni între trenuri	**1**	**1**	**1**	**2**	**3**	**8**
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	**22**	**25**	**26**	**22**	**21**	**116**
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	-	-	-
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	**7**	**8**	**4**	**5**	**3**	**27**
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Alte accidente (Art.21.6)	Coliziuni între trenuri	-	-	-	-	-	-
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	-	-	-	-	-	-
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	-	-	-
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	-	-	-	-	-	-
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Incidente		**24**	**22**	**25**	**29**	**26**	**126**
TOTAL		**54**	**56**	**56**	**58**	**53**	**277**

[1] a fost luat în considerare anul finalizării investigației;

4 RECOMANDĂRI

4.1. Scurtă prezentare și analiză a recomandărilor de siguranță emise în anul 2025

Prin recomandările emise, AGIFER a urmărit îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea producerii accidentelor/ incidentelor.

Nr. crt.	Trenul/ materialul rulant implicat		Detalii privind evenimentului feroviar			Data finalizării raportului	Tipul evenimentului feroviar	
	Nr. tren	Tip tren	Locul producerii	Data producerii	Ora			
1.	68322	marfă	Leu	16.01.2024	01:23	10.01.2025	**accident**	deraiere 11 vagoane marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Caracal (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea unui număr de 11 vagoane (din care 2 s-au răsturnat).						
		recomandări emise	**2**	**477/1**. Administratorul de infrastructură feroviară publică își va reevalua riscul asociat pericolului generat de nerealizarea la timp a lucrărilor de reparații capitale la infrastructură impuse de codurile de practică și va stabili măsuri care să conducă la reducerea probabilității de apariție a acestui pericol de ținerea sub control al acestuia.					
				477/2. Administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului generat de neasigurarea resurselor materiale și umane și va stabili măsurile de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.				
		recomandări implementate **(închise)**	**2**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.477/1 și nr.477/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
2.	manevră	călători	Galați	25.03.2023	19:20	13.02.2025	**accident**	tamponare violentă a unei locomotive cu un vagon de călători
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, la manevra de introducere a locomotivei EC 91530430128-5, la linia nr.4 ocupată cu vagonul de călători nr.50532616090-8, în vederea formării trenului de călători Regio nr.7576, s-a produs tamponarea violentă a vagonului de călători de către această locomotivă.						
		Recomandări emise	**2**	**452/1**. ASFR va solicita tuturor operatorilor feroviari de transport să identifice dacă există în parcul propriu locomotive dotate cu sisteme de acționare a graduatorului de tip SAGMA produse de SC INDA SRL și să dispună evaluarea/reevaluarea pericolelor generate de utilizarea acestor echipamente și luarea de măsuri în consecință pentru ținerea sub control a acestor pericole.					
				452/2. SNTFC „CFR Călători" SA va reevalua pericolul reprezentat de „nerespectarea obligațiilor și răspunderilor personalului cu responsabilități în siguranța circulației" și va evalua pericolul reprezentat de „funcționarea necorespunzătoare/defectarea echipamentelor de acționare a graduatorului locomotivelor electrice și în mod particular a celor dotate cu echipament de tip SAGMA", respectiv va dispune măsuri în consecință pentru ținerea sub control a acestor pericole.					
		recomandări implementate **(închise)**	**2**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/943/28.04.2025, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.452/1 și nr.452/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au					

				fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
3.	04-07	Metrou/ călători	Timpuri Noi	27.02.2024	19:06	24.02.2025	**accident**	coliziune frontală a 2 trenuri de metrou	
		Pe raza de activitate a SC TMB „METROREX" SA, în circulația trenului nr.04, s-a produs depășirea semnalului de intrare Y al stației Timpuri Noi, intrarea în abatere la linia 1 din această stație unde se afla garat trenul de metrou nr.17, fapt ce a dus la coliziunea celor 2 trenuri.							
		Recomandări emise	**3**	**480/1**. SC TMB „METROREX" SA va efectua o analiză de risc în vederea evaluării riscurilor asociate pericolului reprezentat de circulația trenurilor cu instalația ATP îmbarcată deconectată pentru cazurile în care starea tehnică a circuitelor de cale și a instalației ATP este corespunzătoare și va stabili măsuri concrete pentru ținerea sub control a acestor riscuri.					
				480/2. SC TMB „METROREX" SA va efectua o analiză de risc privind erorile în procesul de comunicare de siguranță, urmând ca în baza rezultatelor obținute să elaboreze proceduri/ghiduri prin care să se asigure că procesul de comunicare de siguranță este suficient de detaliat și eficient (conținând formule prestabilite și o ierarhizare a celor care comunică), iar personalul care transmite și primește ordine prin intermediul instalațiilor de telefonie și radiocomunicații conștientizează importanța respectării acestor formule.					
				480/3. SC TMB „METROREX" SA va analiza posibilitatea dotării cu echipamente de radiocomunicații care să asigure o calitate superioară a comunicării și posibilitatea asigurării mai multor canale de comunicare, alocate pentru tipuri diferite de comunicare.					
		recomandări implementate **(închise)**	**2**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.480/1 și nr.480/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
		recomandare în curs de implementare **(deschisă)**	**1**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.480/3 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că este în analiză.					
4.	65094	marfă	Jirov	01.03.2024	01:40	26.02.2025	**accident**	deraiere vagon marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Strehaia – Motru Est (linie simplă, electrificată), s-a produs deraierea de ambele osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a vagonului nr.81536653508-7, situat al 3-lea din compunere, de la locomotivă.							
		recomandare emisă	**1**	**481/1**. Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă" SA să reevalueze riscurile asociate pericolului reprezentat de căderea, în timpul circulației trenului, a unui subansamblu de la un vagon aflat în compunerea trenului și să dispună de măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestora.					
		recomandare implementată **(închisă)**	**1**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.481/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
5.	66307	marfă	Zoița-Râmnicu Sărat	13.03.2024	12:50	06.03.2025	**accident**	deraiere vagon marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Buzău – Mărășești (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea vagonului nr.83537963122-8, de primul boghiu în sensul de mers.							

		recomandare emisă	**1**	**482/1**. Operatorul de transport feroviar Grup Feroviar Român SA va efectua o analiză pentru stabilirea măsurilor necesare în vederea îmbunătățirii programului de menținere/îmbunătățire a competențelor pentru funcțiile de mecanic și mecanic ajutor, pentru a se asigura că personalul de execuție va deține competențele necesare pentru depistarea și recunoașterea pericolului cutie de osie încălzită anormal.					
		recomandare implementată **(închisă)**	**1**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.481/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
6.	6636381 5	marfă	Dorobanțu-Basarabi	15.05.2024	20:22	15.04.2025	**accident**	incendiu locomotivă diesel	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, s-a produs un incendiu la locomotiva de remorcare DA 1504.							
		Recomandări emise	**2**	**485/1**. Operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA va reevalua riscul asociat pericolului generat de „nerespectarea ciclului de revizii și reparații la materialul rulant” impuse de codurile de practică și va stabili măsuri concrete care să conducă la reducerea probabilității de apariție a acestui pericol.					
				485/2. Operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA va reevalua riscul asociat pericolului generat de „monitorizarea insuficientă a proceselor funcției de efectuare a întreținerii de către executant” și va stabili măsuri concrete care să conducă la reducerea probabilității de apariție a acestui pericol.					
		recomandări implementate **(închise)**	**2**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.485/1 și nr.485/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
7.	66290-020	marfă	Sântana-Utvinișu Nou	21.04.2024	01:35	16.04.2025	**accident**	incendiu locomotivă diesel	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DA1544 de remorcare a trenului.							
		Recomandări emise	**2**	**484/1**. Reevaluarea de către operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a riscului reprezentat de „Utilizarea în exploatare a locomotivelor având pierderi de ulei, motorină și/sau apă, respectiv o stare de curățenie necorespunzătoare în zona dozelor de conexiuni ale motoarelor de tracțiune ale locomotivei” și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestui risc asociat operațiunilor feroviare pe care le desfășoară.					
				484/2. Reevaluarea de către operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a riscului reprezentat de „Nerespectarea perioadelor de timp în vederea efectuării de reparații /revizii planificate” și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestui risc asociat operațiunilor feroviare pe care le desfășoară.					
		recomandări implementate **(închise)**	**2**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.484/1 și nr.484/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
8.	1596	călători	Roșiori Nord-Atârnați	11.06.2024	16:21	20.05.2025	**accident**	deraiere 2 vagoane marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, s-a produs deraierea a 2 vagoane din compunerea trenului (de câte un boghiu - al doilea în sensul de mers de la fiecare vagon).							

		recomandare emisă	1	**478/1**. Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR" SA va evalua riscurile asociate pericolelor generate de: - pierderea stabilității cadrului șine-traverse sub acțiunea variațiilor de temperatură la calea fără joante; - exploatarea căii fără joante pentru tronsoanele fixate la temperaturi mai mari de 270 C; - neasigurarea dimensiunilor corespunzătoare ale prismei de piatră spartă și va stabili măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestor riscuri.					
		recomandare în curs de implementare **(deschisă)**	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.478/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.					
9.	11034	călători	Bucureşti Nord	19.07.2024	18:45	03.07.2025	**incident**	tamponarea violentă între locomotivă și rama aflată în staționare	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în cadrul manevrei de rebrusare a garniturii din care a fost compus trenul de călători nr.11034 în vederea formării trenului de călători nr.11037, la introducerea locomotivei BB 576 pe rama RIO 05, s-a produs tamponarea violentă între locomotivă și rama aflată în staționare.							
		recomandare emisă	1	**489/1**. Reevaluarea de către OTF Regio Călători Brașov a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și stabilirea și punerea în aplicare a unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolelor legate de nerespectarea de către personalul care conduce și deservește trenurile a obligațiilor privind avizarea de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.					
		recomandare implementată **(închisă)**	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.489/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
10.	40712 001	marfă	Rădulești	01.09.2024	15:30	25.08.2025	**accident**	deraiere vagon de marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale București, secția de circulație Giurgiu Nord - Videle (linie simplă electrificată), s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 7-lea vagon din compunerea trenului.							
		recomandare emisă	1	**493/1**. Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR" SA va reevalua riscurile asociate obiectivului „Menținerea parametrilor tehnici ai infrastructurii căii aflate în exploatare, mentenanță, monitorizare" și va stabili măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestor riscuri.					
		recomandare implementată **(închisă)**	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.493/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
11.	2601	călători	Șag	19.09.2024	06:59	25.08.2025	**accident**	deraiere vagon de călători	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara Nord – Arad (linie simplă electrificată), s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 2-lea vagon din compunerea trenului.							

		recomandare emisă	1	**499/1.** Administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului generat de menținerea în cale a șinelor defecte de categoria I-a sau cu tonaj înmagazinat depășit și va stabili măsurile de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestui risc.					
		recomandare implementată **(închisă)**	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.496/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
12.	86699	marfă	Craiova	26.09.2024	16:55	08.09.2025	**accident**	deraiere locomotivă electrică	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași (linie dublă, electrificată), s-a produs deraierea locomotivei izolate LEMA 006.							
		recomandări emise	2	**498/1**. Deutsche Bahn Cargo Romania SRL va identifica și evalua riscurile asociate pericolelor reprezentate de „rugozitatea pe partea activă a buzei bandajului mai mare de 12,5 μ după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a bandajelor” și „nefuncționarea instalației de uns buza bandajului”, respectiv va dispune măsuri și va asigura aplicarea lor pentru ținerea sub control a acestor pericole.					
				498/2. Deutsche Bahn Cargo Romania SRL va identifica și evalua riscurile asociate pericolului reprezentat de „neechilibrarea sarcinilor pe roți și osii după efectuarea operațiilor de reprofilare prin strunjire a bandajelor”, respectiv va dispune măsuri și va asigura aplicarea lor pentru ținerea sub control a acestui pericol.					
		recomandări implementate **(închise)**	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.498/1 și nr.498/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
13.	66078 004	marfă	Tîmna-Igiroasa	05.11.2024	17:37	02.10.2025	**accident**	deraiere 7 vagoane de marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursale Craiova, secția de circulație Filiași - Caransebeș (linie simplă, electrificată), s-a produs deraierea a 7 vagoane din compunerea acestuia, din care 2 răsturnate.							
		recomandare emisă	1	**502/1**. Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA își va reevalua riscurilor asociate pericolelor generate de efectuarea reviziilor tehnice la trenuri de către un singur revizor tehnic de vagoane și va dispune și implementa măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestora.					
		recomandare implementată **(închisă)**	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.502/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
14.	67733	marfă	Augustin-Racoș	20.11.2024	08:05	13.10.2025	**accident**	deraiere macara EDK 2000 de 250 tf	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers a macaralei EDK 2000 de 250 tf aflată în compunerea trenului.							

		recomandări emise	3	**503/1.** CNCF „CFR” SA va întreprinde demersurile necesare pentru avizarea de către AFER a instrucțiunilor ce prevăd lucrările ce trebuie efectuate cu ocazia reviziilor tehnice la macara și pentru obținerea unui certificat ERI pentru efectuarea întreținerii pentru Secția de Reparații Linii și Utilaje Brașov – Districtul de Intervenții Feroviare Brașov sau pentru externalizarea acestei funcții către un operator economic deținător al unui astfel de certificat.
				503/2. CNCF „CFR” SA va reanaliza acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii pentru activitatea de intervenții feroviare, stabilind și punând în aplicare măsuri eficiente pentru a se asigura că activitatea vehiculelor feroviare din compunerea trenurilor de intervenție – inclusiv deplasarea la locul intervenției -, se desfășoară în bune condiții de siguranța circulației.
				503/3. CNCF „CFR” SA va reanaliza acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și va evalua riscurile asociate pericolelor generate de: a) neluarea măsurilor de siguranță privind remedierea defectelor de gradul 5 și 6 depistate la verificarea căii cu TMC; b) neintroducerea treptelor de restricții de viteză reglementate în cazul depistării defectelor la linii rezultate ca urmare a măsurătorilor efectuate cu automotorul TMC; c) neremedierea defectelor rezultate ca urmare a măsurătorilor efectuate cu TMC, la termenele reglementate pentru realizarea mentenanței corespunzătoarea a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise, în vederea stabili și aplicării unor măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.
		recomandări în curs de implementare **(deschise)**	**3**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.503/1, nr.503/2 și nr.503/3 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.

15.	66361 829	marfă	Palas–Constanța Mărfuri	29.10.2024	16:30	23.10.2025	**accident**	deraierea a 2 vagoane de marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Palas – Năvodari (linie simplă neelectrificată), s-a produs deraierea vagonului nr.31536666192-6 (al 31-lea din compunerea trenului, deraiat de al 2-lea boghiu în sensul de mers) şi a vagonului nr.89536950046-0 (al 32-lea din compunerea trenului, deraiat de ambele boghiuri).						
		recomandare emisă	**1**	**500/1**. Autoritatea Feroviară Română - AFER va analiza oportunitatea completării normei tehnice feroviare referitoare la repararea cutiilor de osii cu rulmenți cu prevederi prin care să fie stabilită durata maximă de serviciu pentru rulmenții cu role cilindrice ce echipează vagoanele de marfă (exprimată în kilometri parcurși sau ani).				
		recomandare neimplementată **(închisă)**	**1**	Autoritatea Feroviară Română - AFER, prin răspunsul formulat în actul nr.1121/1067/29.07.20265, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.500/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar, că a fost analizată, dar nu poate fi implementată deoarece legislația în domeniu prevede faptul că pentru actualizarea unei norme tehnice este necesar ca AGIFER sau altă entitate interesată din cadrul sistemului feroviar să facă o solicitare expresă în acest sens.				
16.	58496 003	marfă	Ploiești Est	04.11.2024	04:08	29.10.2025	**accident**	deraiere 3 vagoane de marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Sud - Buzău (linie dublă, electrificată), s-a produs deraierea a trei vagoane din compunerea trenului (al 3-lea, al 4-lea și al 5-lea din compunere).						

		recomandare emisă	**1**	**501/1**. Operatorul de transport feroviar SC Constantin Grup Rail – Logistic SRL va evalua riscurile asociate, stabili și pune în aplicare măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de defectarea aparatelor de ciocnire (tampoanelor) unui vagon de marfă.
		recomandare în curs de implementare **(deschisă)**	**1**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.501/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.

17.	9214	călători	Mătăsaru-Găești	30.05.2025	19:57	24.11.2025	**incident**	lovire instalații feroviare
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Chitila - Golești (linie dublă, neelectrificată), s-a produs lovirea a 3 inductori de cale de către o piesă provenită de la automotorul AM 2120.						
		recomandare emisă	**1**	**I.277/1**. SNTFC „CFR Călători" SA va stabili de urgență un plan de măsuri care să aibă în vedere verificarea tuturor automotoarelor DESIRO SR 20 D privind modul de prindere al radiatoarelor de apa, ulei și aer și modul de respectare a cerințelor Nomenclatorului de lucrări nr.DT5/1/36/21.01.2019 referitoare la prinderea acestor subansamble în vederea evitării unor incidente similare.				
		recomandare implementată **(închisă)**	**1**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.I.277/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
18.	4504	călători	Bixadu Oltului	17.02.2025	08:20	12.12.2025	**accident**	deraiere vagon de călători
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Siculeni (linie simplă electrificată), s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu în sensul de mers de la primul vagon din compunerea trenului.						
		recomandări emise	**2**	**507/1**. CNCF „CFR" SA va reanaliza acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și va evalua riscurile generate de următoarele pericole: a) menținerea geometriei căii peste toleranțele admise în exploatare; b) menținerea prinderilor incomplete sau inactive, în vederea stabilirii și aplicării unor măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestora.				
				507/1. Cu ocazia acțiunilor de supraveghere realizate, în conformitate cu prevederile art.17(1) și art.9d) din OUG nr.73/2019, Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR, va solicita CNCF „CFR" SA identificarea tuturor situațiilor similare de la nivelul rețelei (în care se face trecerea de la tipul de șină a aparatului de cale la alt tip de șină fără respectarea prevederilor art.15, pct.5 din Instrucția nr.314/1989 de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal), și stabilirea măsurilor necesare pentru eliminarea acestora.				
		recomandare în curs de implementare **(deschisă)**	**1**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.507/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.				
		recomandare implementată **(închisă)**	**1**	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.1040/470/02.02.2026, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.507/2 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				

4.2. Situația implementării recomandărilor de siguranță emise în ultimi 5 ani

Investigații finalizate în anul	Număr recomandări emise	Număr recomandări implementate	Număr recomandări în curs de implementare	Număr recomandări la care ASFR a comunicat că nu vor fi implementate	Număr recomandări fără răspuns
2021	52	44	4	3	1
2022	31	26	5	0	0
2023	25	13	12	0	0
2024	33	27	5	1	0
2025	**28**	**20**	**7**	**1**	**0**
TOTAL	**169**	**130**	**33**	**5**	**1**

Director General
Laurențiu Cornel DUMITRU