

RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs
la data de 05 octombrie 2025 în stația București Nord



Ediție finală
31.03.2026

CUPRINS

	Pa g.
	3
A.Preambul.	4

B.2.1.Cauza directa	4
B.2.2. Cauza subiacenta	4
B.2.3. Cauza primare	4
B.3. Grad de severitate	4
B.4. Recomandări de siguranța	5
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	5
C.1. Descrierea incidentului	5
C.2. Circumstanțele incidentului	7
C.2.1. Părțile implicate	7
C.2.2. Compunerea trenurilor implicate	7
C.2.3. Descrierea infrastructurii	7
C.2.4. Mijloace de comunicare	7
C.2.5. Lucrări desfășurate la sau in vecinătatea incidentului	7
C.2.6. Declanșarea planului de urgenta feroviar	8
C.2.7. Declanșarea planului de urgenta al serviciilor publice de salvare, politie, servicii medicale	8
C.3.1. Pierderi de vieți omenești, persoane ranițe si pagube materiale	8
C.4. Circumstanțe externe	8
C.5. Desfășurarea investigației	8
C.5.1. Rezumatul mărturiilor	8
C.5.2. Sistemul de management al siguranței	12
C.5.3. Norme si reglementari	13
C.5.4. Funcționarea materialului rulant si instalațiilor tehnice	13
C.5.5. Documentație privind sistemul de operare	14
C.5.5. Interfața om-mașina-organizare	14
C.6. ANALIZA SI CONCLUZII	14
C.6.4. Analiza si concluzii	14
C.7. 1Cauza directa	15
C.7.2. Cauza subiacenta	16
C.7.3. Cauze primare	16
C.7.4. Observații suplimentare	16
C.7.5. RECOMANDARI	16

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agencia de Investigare Feroviară Română denumită în continuare AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile OUG nr.73/2019, a Hotărârii Guvernului României nr.716/02.09.2015 privind organizarea și funcționarea AGIFER precum și a *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010, denumit în continuare *Regulament de Investigare*.

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

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

A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea nr.81/2025 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 05.10.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, prin expedierea de la linia 9 a stației CFR București Nord în altă direcție de mers a trenului de călători nr.10113005 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SA) și luând în considerare faptul că incidentul a fost clasificat ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.5. – lit.c din *Regulamentul de investigare* „expedieri sau plecări de trenuri : c) în altă direcție de mers decât cea prevăzută, cu atacarea macazului care dă acces la acea direcție de mers”, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare.

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 05.10.2025, în jurul orei 11:48, IDM dispozitor din stația CFR București Nord a efectuat parcurs de ieșire de la linia 9 cu semnalul de ieșire X9 „o unitate luminoasă de culoare verde, spre tren”, indicatorul luminos de viteză indica cifra 3 iar indicatorul de direcție afișa indicația „K” (Chitila) pentru trenul de călători nr.101130005 compus din AM 3728.

La ora 11:50, IDM exterior în baza indicației de liber a semnalului de ieșire X9, fără a se convinge că indicatorul de direcție al semnalului de ieșire X9 este în concordanță cu direcția de mers „M” către P.M. Pajura, a expedit trenul de călători nr.10113005 în direcția fir I București Nord - Chitila, în loc de firul 700 București Nord - P.M. Pajura, conform livret.

Ulterior, observând ca trenul a fost expedit în altă direcție de mers, IDM din stația CFR București Nord a luat legătura prin stația RTF cu IDM din stația CFR Chitila și i-a solicitat acestuia să efectueze comandă de trecere pentru trenul nr.10113005. IDM dispozitor de la stația CFR Chitila a efectuat comandă de trecere pe linia I din stație pentru trenul de călători nr.10113 005, după care a luat legătura telefonic cu IDM dispozitor de la stația CFR Buftea și IDM dispozitor de la stația CFR Mogoșoaia.

După expediere din stația CFR Mogoșoaia trenul și-a continuat mersul conform livretului de mers garând la stația CFR Aeroport Henri Coandă T1 la ora 12:25.

În urma acestui incident nu au fost înregistrate victime omenești.

B.2.Cauzele incidentului

B.2.1. Cauza directă

Efectuarea eronată a parcursului pentru trenul nr.10113005 în direcția Chitila în loc de direcția Pajura și neverificarea pe display a acestuia înainte de expedierea trenului.

Factori care au contribuit:

- Neverificarea de către IDM Dispozitor din stația CFR București Nord, cu privire la executarea parcurșului executat pentru trenul de călători nr.10113005;
- Neurmărirea pe display de către IDM localist din stația CFR București Nord, cu privire la executarea parcurșului trenului de călători nr.10113005;
- Neverificarea pe teren a indicației indicatorului de direcție a semnalului de ieșire X9, de către IDM exterior înainte de darea semnalului de pornire a trenului de călători nr.10113005;
- Neobservarea de către mecanicul de locomotivă a indicatorului de direcție al semnalului de ieșire X9.

B.2.2. Cauze subiacente:

1. Nerespectarea Art.208. Litera „f” – din *Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005 2005* – ”IDM trebuie să verifice pe lumnoschemă sau pe display executarea corectă a parcurșului de ieșire”;

2. Nerespectarea Art.208. Litera „i” – din *Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005 2005* – „IDM trebuie să verifice pe lumnoschemă sau pe display ieșirea completă a trenului”;

3. Nerespectarea pct.5.20, 5.21– din *Fișa postului* – „IDM localist trebuie să urmărească pe display ieșirea completă a trenului și să transmită avizul de plecare către PM Pajura”;

4. Nerespectarea *Fișei nr.4 din PTE* - ”IDM exterior trebuie să se posteze la un loc care să-i permită vizibilitatea semnalului de ieșire și a locomotivei trenului expedit”;

5. Nerespectarea Art.127 litera „a” – din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva în transportul feroviar Nr.201* – ”Mecanicul de locomotiva trebuie să observe indicația semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate”.

B.2.3.Cauze primare:

Nu au fost identificate.

B.3. Grad de severitate

Incidentul a fost încadrat conform prevederilor *Regulamentului de investigare a accidentelor si incidentelor, de dezvoltare si îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate si pe rețeaua de transport cu metrourl din România* ca incident feroviar la art.8, grupa A, pct.1.5. – lit.c din *Regulamentul de investigare* „expedieri sau plecări de trenuri : c) în altă direcție de mers decât cea prevăzută, cu atacarea macazului care dă acces la acea direcție de mers”.

În conformitate cu prevederile Directivei nr.798/2016 Anexa1, *Fiecare accident grav este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave (de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri)*. Prin urmare incidentele avizate prin:

- Avizarea nr.91/2025 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 05.10.2025, transmisă la data de 09.10.2025 ora 11:57 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația CFR Chitila, încadrat la art.8, grupa A, pct.1.5.-lit.a și
 - Avizarea nr.92/2025 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 05.10.2025, ora 11:57 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația CFR Chitila, încadrat la art.8, grupa A, pct.1.6
- sunt consecințe ale incidentului investigat prin acest Raport de investigare.

B.4. Recomandări de siguranța:

Preambul recomandare de siguranță nr.I.288/1

Cu ocazia investigării s-a constatat că între cele 4 monitoare pe care se vizualizează liniile stației București Nord, aflate în Biroul de Mișcare, unde își desfășoară activitatea IDM Dispozitor și IDM Localist, există

un decalaj de continuitate al liniilor reprezentate grafic care poate conduce la interpretarea eronată a parcursurilor, mai ales în cazul în care sunt efectuate simultan parcurhuri pe linii alăturate.

Având în vedere aspectele identificate, în scopul prevenirii producerii unor incidente sau accidente similare în viitor, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări privind siguranța adresată 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.

Recomandare de siguranță nr.I.288/1

Identificarea unei soluții tehnice aplicabile la interfața grafică pentru operare, a instalației CE, care să asigure continuitatea liniilor din stația CFR București Nord.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 05.10.2025, în jurul orei 11:48, IDM dispozitor din stația București Nord a efectuat parcurs de ieșire de la linia 9A, pentru trenul de călători nr.101130005 (compus din AM 3728), pe fir 1 București Nord-Chitila în loc de linia 700 București Nord - P.M. Pajura (conform livretului).

În aceste condiții schimbătorul de cale 46/49 a fost manipulat pe „directă”, semnalul de ieșire X9 avea indicație permisivă „o unitate de culoare verde” iar indicatorului de direcție avea indicația K (fir 1 București Nord-Chitila) în loc de M (linia 700 București Nord - P.M. Pajura).

La ora 11:50, IDM exterior din stația CFR București Nord, în baza indicației de liber a semnalului de ieșire X9 și fără a se convinge că indicatorul de direcție al semnalului de ieșire X9 este în concordanță cu direcția de mers a trenului, către Pajura, a dat semnalul „pornirea trenului”.



Fig 1 – Semnalul X9 al Stației București Nord

Fig 2 – Semnalul X9 al Stației București Nord

Mecanicul de locomotivă a pus trenul de călători nr.10113005 în mișcare în baza indicației semnalului de ieșire X9 și a semnalului „pornirea trenului” dat de către IDM exterior fără să observe indicația indicatorului de direcție ”K” (fir 1 București Nord-Chitila), în loc de „M” (linia 700 București Nord - P.M. Pajura), conform livretului.

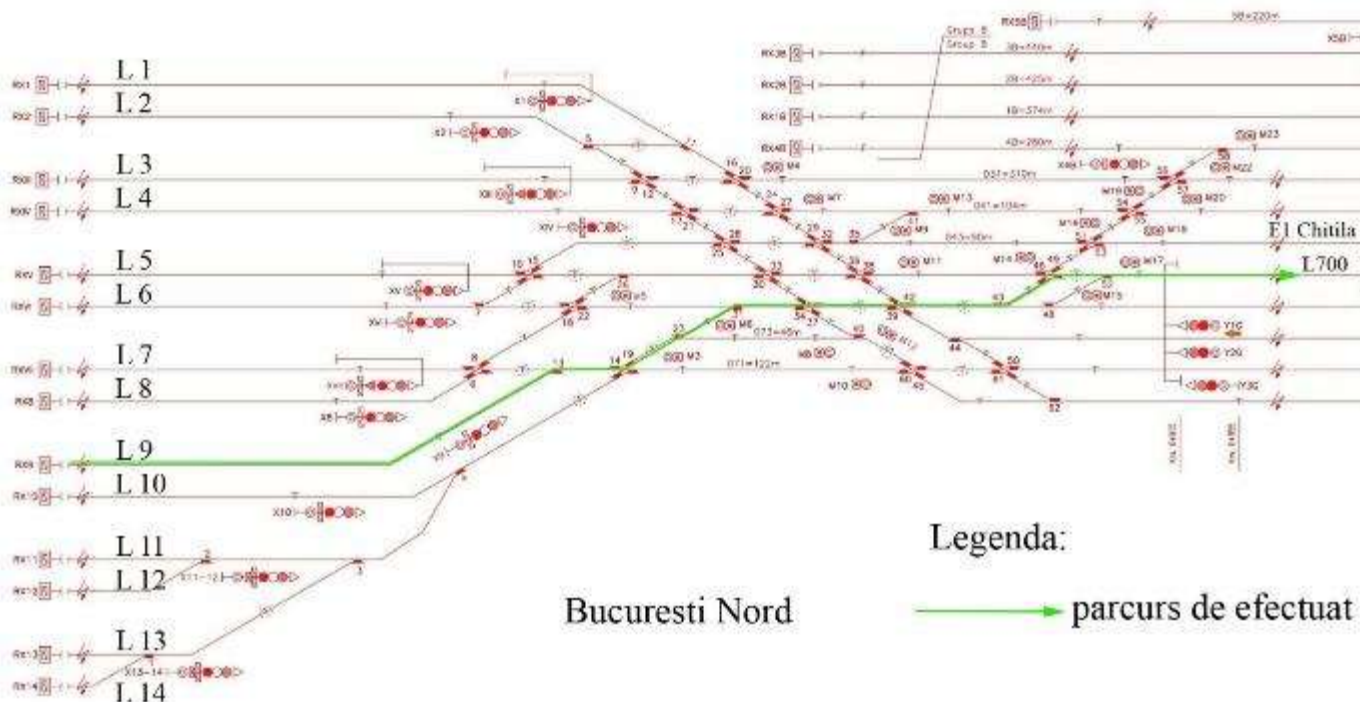


Fig. 3 – Parcurs care trebuia efectuat

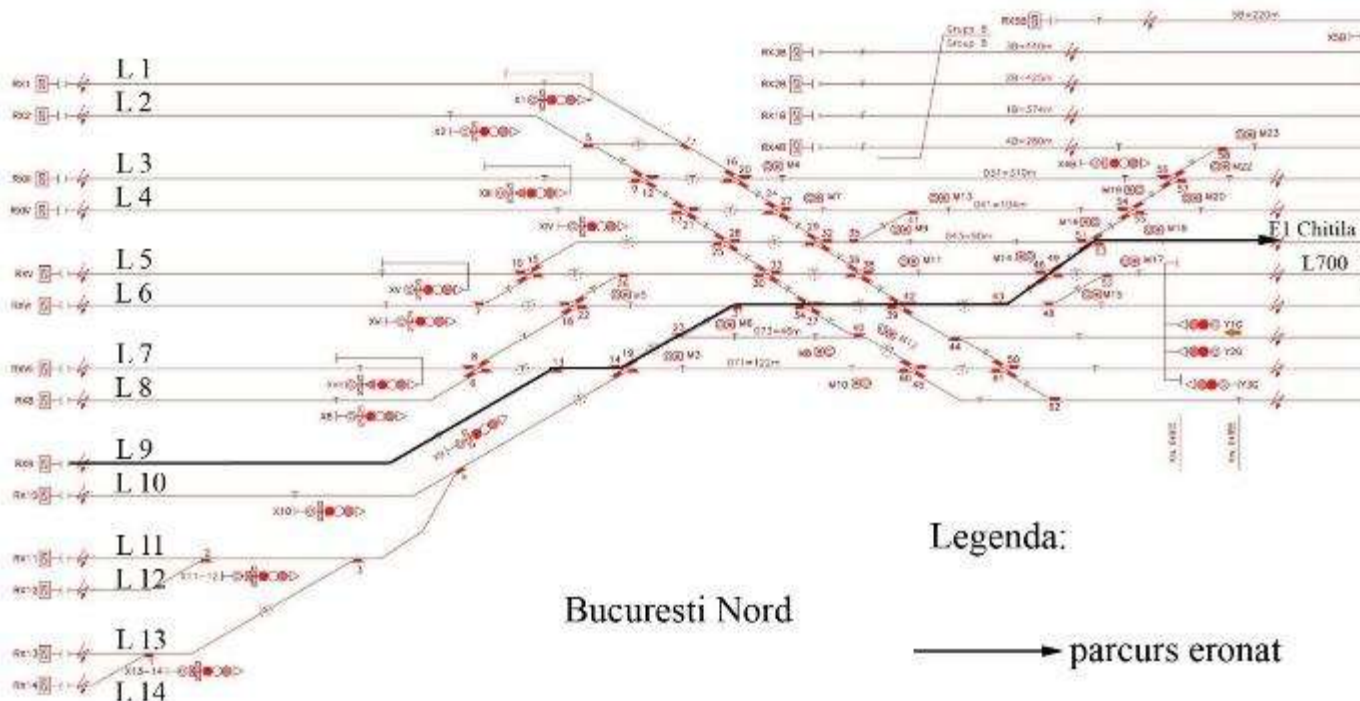


Fig.4 – Parcurs efectuat eronat

IDM din PM Pajura care urma să primească avizul de plecare al trenului de călători nr.10113005 de la IDM Localist din stația CFR București Nord a solicitat date referitoare la tren. IDM dispozitor a verificat pe display poziția trenului și a observat că a fost expediat în direcție greșită spre stația CFR Chitila Fir 1. În momentul în care a observat direcția greșită, trenul de călători nr.10113005, se afla pe secțiunea I AD F1 Chitila. A încercat să ia legătura cu mecanicul trenului prin stația RTF, nereușind să comunice cu acesta. Observând pe camerele video că trenul circulă în continuare în direcția Chitila, IDM dispozitor din stația CFR București Nord, a solicitat către IDM localist să dea dispoziție verbală și mai apoi scrisă de avizare a trenului nr.101130005 la posturile de barieră din linie curentă nr. 6 și 8.

Totodată IDM dispozitor din stația CFR București Nord a luat legătura cu IDM din stația CFR Chitila și i-a solicitat acestuia efectuarea parcurșului trenului din direcția Fir 1 Chitila – PM Buciumeni – Mogoșoaia, pentru circulația trenului pe această variantă în direcția Aeroport Henri Coandă T1.

În zona postului de barieră de la cantonul 6 mecanicul de locomotivă a observat faptul că se află pe direcție greșită și a comunicat cu IDM dispozitor din stația CFR București Nord. IDM dispozitor din stația CFR București Nord, a transmis mecanicului de locomotivă să își continue mersul spre stația Aeroport Henri Coandă T1 prin stația CFR Chitila.

IDM dispozitor a luat legătura și cu șeful de tură de la Regulatorul de Circulație, în vederea obținerii unei dispoziții RC scrise pentru circulația trenului de călători nr.10113005, prin stația Chitila și nu prin P.M. Pajura. Acesta a refuzat să răspundă la solicitarea IDM dispozitor.

În urma solicitării IDM dispozitor din stația CFR București Nord, IDM dispozitor de la stația Chitila a efectuat comandă de trecere fără dispoziție RC scrisă de la operatorul de la Regulatorul de Circulație, și fără a cere și obține cale liberă de la stația Mogoșoaia, fără emiterea unui ordin de circulație și fără a înscrie trenul de călători nr.10113 005 în Registrul unificat de căi libere și mișcare (RUCLM) pe linia I din stația CFR Chitila.

IDM dispozitor din stația CFR Chitila a luat legătura telefonic cu IDM dispozitor de la stația CFR Buftea și IDM dispozitor de la stația CFR Mogoșoaia referitor la circulația trenului de călători nr.10113005 iar aceștia au acceptat tacit circulația trenului fără a avea dispoziție RC.

După trecerea trenului prin Stația CFR Chitila, IDM dispozitor din stația CFR Buftea a efectuat comandă de trecere a trenului de călători nr.101130005, fără dispoziție RC scrisă de la operatorul de la Regulatorul de Circulație, fără consimțământ de cerere și acordare de cale liberă, înscrise în RUCLMC în direcția Mogoșoaia.

IDM din stația CFR Mogoșoaia a primit trenul de călători nr.10113005 din direcția Buftea fără dispoziție scrisă a operatorului de la R.C. și a înregistrat fictiv avizul de plecare din stația CFR Buftea în RUCLCM. Întrucât trenul de călători nr.10113005 a circulat pe fir 1 București Nord-Chitila în loc de linia 700 București Nord - P.M. Pajura acesta a a garat pentru debarcarea calatorilor în stația CFR Mogoșoaia. Conform livretului de mers pe linia 700 București Nord – P.M.Pajura trenul de călători nr.10113005 trebuia să oprească la PO Mogoșoaia și nu în stația CFR Mogoșoaia.

După expediere din stația CFR Mogoșoaia la ora 12:15 trenul de călători nr.10113005 și-a continuat mersul conform livretului de mers, sosind la stația Aeroport Henri Coandă T1 la ora 12:25, cu o întârziere de 11 minute.

C.2. Circumstanțele incidentului:

C.2.1.Părțile implicate

Personalul care a deservit trenul nr.100113005, aparține operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL.

Personalul care a manipulat instalația CE aparține de stația CFR Gara de Nord – Sucursala Regională de Cai Ferate București.

C.2.2. Compunerea trenurilor implicate:

Trenul nr.101130005 a fost compus dintr-un automotor tip BR643 cu nr.95 80 0643 228-9/95 800643 728-8 tonaj brut 67 t, 6 osii, masă frănată după livret 67/7 de fapt 98/16, 35 metri.

Automotorul nr.95 80 0643 228-9/95 80 0643 728-8 ce a compus trenul aparține operatorului detransport feroviar Transferoviar Călători SRL și este întreținut și revizuit de către SC Transferoviar Călători SRL - Punct de Lucru Slanic (P.L. Slănic).

C.2.3. Descrierea infrastructurii:

Linia de cale ferată unde a avut loc incidentul feroviar este în administrarea CNCF „CFR” SA – Sucursala Regională CF București și este compusă din curbe pe aparatele de cale.

- TDJ nr.46/49 din stația CFR Gara de Nord este de tip 49 raza 190;
- Tangenta 1/9;
- Acele sunt flexibile;
- Montajul pe traverse de lemn;
- Prindere K;
- Cale cu joante;
- Electromecanismul de macaz trifazat tip L 700H Thales.

C.2.4.Date referitoare la instalații



Figura nr.5

Circulația și manevra în stația CFR Gara de Nord se efectuează de la postul PCCE (postul de conducere centralizat electronic), unde își desfășoară activitatea IDM Dispozitor și IDM localist al stației București Nord.

IDM dispozitor conduce circulația și manevra până la limitele stației CFR București Nord (semnalele de intrarea în stație).

- semnalul de intrare YB din stația București Basarab
- semnalul de intrare Y din direcția Bucureștii Noi Fir 1
- semnalul de intrare YF din direcția Bucureștii Noi Fir 2
- semnalul de intrare YIIIK din direcția Pajura (Fir 3 Chitila)
- semnalul de intrare YIIK din direcția Chitila Fir 2
- **semnalul de intrare YIK din direcția Chitila Fir1**
- **semnalul de intrare YM din direcția PM Pajura (Linia 700 sens Mogoșoaia)**
- semnalul de intrare YC din direcția Racordare Pajura (sens Băneasa/Constanța)
- semnalul de intrare YID din direcția București Grivița Fir 1
- semnalul de intrare YIID din direcția București Grivița Fir 2

IDM Dispozitor și IDM Localist își desfășoară activitatea prin manipularea instalației CE urmărind pe cele 4 monitoare aflate în biroul de mișcare (Figura nr.5) desfășurarea circulației/ manevrei din stația București Nord .

Pe monitorul notat cu 1 se află liniile primire/expediere 1,2, III, IV, V, VI din stația Gara de Nord.

Pe monitorul notat cu 2 se află liniile primire/expediere VII,8,9,10,11,12,13,14 din stația Gara de Nord.

Pe monitorul notat cu 3 se află liniile 1AT-7AT din stația Grivița

Pe monitorul notat cu 4 se află liniile din direcțiile Chitila, Mogoșoaia, Băneasa.

Legătura prin cele 4 monitoare se efectuează

- prin 2G/4G,2F/4F,2E/4E,2D/4D între monitorul 1 și 2;
- prin 1C/2C,1B/2B,1C/2C între monitorul 2 și 3;
- prin 3L/4L, 3K/4K, 3J/4J,3I/4I și 3H/4H între monitorul 1 și 4.

Nu există o continuitate a reprezentării liniilor între monitoare, existând un decalaj între monitoare.

Pe monitoare apar notații ale liniilor, schimbătoarelor de cale, semnalelor, conform situației reale din teren.

Punctele de legătură ale liniei între monitoare nu reprezintă elemente ale infrastructurii (linie, schimbătoare de cale, semnale).

C.2.5. Mijloace de comunicare:

Prin stația RTF.

C.2.6. Lucrări desfășurate la/sau în vecinătatea incidentului:

La locul producerii incidentului feroviar și în vecinătatea acestuia nu se efectuau lucrări la infrastructură.

C.2.7. Declanșarea planului de urgență feroviară:

În urma acestui incident nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

Nu a fost necesară declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, de poliție și al serviciilor medicale.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale:

Nu au fost răniți salariați ai caii ferate sau terțe persoane.

Nu au fost consecințe asupra mediului înconjurător.

Nu au fost pagube materiale la infrastructură.

Nu au fost pagube materiale la materialul rulant.

Nu au fost întârzieri de trenuri.

C.4. Circumstanțe externe:

La data de 05.10.2025, în jurul orei 11:48, temperatura în aer a fost de circa 14°C, cerul a fost senin, vizibilitatea corespunzătoare (bună).

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor:

C.5.1. Rezumatul mărturiilor:

Din declarațiile **șef de tură RRC București** și chestionar se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în data de 05.10.2025 în jurul orei 12:07, a fost avizat telefonic de către IDM dispozitor din stația CFR București Nord că a efectuat comandă de ieșire pentru trenul nr.10113005 din linia 9A în direcția Chitila Fir 1 în loc de PM Pajura (linia 700);
- A verificat pe fir RC Urziceni unde se află trenul nr.10113005, IDM din stația Mogoșoaia a confirmat că intră în stație din direcția Buftea (R3 Buciumeni);
- A fost contactat de către IDM Dispozitor București Nord în vederea obținerii unei dispoziții scrise ca trenul nr.10113005 să circule prin stațiile Chitila - Buftea (R3 Buciumeni) - Mogoșoaia și nu s-a dat curs solicitării;
- a avizat conducerea RRC și Șef Divizie Trafic.

Din declarațiile **Operator RC** și chestionar se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în data de 05.10.2025, a fost avizat de către Șeful de tură de la RRC București și de către IDM dispozitor Mogoșoaia că trenul nr.10113005 se află în fața semnalului de intrare a stației Mogoșoaia (din direcția Buftea) în loc de PM Pajura (linia 700);
- A dispus către IDM din stația Mogoșoaia ca trenul nr.10113005 să circule la Aeroport Henry Coandă T1, a sunat la stația Chitila și a trasat trenul circulat prin stația Chitila „circulat neavizat”, trenul a fost analizat de la stația Mogoșoaia;

Din declarațiile **IDM dispozitor București Nord** și chestionar se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025, în jurul orei 11:48 a efectuat comandă de ieșire pentru trenul nr.10113005 din linia 9A în direcția Chitila în loc de PM Pajura (linia 700). A fost întrebat de către IDM din PM Pajura cu privire la circulația trenului nr.10113005 și a conștientizat că a îndrumat trenul în altă direcție de mers, trenul se afla în mers pe secțiunea IAD București Nord – Chitila Fir 1, a încercat să ia legătura cu mecanicul de locomotivă prin stația RTF dar nu a răspuns, a vorbit cu IDM Localist să anunțe trenul la posturile de barieră din linie curentă (canton 6, canton 8), trenul a ajuns pe IIAD București Nord – Chitila Fir 1, în zona cantonului 6 mecanicul a observat că trenul se află în altă direcție de mers și a confirmat că poate să meargă în continuare la stația Chitila;
- A luat legătura cu IDM Dispozitor din stația Chitila ca să primească și să expedieze trenul nr.10113005 în direcția Mogoșoaia;
- A luat legătură cu șeful de tură de la RRC București în vederea obținerii unei dispoziții scrise ca trenul nr.10113005 să circule prin stația Chitila - Mogoșoaia în loc de PM Pajura-Mogoșoaia, motivând că sunt alocate trase pe timpul închiderilor de linii;
- după aproximativ 15 minute de la convorbirea cu șeful de tură de la RRC București a fost contactat de către RRSC București pentru a transmite detalii cu privire a circulației trenului nr.10113005 și a transmis datele reale;
- Nu a avizat conducerea stației București Nord.

Din declarațiile **IDM Localist București Nord** și chestionar se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025, în jurul orei 11:48 a fost solicitat de către IDM Dispozitor să caute și să verifice în Registrul de Dispozitii RC, dispoziția RC de punere în circulație a locomotivei DA017 de la stația București Nord la stația Chitila;
- După câteva minute IDM Dispozitor a fost întrebat de către IDM din PM Pajura cu privire la circulația trenului nr.10113005 și a conștientizat că a fost îndrumat trenul în altă direcție de mers, trenul se afla în mers pe secțiunea IAD București Nord – Chitila Fir 1;

- IDM dispozitor a solicitat să anunțe trenul nr.10113005 la posturile de barieră din linie curentă (canton 6, canton 8), în zona cantonului 6 mecanicul de locomotivă a observat că trenul se află în altă direcție de mers, a luat legătura prin stația RTF cu IDM Dispozitor și a confirmat că poate să meargă în continuare la stația Chitila pentru stația Mogoșoaia;
- Nu a avizat conducerea stației București Nord.

Din declarațiile **IDM Exterior București Nord și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025, în jurul orei 11:50, a văzut indicația semnalului de ieșire pentru trenul nr.10113005 de la linia 9A fără a percepe indicatorul de direcție.
- A comunicat către IDM Dispozitor prin stația RTF că trenul nr.10113005 are comandă de ieșire de la linia 9A cu indicația de liber, trenul poate fi expedit în direcția Mogoșoaia, fără a se convinge personal asupra indicatorului de direcție a semnalului de ieșire s-au prin comunicări cu IDM Dispozitor.

Din declarațiile **IDM dispozitor Mogoșoaia și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025 și a observat că PM Pajura nu are comandă pentru trenul nr.10113005, IDM Dispozitor din stația Chitila ia comunicat că trenul nr.10113005 circulă prin stația Chitila;
- Când trenul nr.10113005 a apărut pe IIAD Chitila – R3 Buciumeni a luat legătura cu Operatorul RC pentru a obține informații;
- A fost informat de către Operatorul RC că trenul nr.10113005 circulă din direcția Chitila și a efectuat comandă de intrare în stație, după debarcare a 3 călători a efectuat comandă de ieșire în direcția Racordare Aeroport Henri Coandă;
- a avizat conducerea stației Mogoșoaia.

Din declarațiile **IDM dispozitor Chitila și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025, a fost sunat de către IDM Dispozitor din stația Chitila că a îndrumat trenul nr.10113005 în altă direcție de mers și că se află pe secțiunea IIAD București Nord – Chitila Fir 1;
- A luat legătura telefonic cu IDM din stațiile Buftea și Mogoșoaia în vederea expedierii trenului nr.10113005 în direcția R3 Buciumeni – Mogoșoaia, a efectuat comandă de intrare la linia 1 Chitila;
- A luat legătura prin stația RTF cu mecanicul trenului nr.10113005 și a efectuat comandă de ieșire fără a înscrie în Registrul Special Căi Libere, și fără a cere și obține cale liberă de la stația Buftea pentru stația Mogoșoaia;
- a avizat conducerea stației Chitila după aproximativ 2 ore.

Din declarațiile **IDM Localist Chitila și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025, în jurul orei 11:55, IDM Dispozitor Chitila a fost sunat de către IDM Dispozitor București Nord, din convorbirea respectivă a înțeles că trenul nr.10113005 a fost îndrumat în altă direcție de mers, trenul se afla în mers pe distanța București Nord – Chitila Fir 1;
- IDM Dispozitor a luat legătura telefonic cu IDM din stațiile Buftea și Mogoșoaia în vederea expedierii trenului nr.10113005 în direcția R3 Buciumeni – Mogoșoaia;
- IDM Dispozitor a efectuat comandă de ieșire a trenului nr.10113005 fără a avea aviz de plecare de la stația București Nord în RUCLCM, și nu a cerut și obținut cale liberă de la stația Mogoșoaia cât și consimțământ (formula 11) de la stația Buftea;
- Nu a avizat operatorul RC și nici conducerea stației Chitila.

Din declarațiile **IDM dispozitor Buftea și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025, a fost sunat de către IDM Dispozitor din stația Chitila și ia comunicat că trenul nr.10113005 circulă prin stația Chitila, trenul a fost îndrumat de stația București Nord în direcție greșită;

- A efectuat comandă de trecere în direcția Mogoșoaia fără a avea aviz de plecare a trenului nr.10113005 de la stația Chitila în RUCLCM, trenul nu a circulat pe bază de înțelegere telefonică cale liberă la stația Mogoșoaia;
- trenul nr.10113005 nu a avut dispoziție RC, circulând în baza semnalelor luminoase și nici date de circulație în evidențele de mișcare;
- Nu a avizat operatorul RC și nici conducerea stației.

Din declarațiile **Mecanicului de locomotivă și chestionar** se pot reține următoarele:

- A fost de serviciu în tura din data de 05.10.2025, în jurul orei 11:48;
- A fost de serviciu în data de 05.10.2025, în conducerea trenului nr.1013005 a primit semnalul de pornirea trenului de la IDM Exterior București Nord și în baza indicației a semnalului de ieșire de la linia 9A București Nord, a pus trenul în mișcare, în dreptul semnalului de ieșire a observat indicația de liber (verde cu 3 sus) fără ca să se uite la indicatorul de direcție;
- După ce a depășit zona macazelor și atacarea ultimului macaz din parcurs și-a dat seama că a ieșit pe Fir 1 București Nord – Chitila;
- A luat legătura prin stația RTF cu IDM Dispozitor din stația București Nord și au decis ca trenul să își continue mersul prin Chitila - Buftea (R3 Buciumeni)-Mogoșoaia;
- trenul nr.1013005 și-a continuat mersul în baza semnalelor luminoase Chitila - Buftea (R3 Buciumeni)-Mogoșoaia, la stația Mogoșoaia a oprit în stație pentru debarcare a 3 călători;
- trenul a fost expedit la Aeroport Henri Coandă unde a sosit cu o întârziere de 11 minute.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței feroviare:

3.2. Sistemul de management al siguranței:

C.5.2.1. La nivelul administratorului de infrastructură al 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 2016/798/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia Autorizației de Siguranță cu numărul de identificare AS 24005 cu termen de validitate în perioada 28.12.2021 ÷ 27.12.2029.

C.5.2.2. La nivelul operatorului de transport feroviar de călători Transferoviar Călători SRL

La momentul producerii incidentului feroviar, Transferoviar Călători SRL în calitate de operator de transport feroviar de călători, deținea certificatul unic de siguranță cu numărul de identificare UE:RO 1020210045 emis la data de 01.05.2021, valabil de la data emiterii până la data de 30.04.2026, care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare, inclusiv prevederile adoptate de întreprinderea feroviară în vederea îndeplinirii cerințelor specifice necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță pe rețeaua de cale ferată, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE și cu legislația națională aplicabilă.

C.5.3. Norme si reglementari. Surse si referințe pentru investigare.

Norme si reglementari:

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

- *Regulamentul de investigare a accidentelor si incidentelor, de dezvoltare si îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate si pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin HG 117/2010;
- *Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005*, aprobat prin O.M.T.C.T. nr.1816 din 26.10.2005;
- *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotiva in transportul feroviar nr.201*, aprobat prin O.M. nr.2229 din 23.11.2006;
- *Regulamentul de semnalizare nr.004/2006.*

C.5.4. Funcționarea materialului rulant si instalațiilor tehnice:

C.5.4.1.Mijloacele de comunicare:

Stațiile RTF de pe locomotive, erau în stare bună de funcționare.

C.5.4.2.Materialul rulant:

La automotorul implicat în incident, instalațiile de control punctual al vitezei și autostop (PZB) erau în funcțiune și sigilate.

Dispozitivul de siguranță și vigilență (DSV) tip SIFA era sigilat și funcționa instrucțional.

C.5.4.3. Date constatate la linii și instalații:

Urmare a incidentului produs nu au fost linii închise și nu s-au produs pagube la instalații.

C.5.4.4.Date constatate la trenul de călători

În urma interpretării cu ocazia citirii și interpretării înregistrarilor care a fost descarcate din memoria nevolatilă a instalației PZB cu care este dotat automotorul tip BR 643 cu nr. 95 80 0643 228-9 / 95 80 0643 728-8 care apartine S.C. Transferoviar Călători S.R.L., și care a remorcat trenul de calatori nr.10113005 pe distanța de circulație București Nord Gr. A – Aeroport H. Coandă T1 în data de 05.10.2025 s-a constatat că pe distanța de circulație București Nord Gr. A – Aeroport H. Coandă T1 circulația trenului nr.10113005 s-a desfășurat astfel:

1. Din stația București Nord Gr. A trenul a fost expedit la ora 11:50:22 și a circulat fără oprire în direcția Chitila unde a trecut la ora 12:00:11, după parcurgerea unei distanțe de 9,5 km cu o viteză maximă de 80 km/h;

2. Din stația Chitila trenul a circulat în continuare fără oprire, ieșind în abateri în direcția P. mac. R1 Buciumeni și P. mac. R3 Buciumeni în direcția Mogoșoaia unde a oprit la ora 12.15.21;

3. Din stația Mogoșoaia după o staționare de 26” trenul este expedit la ora 12:15:47 circulând în continuare conform livret în direcția R. Aeroport T1;

4. După parcurgerea unei distanțe de 2,2 km trenul este oprit conform livret în P.O. Patinoar la ora 12:23:40 cu + 15’10” față de livret;

5. Din P.O. Patinoar trenul este pus în mișcare la ora 12:24:17 după o staționare de 37” (+ 15’17” față de livret) și circulă în continuare către Aeroport H. Conadă T1 unde este garat la ora 12:25:22.

P.S. Înregistrările instalației PZB au o abatere de – 4 minute, astfel că în interpretarea procesului verbal timpul a fost corectat prin adăugarea a 4 minute.

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație:

Personalul ce a manipulat instalația CE tip THALES, cu responsabilități în siguranța feroviară, implicat în producerea incidentului efectua serviciu în tura, fără depășirea duratei de lucru reglementată și era autorizat/atestat profesional și deține aviz medical și psihologic în termenul de valabilitate.

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

Cadrul de reglementare (planul tehnic de exploatare al stației, instrucțiunile și regulamentele de serviciu) definesc în mod clar modul de desfășurare a activității de circulație și manevră, în condițiile specifice stațiilor CFR București Nord, Chitila, Buftea, Mogoșoaia.

Nu au existat schimbări organizaționale care să fi influențat producerea incidentului.

C.6. ANALIZA SI CONCLUZII

C.6. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Starea tehnică a suprastructurii căii nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Starea tehnică a instalațiilor feroviare nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor

Automotorul nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere al incidentului:

Conform livretului, trenul de călători trebuia să circule în direcția Aeroport Henri Coandă T1 pe linia 700 cu oprire în Parc Mogoșoaia h. și Punct Opre Patinoar.

De la momentul expedierii trenului din stația CFR București Nord acesta a circulat pe un alt traseu (F1 Chitila) față de cel din livretul de mers până la stația CFR Mogoșoaia fără respectarea condițiilor impuse de instrucțiunile în vigoare. Datorită parcursului eronat din stația CFR București Nord pe firul 1 Chitila trenul nu a mai oprit în Parc Mogoșoaia h. care se afla pe linia 700.

Trenul a oprit la stația CFR Mogoșoaia și a revenit pe trasa normală a liniei 700 conform livretului oprind la Punct Opre Patinoar sosind apoi în stația Aeroport Henri Coandă T1.

IDM din PM Pajura care urma să primească avizul de plecare al trenului de călători nr.10113005 de la IDM localist din stația CFR București Nord a solicitat date referitoare la tren. IDM dispozitor a verificat pe display poziția trenului și a observat că a fost expediat în direcție greșită spre stația CFR Chitila Fir 1. În momentul în care a observat direcția greșită, trenul de călători nr.10113005, se afla pe secțiunea I AD F1 Chitila. A încercat să ia legătura cu mecanicul trenului prin stația RTF, nereușind să comunice cu acesta. Observând pe camerele video că trenul circulă în continuare în direcția Chitila, IDM dispozitor din stația CFR București Nord, a solicitat către IDM localist să dea dispoziție verbală și mai apoi scrisă de avizare a trenului nr.10113005 la posturile de barieră din linie curentă nr.6 și 8.

Totodată IDM dispozitor din stația CFR București Nord a luat legătura cu IDM din stația CFR Chitila și i-a solicitat acestuia efectuarea parcursului trenului din direcția Fir 1 Chitila – PM Buciumeni – Mogoșoaia, pentru circulația trenului pe această variantă în direcția Aeroport Henri Coandă T1.

La postul de barieră de la cantonul 6 mecanicul de locomotivă a observat faptul că se află pe direcție greșită și a comunicat cu IDM dispozitor din stația CFR București Nord. IDM dispozitor din stația CFR București Nord, a transmis mecanicului de locomotivă să își continue mersul spre stația Aeroport Henri Coandă T1 prin stația CFR Chitila.

IDM dispozitor a luat legătura și cu șeful de tură de la Regulatorul de Circulație, în vederea obținerii unei dispoziții RC scrise pentru circulația trenului de călători nr.10113005, prin stația Chitila și nu prin P.M. Pajura. Acesta a refuzat să răspundă la solicitarea IDM dispozitor.

În urma solicitării IDM dispozitor din stația CFR București Nord, IDM dispozitor de la stația Chitila a efectuat comandă de trecere fără dispoziție RC scrisă de la operatorul de la Regulatorul de Circulație, și fără a cere și obține cale liberă de la stația Mogoșoaia, fără emiterea unui ordin de circulație și fără a înscrie trenul de călători nr.10113 005 în Registrul unificat de căi libere și mișcare (RUCLM) pe linia I din stația CFR Chitila.

IDM dispozitor din stația CFR Chitila a luat legătura telefonic cu IDM dispozitor de la stația CFR Buftea și IDM dispozitor de la stația CFR Mogoșoaia referitor la circulația trenului de călători nr.10113005 iar aceștia au acceptat tacit circulația trenului fără a avea dispoziție RC.

După trecerea trenului prin stația CFR Chitila, IDM dispozitor din stația CFR Buftea a efectuat comandă de trecere a trenului de călători nr.101130005, fără dispoziție RC scrisă de la operatorul de la Regulatorul de Circulație, fără consimțământ de cerere și acordare de cale liberă, înscrise în RUCLMC în direcția CFR Mogoșoaia.

IDM din stația CFR Mogoșoaia a primit trenul de călători nr.10113005 din direcția Buftea fără dispoziție scrisă a operatorului de la R.C. și a înregistrat fictiv avizul de plecare din stația CFR Buftea în RUCLCM. Întrucât trenul de călători nr.10113005 a circulat pe fir 1 București Nord-Chitila în loc de linia 700 București Nord - P.M. Pajura acesta a garat pentru debarcarea calatorilor în stația CFR Mogoșoaia. Conform livretului de mers pe linia 700 București Nord – P.M.Pajura trenul de călători nr.10113005 trebuia să oprească la PO Mogoșoaia și nu în stația CFR Mogoșoaia.

După expediere din stația CFR Mogoșoaia la ora 12:15 trenul de călători nr.10113005 și-a continuat mersul conform livretului de mers, sosind la stația Aeroport Henri Coandă T1 la ora 12:25, cu o întârziere de 11 minute.

Interpretare si analiza:

Din constatările efectuate de către membrii comisiei de investigare, din chestionarea personalului implicat și analizarea documentelor puse la dispoziția comisiei a reieșit că incidentul s-a produs ca urmare a efectuării unui parcurs eronat de către IDM Dispozitor din stația CFR București Nord, urmat de o serie de erori ale IDM localist, IDM exterior și ale mecanicului trenului astfel:

- IDM Dispozitor, nu a verificat parcursul executat pentru trenul de călători nr.10113005;
- IDM localist din stația CFR București Nord nu a urmărit pe display executarea parcursului trenului de călători nr.10113005;
- IDM exterior din stația CFR București Nord nu a verificat pe teren a indicației indicatorului de direcție a semnalului de ieșire X9 înainte de darea semnalului de pornire a trenului de călători nr.1011005;
- mecanicul de locomotivă nu a observat indicatorul de direcție al semnalului de ieșire X9.

Referitor la modul de desfășurare al activității de către IDM dispozitor și IDM localist privind manipularea instalației CE și urmărirea celor 4 monitoare aflate în biroul de mișcare, s-au constatat următoarele:

Între cele 4 monitoare există un decalaj între reprezentările grafice ale liniilor din stație, iar acest lucru poate afecta capacitatea IDM de observare a parcursurilor, mai ales în cazul liniilor alăturate.

Lipsa de continuitate a unei linii poate conduce la interpretarea eronată a parcursului efectuat.

C.7.Cauzele producerii incidentului:

C.7.1.Cauzele incidentului

Efectuarea eronată a parcursului pentru trenul nr.10113005 în direcția Chitila în loc de direcția Pajura și neverificarea pe display a acestuia înainte de expedierea trenului.

Factori care au contribuit:

- Neverificarea de către IDM Dispozitor din stația CFR București Nord, cu privire la executarea parcursului executat pentru trenul de călători nr.10113005;
- Neurmărirea pe display de către IDM localist din stația CFR București Nord, cu privire la executarea parcursului trenului de călători nr.10113005;
- Neverificarea pe teren a indicației indicatorului de direcție a semnalului de ieșire X9, de către IDM exterior înainte de darea semnalului de pornire a trenului de călători nr.10113005;
- Neobservarea de către mecanicul de locomotivă a indicatorului de direcție al semnalului de ieșire X9.

C.7.2. Cauze subiacente:

1. Nerespectarea Art.208. Litera „f” – din *Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005 2005* – ”IDM trebuie să verifice pe lumnoschemă sau pe display executarea corectă a parcursului de ieșire”;

2. Nerespectarea Art.208. Litera „i” – din *Regulamentul pentru circulația trenurilor si manevra vehiculelor feroviare nr.005 2005* – „IDM trebuie să verifice pe lumnoschemă sau pe display ieșirea completă a trenului”;

3. Nerespectarea pct.5.20, 5.21– din *Fișa postului* – ”IDM localist trebuie să urmărească pe display ieșirea completă a trenului și să transmită avizul de plecare către PM Pajura”;

4. Nerespectarea *Fișei nr.4 din PTE* - ”IDM exterior trebuie să se posteze la un loc care să-i permită vizibilitatea semnalului de ieșire și a locomotivei trenului expedit”;

5. Nerespectarea Art.127 litera „a” – din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar* Nr.201 – ”Mecanicul de locomotivă trebuie să observe indicația semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate”.

C.7.3.Cauze primare:

Nu au fost identificate.

C.7.4. Observații suplimentare:

Cu ocazia efectuării acțiunii de investigare, s-au mai constatat și o serie de neconformități, care fac parte din lanțul de producere a incidentului:

- a) IDM dispozitor de la stația CFR Chitila a efectuat comandă de trecere fără dispoziție de la operatorul de la Regulatorul de Circulație, fără a solicita și obține cale liberă de la stația CFR Mogoșoaia, fără ordin de circulație și fără a înscrie trenul de călători nr.10113005 în Registrul unificat de căi libere și mișcare (RUCLM) pe linia I din stația CFR Chitila.
- b) IDM dispozitor din stația CFR Buftea a efectuat comandă de trecere a trenului de călători nr.101130005, fără dispoziție de la operatorul de la Regulatorul de Circulație și fără consimțământ de cerere și acordare de cale liberă în RUCLMC în direcția CFR Mogoșoaia.
- c) IDM din stația CFR Mogoșoaia a primit trenul de călători nr.10113005 fără dispoziție de la operatorul de la Regulatorul de circulație și a înregistrat fictiv de la stația CFR Buftea în RUCLMC.

D. Recomandări de siguranță

Preambul recomandare de siguranță nr.I.288/1

Cu ocazia investigării s-a constatat că între cele 4 monitoare pe care se vizualizează liniile stației, aflate în Biroul de Mișcare, unde își desfășoară activitatea IDM Dispozitor și IDM Localist, există un decalaj de continuitate al liniilor reprezentate grafic care poate conduce la interpretarea eronată a parcursurilor, mai ales în cazul în care sunt efectuate simultan parcurhuri pe linii alăturate.

Având în vedere aspectele identificate, în scopul prevenirii producerii unor incidente sau accidente similare în viitor, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări privind siguranța adresată 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.

Recomandare de siguranță nr.I.288/1

Identificarea unei soluții tehnice aplicabile la interfața grafică pentru operare, a instalației CE, care să asigure continuitatea liniilor din stația CFR București Nord.

Prezentul *Raport de investigare* se transmite către CNCF CFR SA, Autoritatea de Siguranța Feroviară Română – ASFR și operatorului de transport Transferoviar Călători SRL.