MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

AGENȚIA DE INVESTIGARE FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER

RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate București în circulaţia trenului de marfă nr.66900 din data de 23.06.2026 în staţia CFR Ploiești Est



Ediţia finală
03.11.2026

ABREVIERI, ACRONIME ȘI TERMENI UTILIZAȚI

AFER= *Autoritatea Feroviară Română;*

AGIFER = *Agenția de Investigare Feroviară Română;*

ASFR =Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;

CNCFR = *Compania Națională de Căi Ferate Române ,,CFR"S.A.;*

CFR = *Căile Ferate Române;*

CE = Instalație de *Centralizare* Electronică*;*

HG = Hotărâre de Guvern*;*

IDM = Impiegatul de mișcare*;*

OTF = *Operator de Transport Feroviar;*

OUG 73/2019=*Ordonanța de urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviar;*

Regulament de investigare = *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, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010;*

Regulamentul UE 402/2013 = *Regulamentul (UE) privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor;*

RGSC = *Revizoratul General de Siguranța Circulației;*

RC = Regulator de Circulație*;*

RRLISC = *Registrul de Revizie a Liniilor, Instalațiilor de Siguranță a Circulației;*

SC = Siguranța *Circulație;*

SI = Secțiune Izolată;

RTF = Radio Telefon;

SMS = *Sistem de Management al Siguranței;*

SRCF = *Sucursala Regională de Căi Ferate;*

UE = *Uniunea Europeană;*

ES 003 = cu numărul de înmatriculare 91 53 0192 003-8*;*

LEMA 035 = cu numărul de înmatriculare 91 53 0480 035-1*;*

TSLO = Comandă specială în Instalație CE.

CUPRINS

	Pag.
A. PREAMBUL.....	5
A.1. Introducere.....	5
A.2. Procesul investigaţiei.....	5
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	6
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	7
C.1. Descrierea incidentului	7
C.2. Circumstanţele incidentului.....	8
C.2.1. Părţile implicate.....	8
C.2.2. Compunerea şi echipamentele trenului.....	8
C.2.3.Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului.....	9-11
C.2.4. Mijloace de comunicare.....	12
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar.....	12
C.3. Urmările incidentului.....	12
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....	12
C.3.2. Pagube materiale.....	12
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	12
C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului.....	12
C.4. Circumstanţe externe.....	13
C.5. Desfăşurarea investigaţiei.....	13
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	13-14
C.5.2. Sistemul de management al siguranţei.....	15
C.5.3. Norme şi reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....	16
C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant.....	17
C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalațiile feroviare.....	17-18

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie..... 19

C.5.4.3. Date constatate cu privire la materialul rulant şi instalaţiile ELF 19

C.5.5. Interfaţa om - maşină – organizatie..... 19

C.6. Analiză şi concluzii..... 20

C.7. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI..... 20

C.7.1 Cauze directe..... 20

C.7.2. Cauze subiacente..... 21

C.7.3. Cauze primare..... 21

C.8. Observaţii suplimentare..... 21

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE..... 21

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANŢĂ..... 22

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

În conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor şi a incidentelor, de dezvoltare şi îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate şi pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin hotărârea guvernului nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament*, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER asigură investigatorul principal pentru anumite incidente produse în circulația trenurilor.

Acțiunea de investigare se desfășoară împreună cu reprezentanții operatorilor economici implicați, independent de orice anchetă judiciară şi nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare şi prevenirea incidentelor sau accidentelor feroviare.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile *Regulamentului*. Investigația a fost realizată independent de orice anchetă judiciară şi nu s-a ocupat în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective.

Investigația are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor şi incidentelor feroviare, prin determinarea împrejurărilor şi identificarea cauzelor care au dus la producerea acestui incident feroviar şi, dacă este cazul, stabilirea recomandărilor de siguranță necesare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Utilizarea acestui RAPORT DE INVESTIGARE în alte scopuri decât cele referitoare la prevenirea producerii accidentelor şi incidentelor feroviare şi îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

A.2. Procesul investigaţiei

Având în vedere avizarea Revizoratului Regional de Siguranţa Circulaţiei Feroviare București din cadrul Sucursalei Regionala CF București din data de **23.06.2026**, privind incidentul feroviar produs la aceeaşi dată, în staţia CFR Ploiești Est, prin depășirea semnalului de parcurs Y8P al stației care ordona oprirea, de către trenul de marfă nr.66900 aparţinând operatorului de transport CER Fersped SRL și luând în considerare faptul că incidentul a fost clasificat inițial ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.7 din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr.I.304/24.06.2026 a Directorului General Adjunct, a fost desemnat ca investigator principal pentru acest incident un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin decizia nr.102/24.06.2026, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în incident, respectiv CNCF „CFR” SA și CER Fersped SRL.

Urmare adresei SRCF București nr SC.1/1487/29.10.2026 se modifică componența comisiei de investigare a incidentului feroviar din stația CFR Ploiești Est

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

În data de 23.06.2026, trenul de marfă nr.66900 a fost expediat din stația CFR Agigea cu destinația Hm Tileagd și a circulat în bune condiții de siguranță pe distanța Agigea - Ploiești Est.

După gararea trenului de marfă nr.66900 remorcat cu locomotiva ES 003, la linia 8A s-a efectuat schimbul de personal de tracțiune al locomotivei ES 003 din capul trenului și s-a atașat la urma trenului locomotiva împingătoare EA 035.

În vederea manevrări a două utilaje de cale ușoare ce se pot scoate de pe linie cu brațele, la magazia de linii ce se află la linia 1C, IDM dispozitor a efectuat comandă de manevră de la linia 8A la linia 1C stație pentru înzăvorârea parcursului, fapt ce a implicat și punerea semnalului de parcurs Y8P pe liber la manevră respectiv afișarea unei lumini de culoare „alb lunar".

Mecanicul de locomotivă care conducea și deservea locomotiva ES 003 a pus trenul în mișcare de la linia 8A, iar la ieșirea din grupa A către linia 1C stație a depășit semnalul de parcurs Y8P, care afișa spre tren o unitate luminoasă de culoare „alb lunar" și ordona oprirea pentru circulația trenurilor. La trecerea pe lângă semnalul de parcurs Y8P, mecanicul a acționat butonul de „Depășire ordonată", conducând trenul pe parcursul de manevră efectuat către linia nr.1C statie (linie neelectrificată), fapt ce a avut ca urmare ieșirea locomotivei ES 003 de sub firul de contact și avarierea pantografului nr.2 al acesteia.

Trenul de marfă nr.66900, aparţine operatorului de transport feroviar CER Fersped SRL, a fost remorcat cu ES 003 cu numărul de înmatriculare 91 53 0192 **003**-8 și locomotiva înpingătoare LEMA 035 cu numărul de înmatriculare 91 53 0480 035-1.

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate București pe secţia de circulaţie Buzău – Ploiești Sud, linie dublă electrificată.

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat victime, fiind constatate avarii doar la locomotiva ES 003 (pantograf nr.2 rupt) și la instalațiile IFTE.

Cauza directă, factori care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului a constituit-o eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei ES 003, reprezentată de interpretarea eronată a indicației semnalului de parcurs Y8P, ce afișa spre tren o unitate luminoasă de culoare „alb lunar", care permitea efectuarea manevrei și interzicea circulația trenului de marfă nr.66900, fapt ce avut ca urmare punerea în mișcare și depășirea semnalului de parcurs Y8P care ordona oprirea.

Factori care au contribuit:

- Neanularea indicației de „alb lunar" a semnalului de parcurs Y8P prin efectuarea comenzi „TSLO" în instalația CE, în vederea înzavorâri parcursului de manevră a două utilaje de cale ușoare.
- Lipsa de vizibilitatea a indicatorului „Sfârșitul firului de contact"ce se afla amplasat înaintea diagonalei schimbătoarelor 58/60 către linia 1C (linie neelectrificată) .

Cauzele subiacente ale producerii incidentului au fost nerespectarea unor prevederi din reglementările în vigoare, respectiv:

Instrucţiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.119. -(2) – referitoare la urmărirea indicaţiilor semnalelor fixe.

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.2 (2) – referitor la faptul că semnalul de parcurs care interzicea circulația trenului dintr-o zonă în alta a stației;

Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, art.161 (2) – referitoare la respectarea indicației semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs și de ramificație, și care nu pot fi depășite de tren decât în condițiile stabilite de regulamentul respectiv.

Cauze primare

Nu au fost identificate ***cauze primare*** ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Având în vedere modul de producere, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct.1.7 din *Regulament – „depășirea de către trenuri a semnalelor fixe sau mobile precum și a indicatoarelor care ordonă „oprirea", fără respectarea prevederilor din reglementările specifice, respectiv de către trenuri de metrou cu instalația ATP izolată"*.

Nu a fost necesară emiterea unor ***recomandări de siguranţă.***

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

În data de **23.06.2026** trenul de marfă nr.66900, urma să circule pe realația Ploiești Est – Predeal, în condiţiile de circulaţie a trenului de marfă nr.61102, prevăzut în livretul cu mersul trenurilor de marfă pe SRCF București ediția 2025/2026. – *figura nr.1*.



Figura nr.1 Locul producerii incidentului

Trenul a circulat în bune condiții de siguranță pe distanța Agigea – Ploiești Est (ultima oprire itinerarică înainte de producerea incidentului).

De la ora 09:50 s-a închis accidental circulația trenurilor peste schimbătorul de cale nr.50 din stația CFR Ploiești Est, fapt ce afecta expedierile trenurilor din grupa A cap X în direcția Ploiești Sud. La ora 11:50 trenul de marfă nr.66900 a garat în stația CFR Ploiești Est la linia 8A.

În stația CFR Ploiești Est s-a efectuat schimbul personalului de tracțiune al locomotivei ES 003 și introducerea la urma trenului a locomotivei împingătoare EA 035 care a circulat legată la tren și frână, totodată s-a efectuat și proba frânei.

După redeschiderea de la ora 13:45 a circulației trenurilor peste schimbatorul de cale nr.50, șeful de district L a solicitat către IDM Dispozitor, punerea pe linie a două utilaje de cale ușoare ce se pot scoate de pe linie cu brațele (cărucior încărcat cu scule, buloneză) și transportarea acestora la magazia de linii, situată la linia 1C stație.

IDM Dispozitor a efectuat comandă de manevră în instalația CE pentru efectuarea parcursului de la linia 8A către linia 1C stație, semnalul de parcurs Y8P s-a pus pe liber cu indicația „alb lunar", manevra fiind permisă dincolo de semnal pentru utilajele de cale.

Mecanicul de locomotivă de la ES 003 din capul trenului de marfă nr.66900, a observat indicația luminoasă de culoare „alb lunar" a semnalului de parcurs Y8P, a luat legătura prin stația RTF cu mecanicul locomotivei împingătoare EA 035 căruia i-a comunicat că au „liber" și au pus trenul în mișcare.

La trecerea pe lângă semnalul de parcurs Y8P, la viteza de 5,6 km/h mecanicul a acționat butonul de „Depășire ordonată", conducând trenul pe parcursul către linia 1C stație (linie neelectrificată).

După ce trenul a parcurs o distanță de aproximativ 150 m și a a intrat în abatere pe diagonala 58-60, mecanicul locomotivei ES 003 a constatat că parcursul este efectuat către linia 1C stație (linie neelectrificată), a luat măsuri de frânare a trenului, dar locomotiva a ieșit de sub firul de contact și s-a produs ruperea pantografului nr.2.

C.2. Circumstanţele incidentului

C.2.1. Părţile implicate

Locul producerii incidentului feroviar se află pe raza de activitate a SRCF București secția de circulație Buzău – Ploiești Sud, linie dublă electrificată.

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc incidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR" SA - SRCF București. Activitatea de întreținere este efectuată de personal specializat al Districtului de linii nr.4 Ploiești Est, aparținând Secției L.6 Ploiești.

Instalația de dirijare a traficului din stația CFR Ploiești Est este instalație de Centralizare Electronică tip SIMIS W şi este întreținută de către salariații din cadrul Secției CT 4 Ploiești – Districtul SCB Ploiești Est.

Instalațiile de comunicații feroviare sunt în administrarea CNCF „CFR" SA și sunt întreținute de salariații SC TELECOMUNICAŢII CFR SA.

Locomotiva ES 003 și EA 035 care a remorcat trenul de marfă nr.66900 și instalația de comunicații feroviare de pe acestea sunt proprietatea operatorului de transport feroviar de marfă CER Fersped SRL, care este și entitatea responsabilă cu întreținerea și sunt întreținute de unități specializate.

Personalul de conducere și deservire al locomotivelor ES 003 și EA 035 aparține operatorului de transport feroviar de marfă CER Fersped SRL.

C. 2.2. Compunerea şi echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.66900 din data de **23.06.2026** a avut următoarea compunere, 36 vagoane 144 osii, tonaj brut 2724 t, tonajul frânat automat necesar conform livretului de mers 1689 t, tonajul frânat automat real 1830 t, tonajul frânat necesar de menținere pe loc a trenului cu frâna de mână conform livretului de mers 463 t, tonajul frânat real de menținere pe loc a trenului real 768 t, lungimea 589 m.

Trenul de marfă nr.66900 a fost remorcat de locomotiva din capul trenului ES 003 cu numărul de înmatriculare 91 53 0192 003-8 și locomotiva înpingătoare EA 035 cu numărul de înmatriculare 91 53 0480 035-1. Locomotivele au fost conduse și deservite în sistem simplificat, fără mecanicii ajutor.

Caracteristicile tehnice ale locomotivei Siemens Smartron X4: 91 53 0 192 003-8 sunt următoarele:

tip ES	- Bo-Bo;
ecartament	- 1 435 mm;
viteza maximă constructivă	- 160 km/h;
lungime vehiculului	- 18980 mm;
raza minimă de înscriere în curbă	- 140 m ;
frâna automată	- tip KE – R – A – Mg – D.

Caracteristicile tehnice ale locomotivei EA 91 53 0 480 035-1 sunt următoarele:

tip LEMA	- Co-Co;
ecartament	- 1 435 mm;
viteza max constructivă	- 160 km/h;
lungime vehiculului	- 20700 mm;
raza minimă de înscriere în curbă	- 140 m ;
frâna automată	- tip KE – R – A – Mg – D.

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

C.2.3.1. Linii

În zona producerii incidentului, linia 8A din stația CFR Ploiești Est grupa A, în zona semnalului de parcurs Y8P către linia 1C stație, linia este în curbă cu deviație la dreapta în sensul de mers al trenului cu raza de 300 m și palier în sensul de mers al trenului.

C.2.3.2. Instalaţii

Semnalul de parcurs Y8P din stația CFR Ploiești Est

Semnalul de parcurs Y8P este din punct de vedere constructiv un semnal electric luminos pe catarg, cu indicații TMV (trepte multiple de viteză), comandat de instalația de Centralizare Electronică (CE) din stația CFR Ploiești Est.

Semnalul de parcurs Y8P este echipat în partea de sus a catargului cu un indicator de viteză cu fibră optică și becuri halogen, urmat de un panou tip C echipat cu trei unități luminoase tip LED și o unitate care dă indicații de manevră.

Ordinea culorilor la semnal de sus în jos este următoarea:

- indicație de viteză, lumină de culoare albă sub formă de cifră (2, 3, sau stins);
- panou tip C cu 3 unități luminoase LED (Galben-Verde-Roșu).

- unitate de manevră care afișează o lumină albă.

Indicațiile date de semnalul de parcurs sunt în conformitate cu prevederile Regulamentului de semnalizare nr.004/2006. În stare normală este afișată o indicație luminoasă de culoare roșie, spre tren, indicația fiind „*OPREȘTE fără a depăși semnalul!”*.

Pentru comanda semnalului de parcurs Y8P, se execută comenzi prin intermediul unui calculator de la postul de operare al instalației de CE din stația CFR Ploiești Est. Controlul indicațiilor semnalului de parcurs sunt afișate pe monitoare situate la postul de operare din biroul IDM dispozitor.

De-a lungul stâlpului acestui semnal se montează un reper format dintr-o placă dreptunghiulară de culoare albă cu o bandă roșie la mijlocul ei. Acest reper indică faptul că semnalul luminos respectiv, dacă ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de Regulamentul de semnalizare 004/2006.

Instalația de dirijare a traficului

Efectuarea parcursurilor de circulație și manevră în stația CFR Ploiești Est se execută prin instalația de Centralizare Electronică – respectiv de la consola de operare a impiegatului de mișcare (IDM) dispozitor al stației.

Linia 1C este prevăzuta în PTE ca linie de manevră, nu este linie de primire- expediere a trenurilor, totodată aceasta este linie neelectrificată. (Foto nr.2)

Executarea comenzi în instalatia CE se face prin selectarea semnalului de parcurs Y8P (început comandă) și semnalul de intrare XSF (sfârșit comandă), apoi transmiterea comenzii „EXECUTĂ”. În zona de „răspunsuri” apare mesajul „comanda acceptată” apoi se afișează parcursul cu trasa marcată în verde, semnalul de parcurs și ieșire indicând culoarea „verde”, (colorat în verde) – *Foto nr.4.*

Instalația CE nu selectează parcursuri de circulație din grupa A către linia 1C, la și de la această linie se pot efectua decât parcursuri de manevră.

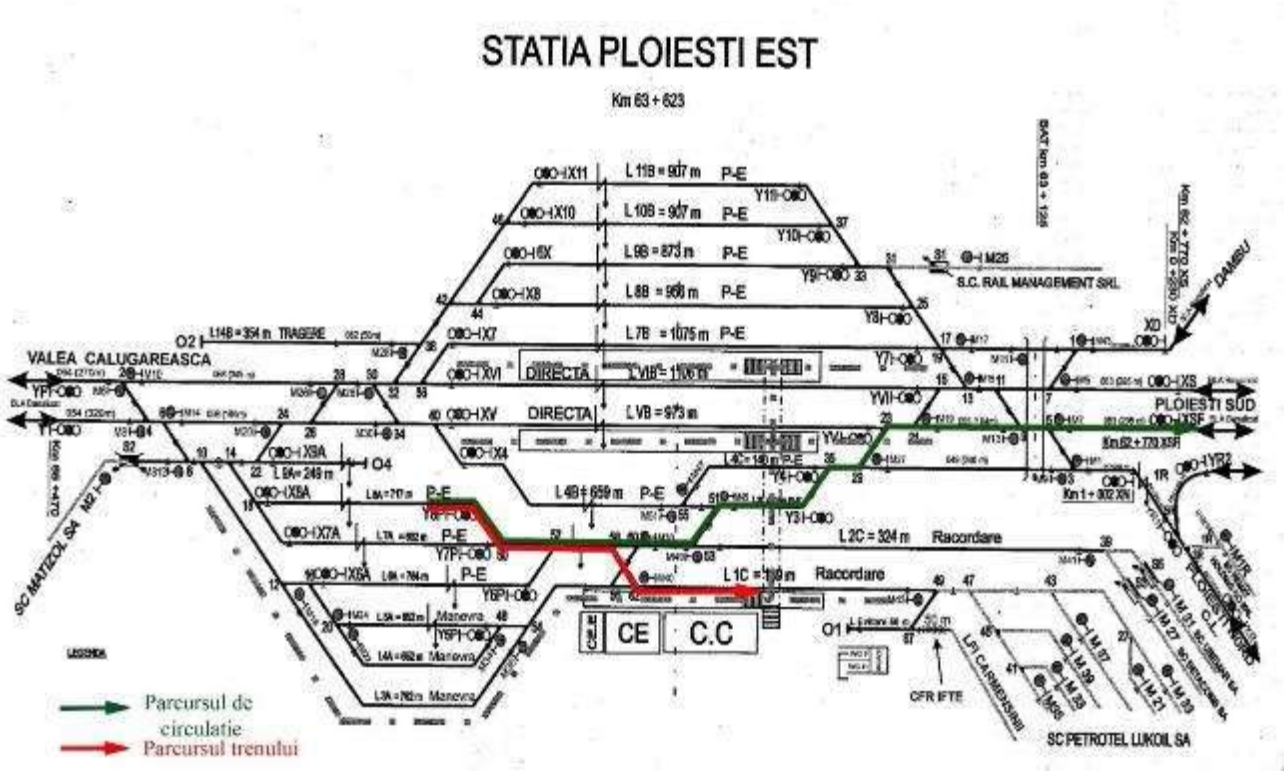


Foto nr.2 Parcursul de circulație cu semnalul Y8P

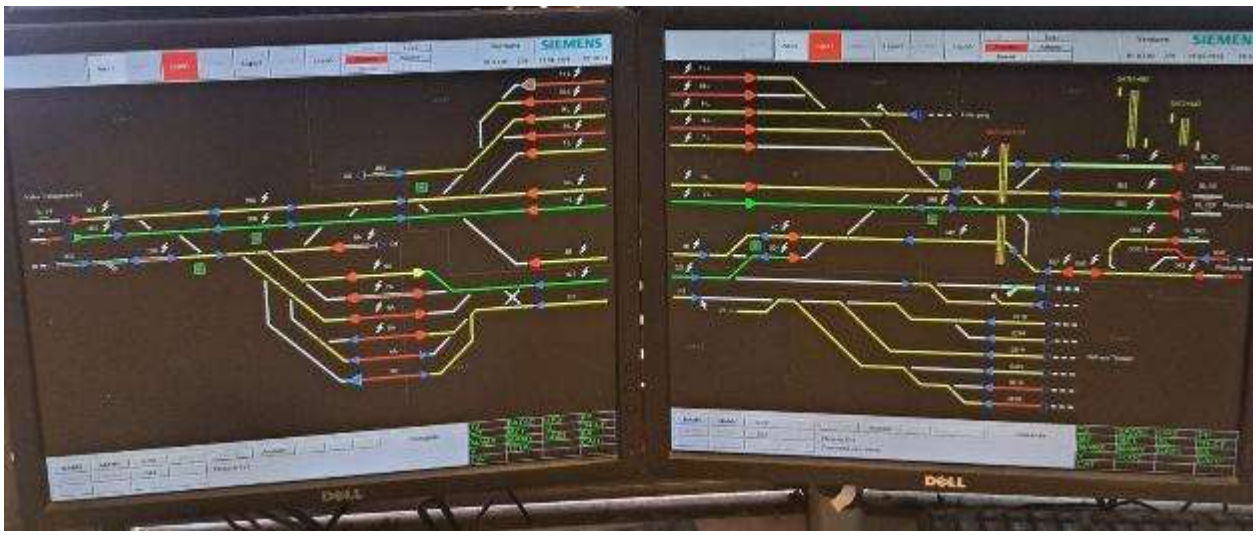


Foto nr.3 Parcursul de circulație cu semnalul Y8P cu indicația galben/3

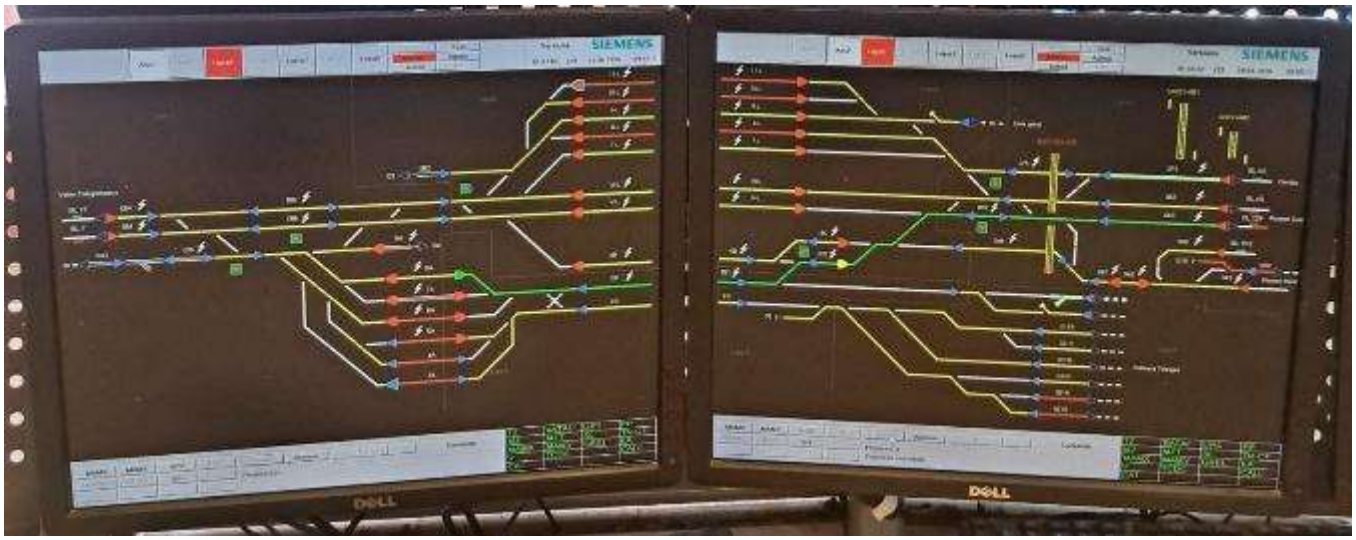


Foto nr.4 Parcurs de circulație cu semnalul Y8P cu indicația verde/3

Instalații IFTE

Indicatorul ,,Sfârșitul firului de contact" al stației CFR Ploiești Est ce semnalizează linia 1C (linie neelectrificată), nu era vizibil de la distanța de 200 m, cum ar fi trebuit să fie conform RET 002, ci doar de la o distanță de circa 50÷75 m, din cauza vegetației mari crescute lângă linia de cale ferată.

Ca urmare a încadrării locomotivei ES 003 pe diagonala 58-60 și ieșirea de sub firul de contact s-a produs ruperea pantografului nr.2 și avarii la instalațiile IFTE a următoarelor componente: ruperea cablului de la traversa rigidă 107/108, spargerea unui izolator ceramic de tip A, ruperea a două pendule și a unui izolator de secționare a macazului 58/60.

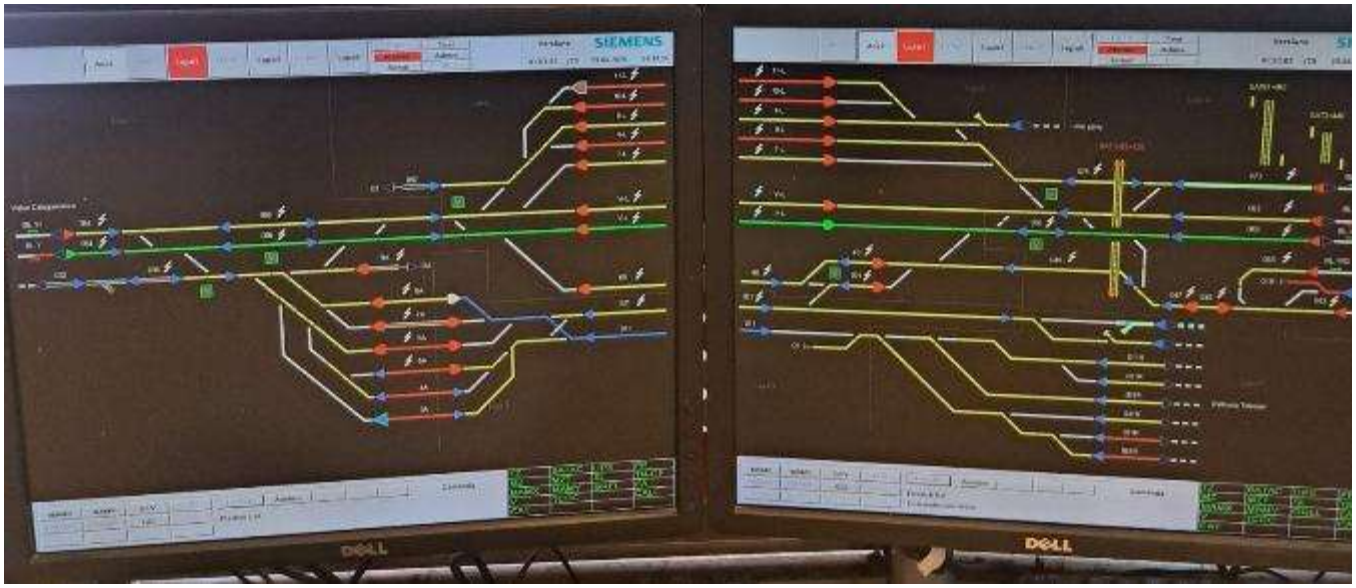


Foto nr.5 – Parcursul trenului cu indicatia alb lunar (manevră)

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicii de locomotivă şi IDM dispozitor din staţia Ploiești Est s-a făcut prin staţiile radio-telefon (RTF), acestea funcţionând corespunzător.

C.2.5. Declanşarea planului de urgenţă feroviar

Imediat după producerea incidentului feroviar, declanşarea planului de intervenţie pentru înlăturarea pagubelor şi restabilirea circulaţiei trenurilor s-a realizat prin circuitul informaţiilor precizat în *Regulament*, în urma cărora la faţa locului s-au prezentat reprezentanţi ai CNCF „CFR" SA - SRCF București, administratorul infrastructurii feroviare publice, ai operatorului de transport feroviar CER Fersped SRL și ai Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieţi omeneşti şi răniţi

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pierderi de vieţi omeneşti sau răniţi.

C.3.2. Pagube materiale

La materialul rulant (ES 003) aparținând operatorului de transport feroviar CER Fersped SRL s-au înregistrat avarii în valoare de 93.614,54 RON.

La instalațiile IFTE - SRCF București s-au înregistrat avarii în valoare de 6.821,99 RON.

C.3.3. Consecinţele incidentului în traficul feroviar

Trenul de marfă nr.66900 implicat în incident a fost reținut în stația CFR Ploiești Est pentru investigați până la ora 19:56. Nu s-au constatat întârzieri ale trenuri de călători și trenuri de marfă.

C.4. Circumstanţe externe

Luminozitatea semnalelor era corespunzătoare pentru timp de zi iar semnalul de parcurs Y8P era vizibil de la o distanță de circa 400 m.

După semnalul de parcurs, în zona de siguranță a căii ferate pe partea dreaptă a sensului de mers a trenului era vegetație mare care îngreuna vizibilitatea indicatorului ,,Sfârșitul firului de contact".

Locomotiva ES 003 s-a oprit la o distanță de aproximativ 42 m după depășirea indicatorului ,,Sfârșitul firului de contact".

La ora producerii incidentului temperatura exterioară în stația CFR Ploiești Est a fost de + 30°C.

C.5. Deşfăşurarea investigaţiei

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Rezumatul mărturiilor personalului operatorului de transport feroviar.

Din declarația personalului de locomotivă care a condus și deservit locomotiva ES 003, se pot reține următoarele:

În data de 23.06.2026 a fost comandat pentru a remorca trenul de marfă nr.66900 pe distanța Ploiești Est - Brașov cu ES 003, fapt pentru care s-a prezentat la ora 12:30 la biroul de mișcare la IDM exterior din stația CFR Ploiești Est, în vederea verificări cu fiola alcoloscop și completării foii de parcurs, precum și înmânarea documentele însoțitoare ale trenului și a OC.

După luarea în primire a locomotivei ES 003, în corpul trenului a fost introdusă locomotiva împingătoare EA 035. După ce semnalul de parcurs Y8P a afișat indicația „alb lunar" a luat legătura cu mecanicul locomotivei împingătoare căruia i-a comunicat că au liber și a pus trenul în mișcare.

După ce trenul a parcurs o distanță de aproximativ 150 m, la viteza de 7 km/h, a constatat că parcursul este către linia 1C stație (linie neelectrificată), a luat măsuri urgente de frânare a trenului, dar locomotiva a ieșit de sub firul de contact și s-a produs ruperea pantografului nr.2. Din cauza vegetației nu a observat indicatorul „Sfîrșitul firului de contact".

A fost avizată conducerea CER Fersped SRL.

Din declarația personalului de locomotivă care a condus și deservit locomotiva împingătoare EA 035, se pot reține următoarele:

În data de **23.06.2026** a avut în program remorcarea trenului de marfă nr.66900 pe distanța Ploiești Est - Brașov cu EA 035 circulând ca locomotivă împingătoare.

Locomotiva EA 035 a fost manevrată și introdusă la urma trenului în stația CFR Ploiești Est, de unde urma să participe la remorcarea trenului ca locomotivă împingătoare. După legarea la tren și frînă, a izolat instalația IDUSI, a manevrat robinetul mecanicului în poziție neutră și a comunicat aceste acțiuni mecanicului de locomotivă din capul trenului de pe ES 003.

După ce mecanicul din capul trenului i-a comunicat punerea semnalului de parcurs Y8P pe liber, a început împingerea trenului.

A împins trenul pe linia 8A Ploiești Est iar după parcurgea unei distanțe de aproximativ 150 m, la viteza între 5-7 km/h s-a produs deconectarea locomotivei ca urmare a lipsei de tensiune în linia de contact. După oprirea trenului a luat măsuri de asigurare contra fugiri a trenului, mecanicul din capul trenului a comunicat că ES 003 a ieșit de sub firul de contact.

Rezumatul mărturiilor personalului administratorului de infrastructură.

Din declarația personalului de serviciu în stație (IDM dispozitor), se pot reține următoarele:

În data de **23.06.2026** în intervalul 09:50-13:45, organul L a închis accidental circulația trenurilor și a operațiilor de manevră peste schimbătorul de cale nr.50, afectând circulația trenurilor din grupa A Ploiești Est cap X și expedierea din linia 8A a trenului de marfă nr.66900.

Trenul de marfă nr.66900 a garat la linia nr.8A la ora 11:50, având ca proces tehnologic, efectuarea schimbului de personal T la locomotiva ES 003 și introducere la urma trenului a locomotivei împingătoare EA 035.

La ora 13:45 după ce s-a redeschis circulația trenurilor și a mișcărilor de manevră peste schimbătorul de cale nr.50, șeful de district L a solicitat ca două utilaje de cale ușoare care se pot scoate de pe linie cu brațele să fie puse pe linie și manevrate din zona schimbătorului de cale nr.50 la linia 1C stație, în vederea transportări sculelor și a utilajelor la magazia de linii de la linia 1C stație.

În jurul orei 13:50 a efectuat un parcurs de manevră în instalația CE, de la linia 8A la linia 1C, cu semnalul de parcurs Y8P cu indicația de ,,alb lunar", pentru cele două utilaje de cale, fără a anula indicația de manevră a semnalului de parcurs prin acționarea comenzi ,,TSLO".

A observat pe display instalației CE ocuparea secțiunilor de macaz (50-52, 58, 62) de la semnalul de parcurs Y8P către linia 1C stație, ca urmare a punerii în mișcarea a trenului de marfă nr.66900.

După producerea incidentului a luat legătura prin stația RTF cu mecanicul de locomotivă din capul trenului, iar acesta i-a confirmat că locomotiva ES 003 se află ieșită de sub linia de contact și s-a produs ruperea pantografului nr.2.

A avizat șeful de stației și Șeful de tură de la RC Ploiești.

Din declarația personalului de serviciu în stație (IDM localist), se pot reține următoarele:

În data de **23.06.2026** la ora 09:50 a transmis operatorului RC, închiderea accidentală a circulației trenurilor și a mișcărilor de manevră peste schimbătorul de cale nr.50, afectând circulația trenurilor Ploiești Est cap X și linia 8A. Trenul de marfă nr.66900 a garat la linia nr.8A la ora 11:50.

A comunicat către IDM Dispozitor toate operațiile din procesul tehnologic a trenului de marfă nr.66900, respectiv faptul că la locomotiva ES 003 se efectuează schimbul de personal T, și că locomotiva EA 035 urmează să fie introdusă ca împingătoare.

La ora 13:45 a transmis operatorului RC, redeschiderea circulației trenurilor și a mișcărilor de manevră peste schimbătorul de cale nr.50, a asistat la solicitarea șefului de district L către IDM Dispozitor, ca două utilaje de cale ușoare care se pot scoate de pe linie cu brațele să fie manevrate de la schimbătorul de cale nr.50 la linia 1C în vederea transportări sculelor și a utilajelor de cale la magazia de linii, situată la linia 1C stație.

În jurul orei 13:50 a observat pe display-ul instalației CE, ocuparea secțiunilor de macaz, de la semnalul de parcurs Y8P către linia 1C stație. După producerea incidentului a asistat la comunicările dintre IDM Dispozitor și mecanicul de la locomotiva ES 003, referitor la faptul că trenul de marfă nr.66900 s-a pus în mișcare și locomotiva se află ieșită de sub linia de contact și s-a produs ruperea pantografului nr.2.

A fost avizat Operatorul RC.

C.5.2. Sistemul de management al siguranţei

Sistemul de management al siguranţei (SMS) la nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR" SA

La momentul producerii incidentului feroviar CNCF „CFR" SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798 privind siguranța pe căile ferate comunitare, a OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr.232/2020 privind eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, afându-se în posesia:

Autorizației de Siguranță cu numărul de identificare AS 24005 valabilă până la data de 27.12.2029, prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a confirmat îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea SMS al administratorului de infrastructură feroviară și permite acestuia să administreze/gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară și cu legislația națională aplicabilă.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare nu a considerat că este necesar a se verifica aspectele referitoare la Sistemul de Management al Siguranței, dar, în scopul îmbunătățirii siguranței feroviare, SRCF București ar putea să revadă, analizarea și identificarea riscurilor operaționale proprii, pentru a se asigura că obligațiile ce îi revin conform legislației specifice în vigoare referitoare la:

- vizibilitatea semnalelor și a indicatorelor.

- efectuarea comenziilor de circulație /manevră și speciale în instalațiile CE .

Sistemul de management al siguranţei (SMS) la nivelul operatorului de transport feroviar CER FERSPED SRL .

La momentul producerii incidentului feroviar, CER Fersped SRL în calitate de operator feroviar de transport avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2016/798/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia unui Certificat unic de siguranță cu numărul european de identificare RO 1020250239 cu validitate în perioada 20.08.2025 ÷ 19.08.2030.

În conformitate cu lista secțiilor și vehiculelor feroviare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului Unic de Siguranță, deținut la data producerii incidentului, operatorul de transport este autorizat să efectueze servicii de transport pe secția de circulație unde s-a produs incidentul, având și locomotivele ES 003 și EA 035 incluse în listă.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare a verificat dacă CER Fersped SRL și-a stabilit propriul SMS în conformitate cu cerințele stabilite în Anexa I din Regulamentul UE nr.762/2018 referitoare la:

„roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației", respectiv: „organizația se asigură că personalul cu responsabilități delegate pentru efectuarea unor sarcini legate de siguranță deține autoritatea, competența și resursele adecvate pentru a-și îndeplini sarcinile fără a fi afectat în mod negativ de activitățile celorlalte funcții din cadrul organizației;

„competențe", respectiv: „sistemul de gestionare a competențelor instituit de organizație se asigură că personalul al cărui rol afectează siguranța deține competențele necesare pentru îndeplinirea

sarcinilor legate de siguranță care țin de responsabilitatea sa", inclusiv „formarea continuă și actualizarea periodică a competențelor existente";

„monitorizare", respectiv: „organizația monitorizează periodic, la toate nivelurile din cadrul organizației, performanța sarcinilor legate de siguranță și intervine atunci când aceste sarcini nu sunt îndeplinite în mod adecvat";

„măsuri pentru abordarea riscurilor", respectiv: „organizația identifică și analizează toate riscurile operaționale, organizaționale și tehnice care sunt relevante pentru tipul, amploarea și domeniul operațiunilor desfășurate de organizație. Printre aceste riscuri se numără cele generate de factori umani și organizaționali, precum volumul de muncă, organizarea muncii, oboseala sau adecvarea procedurilor, și activitățile altor părți interesate".

În urma verificărilor efectuate, s-a constatat că personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotivele ce a format trenul nr.66900, deținea la data producerii incidentului, autoritatea, competența și resursele adecvate pentru îndeplinirea sarcinilor. În activitatea desfășurată în remorcarea trenului, acesta nu a fost influențat negativ de activitățile altor funcții din cadrul operatorului feroviar sau din cadrul administratorului de infrastructură.

De asemenea, s-a mai constatat că CER Fersped SRL are organizată efectuarea menținerii competențelor profesionale pentru personalul de locomotivă în conformitate cu prevederile OMTI nr.815/2010, în centre autorizate.

C.5.3. Norme şi reglementări. Surse şi referinţe pentru investigare

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

norme şi reglementări

Instrucţiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;

Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001;

Regulamentul de semnalizare nr.004/2006 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1482 din 04.08.2006;

Regulamentul de investigare a accidentelor şi a incidentelor, de dezvoltare şi îmbunătăţire a siguranţei feroviare pe căile ferate şi pe reţeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;

Regulamentul (UE) nr.762/2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței;

Regulamentul de punere în aplicare (UE) al Comisiei nr.402/2013privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor.

surse şi referinţe

declaraţiile salariaţilor implicaţi în producerea incidentului feroviar;

fotografii efectuate la locul producerii incidentului;

procese verbale de constatare tehnică pentru infrastructura feroviară, materialul rulant şi cel pentru verificarea şi citirea benzii de vitezometru.

C.5.4. Funcţionarea instalaţiilor tehnice, a infrastructurii şi a materialului rulant

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalaţii

Secvența evenimentelor

ora 13:45 – a fost efectuat parcurs de manevră pentru utilajele de cale ușoare de la linia nr.8A spre linia 1C stație– *foto nr.6*;

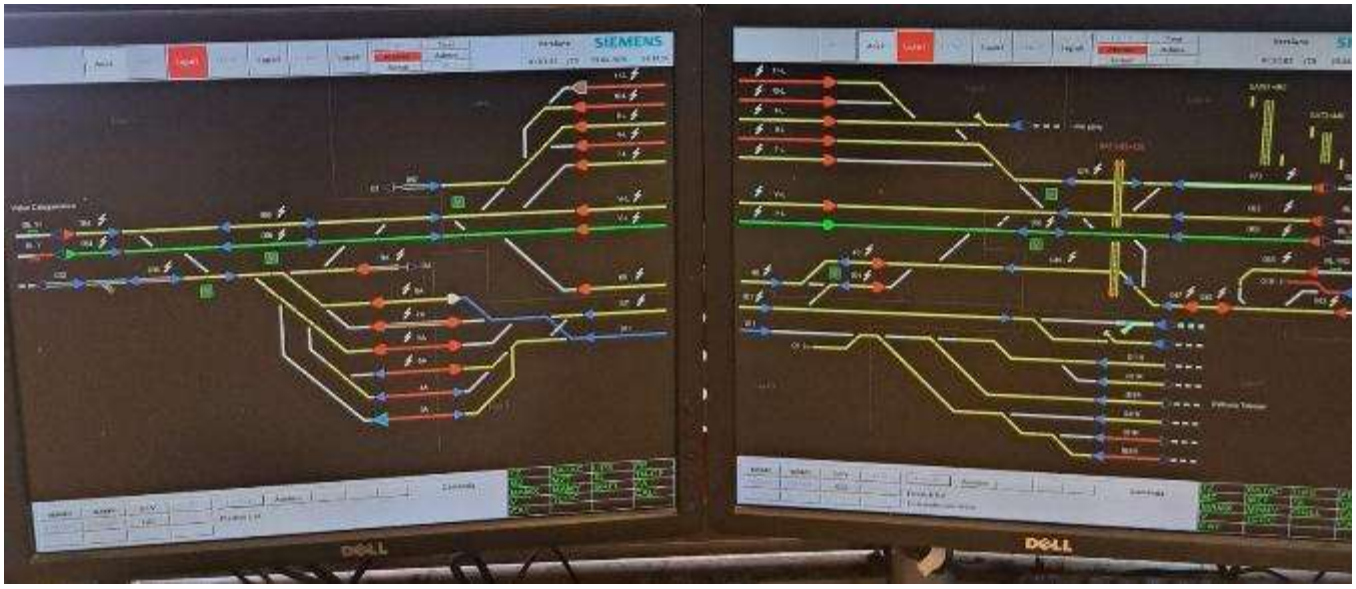


Foto nr.6

ora 13:46 – trenul de marfă nr.66900 a depășit semnalul Y8P cu indicație alb lunar, a ocupat secțiunea 50-52, iar în momentul ocupări secțiunilor de macaz nr.58 și 62 în abatere de către locomotiva ES 003, pantograful iese de sub firul de contact și se produce ruperea pantografului nr.2.

Semnalul de parcurs Y8P

Comisia de investigare a constatat faptul că de-a lungul stâlpului semnalului Y8P se găsea montat un reper format dintr-o placă dreptunghiulară de culoare albă cu o bandă roșie la mijlocul ei pentru recunoaşterea faptului că semnalul este de parcurs, în conformitate cu prevederile Regulamentului de semnalizare nr.004/2006. Semnalul de parcurs Y8P a funcţionat corespunzător pentru parcursul de manevră a utilajelor de cale ușoare ce se pot scoate de pe linie cu brațele.

Semnalul de parcurs Y8P a avut indicația „manevra permisă dincolo de semnal” pentru utilajele de cale și nu era defect la ora producerii incidentului. (Foto nr.7)

Menționăm faptul că în conformitate cu prevederile din RET 002, art. 74 (1), semnalul de parcurs Y8P fiind amplasat la linia 8A, este vizibil de la o distanță de cel putin 400 m.

Ultima verificare în comisie a acestui semnal a fost efectuată în data de 22.07.2026.



Foto nr.7

***Referitor la asigurarea vizibilității indicatorului* „Sfârșitul firului de contact”.**

Conform documentelor puse la dispoziție de SRCF București, vizibilitatea indicatorului „Sfârșitul firului de contact” se asigură de personal propriu IFTE din cadrul districtelor, în cadrul programelor de revizii ale instalațiilor.

Activitatea de curățare a vegetației din gabaritul CF se execută cu personal propriu al Secțiilor de linii, instalatii cu dispozitive de tăiere mecanizată adaptată la unele utilaje aflate în dotarea Secțiilor.

Pe raza de activitate a SRCF București, există un district PAZ Chitila care se ocupă de tăierea vegetației, dar care execută lucrări doar la sesizările primite. Execuția lucrărilor de tăiere vegetație în stația CFR Ploiești Est s-au efectuat ulterior producerii incidentului.

Din documentele puse la dispoziție de către conducerea stației CFR Ploiești Est, nu a fost întocmit nici un raport de eveniment pentru anul în curs, referitor la lipsa de vizibilitatea a indicatorului ,,Sfârșitul firului de contact” la stația CFR Ploiești Est.

C.5.4.2. Date constatate la funcţionarea materialului rulant şi a instalaţiilor tehnice ale acestuia

După producerea incidentului, la verificările efectuate la locomotiva ES 003 s-au constatat următoarele:

instalația SIFA în stare bună de funcţionare și sigilată;

instalația PZB în stare bună de funcţionare și sigilată;

instalația de radio telefon funcționa normal;

instalația pentru indicarea vitezei în stare bună şi sigilată;

instalatia de frână automată activă, iar la efectuarea probei complete, aceast a corespuns;

Locomotiva ES 003 a îndeplinit condițiile tehnice pentru remorcarea trenurilor în condiții de siguranța circulației.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la circulația trenului

Din examinarea diagramei instalației de măsurare și înregistrare a vitezei tip PZB, a reieșit faptul că trenul de marfă nr.66900 a circulat în condiții normale până la stația CFR Ploiești Est de unde a plecat la ora 13:45´47”.

Mecanicul a manipulat butonul „**Depășire ordonată**” la semnalul de parcurs Y8P din stația CFR Ploiești Est, cu influență la inductorul de 2000 Hz și a circulat cu viteza maximă de 8,4 km/h.

După ce locomotiva ES 003 s-a încadrat pe diagonala de macaze 58-62, viteza trenului a scăzut trenul fiind oprit la ora 13:48´19”.

Depășirea semnalului de parcurs care avea inductorul activ cu influența de 2000 Hz, prin manipularea butonului „**Depășire ordonată**” de către mecanicul de locomotivă, s-a efectuat contrar reglementărilor în vigoare.

În stația CFR Ploiești Est, (conform înregistrărilor), trenul a staționat până la ora 22:07.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

Timp de lucru aplicat personalului implicat

Locomotiva ES 003 a fost condusă și deservită în sistem simplificat, mecanicul a luat locomotiva în primire în stația CFR Ploiești Est în data de 23.06.2026 la ora 12:30 în vederea remorcări trenului de marfă nr.66900 pe distanța Ploiești Est - Brașov, la ora producerii incidentului mecanicul era în serviciu de circa 1 oră, 5minute.

Serviciul prestat anterior s-a încheiat în data de 21.06.2026 la ora 11:50. Mecanicul de locomotivă a avut asigurat timp liber corespunzător înainte de comanda în timpul căreia s-a produs incidentul.

De asemenea, mecanicul de locomotivă, nu a avut înainte de prezentarea din data de 23.06.2026, serviciu prestat două nopți consecutive. Menționăm faptul că în foaia de parcurs, a semnat în rubrica „sunt odihnit și în stare normală”. IDM Exterior a completat în foaia de parcurs cu mențiunea „apt serviciu”.

Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului

Mecanicii de locomotivă de la trenul de marfă nr.66900 la data producerii incidentului aveau avizele medicale și psihologic, necesare exercitării funcției, în termen de valabilitate cu mențiunea „apt".

Referitor la competențele profesionale ale personalului implicat

Mecanicii de locomotivă dețineau permisele de mecanic locomotivă și certificat complementare pentru tipul de locomotivă, respectiv pentru prestația și secția de circulație pe care s-a produs incidentul, în termen de valabilitate.

Din verificarea fișelor de instruire pe anul 2026 până la data producerii incidentului, a reieșit faptul că personalul de locomotivă a fost instruit și evaluat din reglementările specifice în ceea ce privește:

- Pornirea trenurilor când toate condițiile necesare sunt îndeplinite;
- Observarea semnalelor din cale și a semnalizărilor din cabină, interpretarea imediată și fără erori;
- Conducerea trenurilor în condiții de siguranță confrm unor moduri specifice de operare.

În opinia comisiei de investigare, la data producerii incidentului personalul de locomotivă deținea competențele necesare remorcării unui tren de marfă pe secția de circulație Ploiești Est – Brașov, în depline condiții de siguranța circulației.

C.6. Analiză şi concluzii

În data de 23.06.2026 trenul de marfă nr.66900 urma să circule pe realația Ploiești Est – Brașov în condiţiile de circulaţie a trenului de marfă nr.61102 consemnate în livretul cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursala Regionala de Căi Ferate București, ediţia 2025/2026.

Trenul a circulat în bune condiții de siguranța circulației pe relația Agigea – Ploiești Est unde a garat la linia 8A. După efectuarea schimbului de personal de tracțiune și atașarea locomotivei împingătoare EA 035, semnalul de parcurs Y8P al stației CFR Ploiești Est a afișat o lumină „alb lunar" cu indicația *„manevră permisă dincolo de semnal"*. Mecanicul locomotivei ES 003 a interpretat în mod eronat faptul că această indicație și a decis că semnalul de parcurs poate fi depășit și trenul poate fi expediat în direcția Ploiești Sud.

Mecanicul a pus trenul în mișcare, a depășit semnalul luminos de parcurs Y8P care permitea mișcările de manevră, a acționat în mod nejustificat butonul „Depășire ordonată" la trecerea peste inductorul activ de 2000 Hz al acestuia, după care fără a urmării linia și parcursul a depășit și indicatorul „Sfârșitul firului de contac" și s-a încadrat pe linia 1C stație, care era neelectrificată, fapt ce a avut ca urmare ruperea pantografului.

C.7. Cauzele incidentului

C.7.1. Cauza directă, factori care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului a constituit-o eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei ES 003, reprezentată de interpretarea eronată a indicației semnalului de parcurs Y8P, ce afișa spre tren o unitate luminoasă de culoare „alb lunar", care permitea efectuarea manevrei dar interzicea circulația trenurilor, fapt ce a vut ca urmare punerea în mișcare a trenului nr.66900 de la linia 8A și depășirea semnalului de parcurs Y8P care ordona oprirea.

Factori care au contribuit:

- Neanularea indicației de ,,alb lunar" a semnalului de parcurs Y8P prin efectuarea comenzi ,,TSLO", în instalația CE în vederea înzavorâri parcursului de manevră a două utilaje de cale ușoare.
- Lipsa de vizibilitatea a indicatorului ,,Sfârșitul firului de contact"ce se afla amplasat înainte de diagonala schimbătoarelor 58/60 către linia 1C (linie neelectrificată) .

C.7.2. Cauze subiacente

Cauzele subiacente ale producerii incidentului au fost nerespectarea unor prevederi din reglementările în vigoare, respectiv:

Instrucţiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.119. -(2) – referitoare la urmărirea indicaţiiilor semnalelor fixe.

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.2 (2) – referitor la faptul că semnalul de parcurs care interzicea circulația trenului dintr-o zonă în alta a stației;

Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, art.161 (2) – referitoare la respectarea indicației semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs și de ramificație, și care nu pot fi depășite de tren decât în condițiile stabilite de regulamentul respectiv.

C.7.3. Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

C.8. 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:

Mecanicul de locomotivă ce conducea ES 003 și mecanicul de locomotivă ce participa la remorcarea trenului cu EA 035 (locomotivă împingătoare), au comunicat reciproc condițiile de expediere din stație cât și condițiile de remorcare in vederea puneri trenului de marfă nr.66900 în mișcare, fara ca IDM Dispozitor să sesizeze sau să recepționeze acest lucru.

D. MĂSURI LUATE

1. După începerea acțiunii de investigare CER Fersped SRL prin intermediul membrului din comisie a comunicat luarea următoarelor măsuri:

- includerea în planul de lecții pentru luna octombrie ca temă suplimentară, prelucrarea cazului și un studiu de caz referitor la modul de producere al incidentului;

- efectuarea unei analize privind modul de realizare și eficiența acțiunilor de monitorizare (control) desfășurate a personalului operatorului de transport feroviar;

- includerea în registrul de riscuri asociate operațiunilor feroviare, a pericolului de depășire a unui semnal de parcurs, pentru a fi evaluat de comisia de evaluare.

2. SRCF – București a dispus începând cu data de 25.07.2026, începerea lucrărilor de defrișare a vegetației în stația CFR Ploiești Est.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANŢĂ

Nu au fost emise recomandări de siguranță

*

* *

Prezentul Raport de Investigare se va transmite către Autoritatea de Siguranţă Feroviară Română, Compania Naţională de Căi Ferate „CFR” SA şi operatorul de transport feroviar CER Fersped SRL.

Membrii comisiei de investigare: