



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data 06.11.2025 ora 12:11, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Caransebeș – Orșova (linie simplă, electrificată), între haltele de mișcare 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



Ediție finală
29 decembrie 2025

Definiții și abrevieri

AFER	- Autoritatea Feroviară Română
AGIFER	- Agenția de Investigare Feroviară Română
ASFR	- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română
BLA	- Bloc de linie automat
CT	- Centralizare și telecomandă
Hm	- Haltă de mișcare
IDM	- impiegat de mișcare - salariat absolvent al unui curs de calificare, autorizat să organizeze și să execute activități în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare într-o stație de cale ferată. <i>(Regulamentul nr.005/2005, Anexa 4)</i>
INDUSI	- instalație ce cuprinde echipament de cale și de pe locomotive, pentru controlul punctual al vitezei trenurilor
OTF	- operator de transport feroviar
OUG	- ordonanța de urgență a guvernului
Regulament	- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010
RRLISC	- Registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța circulației
RRSCF	- Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare
RER	- Stație radio de emisie recepție
SCB	- instalații de semnalizare, centralizare și bloc
SMS	- sistem de management al siguranței – modul de organizare al activităților specifice astfel încât acestea să se desfășoare în depline condiții de siguranță feroviară <i>(Regulament, art.13)</i>
SRCF	- Sucursală Regională de Cale Ferată – structura teritorială din cadrul CN CF „CFR” SA

CUPRINS

	Pag.
A. PREAMBUL.....	4
A.1. Introducere.....	4
A.2. Procesul investigației.....	4
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	4
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	4
C.1. Descrierea incidentului	4
C.2. Circumstanțele incidentului.....	6
C.2.1. Părțile implicate.....	6
C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului.....	6
C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului.....	6
C.2.4. Mijloace de comunicare.....	8
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar.....	8
C.3. Urmările incidentului.....	8
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....	8
C.3.2. Pagube materiale.....	9
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	9
C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului.....	9
C.4. Circumstanțe externe.....	9
C.5. Desfășurarea investigației.....	9
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	9
C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....	11
C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....	12
C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant.....	12
C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalațiile feroviare.....	12
C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie.....	12
C.5.4.3. Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile acestuia.....	12
C.5.5. Interfața om - mașină – organizatie.....	14
C.6. Analiză și concluzii.....	15
C.7. Observații suplimentare.....	16
D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI.....	16
D.1. Cauze directe.....	16
D.2. Cauze subiacente.....	16
D.3. Cauze primare.....	16
E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE.....	16
F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ.....	17

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

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

Acțiunea de investigare s-a desfășurat împreună cu reprezentanții operatorilor economici implicați, independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare* și are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare, prin determinarea împrejurărilor și identificarea cauzelor care au dus la producerea acestui incident feroviar și, 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 și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere fișa de avizare a Revizoratului Regional de Siguranță a Circulației din cadrul Sucursalei Regionale CF Timișoara nr. 4 din data de 06.11.2025, privind 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 haltele de mișcare 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 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA) și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca incident în conformitate cu prevederile art.8, grupa A, pct.1.14 din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr.I.291/2025 a Directorului General Adjunct a fost desemnat ca investigator principal un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate în incidentul feroviar, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin decizia nr.1110-3/61/12.11.2025, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în acest incident, respectiv CNCF „CFR” SA și Transferoviar Grup SA.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 05.11.2025, trenul de marfă nr.57758 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA) având în componere 8 vagoane, 22 osii, cu o lungime de 180 m, a fost programat în circulație cu formare în stația CFR Curtici pentru stația CFR București Nord Grupa A.

La data de 06.11.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Caransebeș – Orșova (linie simplă, electrificată), pe distanța dintre haltele de mișcare Topleț și Valea Cernei, trenul de marfă nr.57758, a lovit cu locomotiva LEMA 086, care a asigurat remorcarea trenului, un vinci metalic aflat în gabaritul de liberă trecere la km 396+800. Vinciul metalic era din dotarea echipei districtului nr.1 Orșova (aflată în subordinea Secției L nr.1 Caransebeș), care executa lucrări de rectificare nivel prin buraj manual (remediere defect de vagon J3).

Urmările incidentului

suprastructura căii

În urma producerii acestui incident nu a fost afectată suprastructura căii ferate.

materialul rulant

În urma producerii incidentului feroviar, au fost constatate avarii la capacul prizei pentru încălzire tren și îndoirea plugului de animale la locomotiva LEMA 086.

instalații feroviare

În urma producerii incidentului feroviar nu au fost afectate instalațiile feroviare.

persoane vătămate

În urma producerii incidentului feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

mediul înconjurător

Incidentul feroviar nu a avut impact asupra mediului înconjurător.

perturbații în circulația feroviară

Urmare a producerii acestui incident nu au fost înregistrate trenuri întârziate.

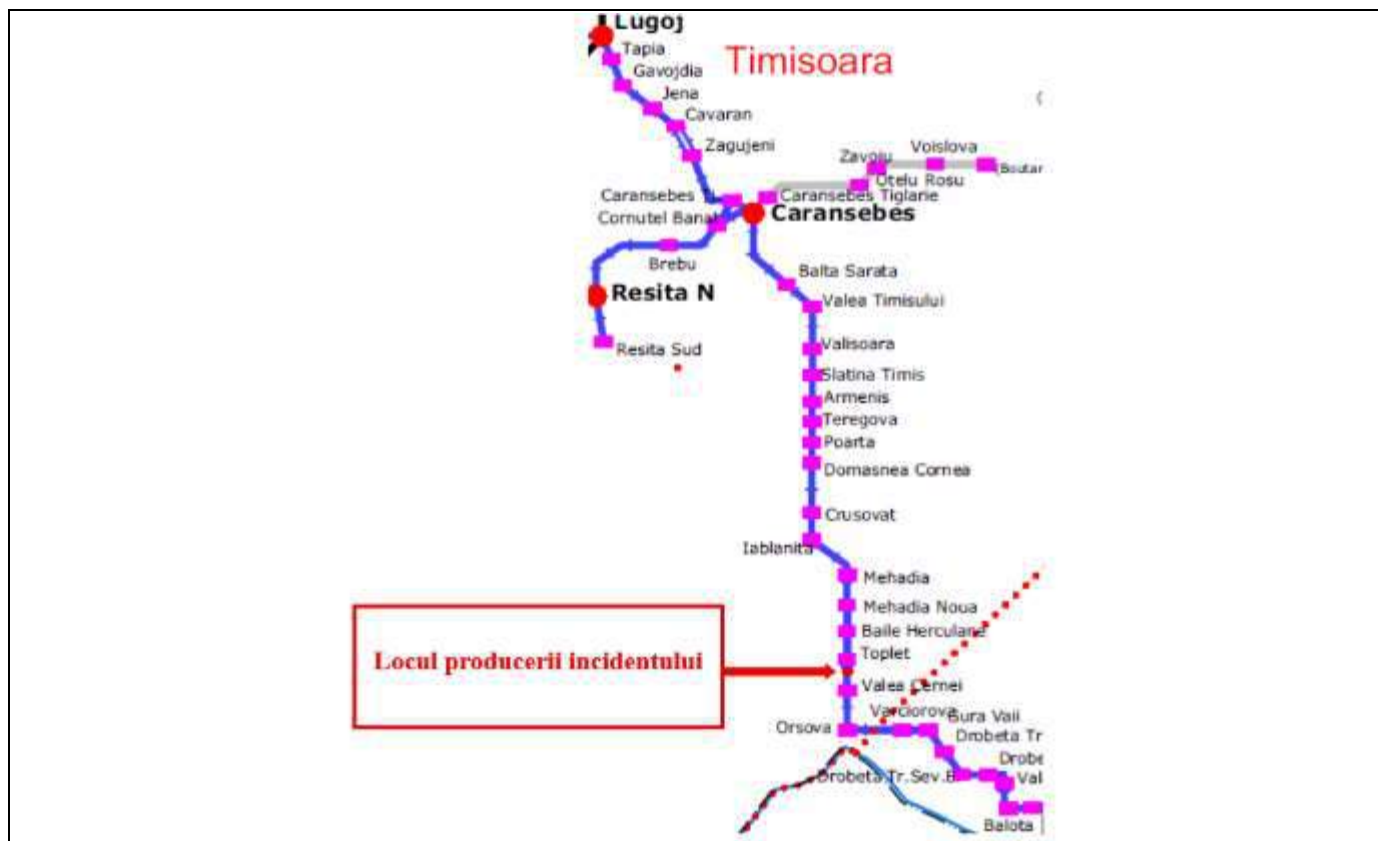


Fig. 1 - Locul producerii incidentului

Cauza directă

Cauza directă a incidentului o constituie lăsarea în gabaritul de liberă trecere pe porțiunea de linie curentă situată în curbă, la km 396+800, între Hm Topleț și Hm Valea Cernei, a unui vinci metallic care aparținea și era utilizat de către salariații 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 la producerea incidentului feroviar:

- 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 și 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 cauze primare ale producerii acestui incident.

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform prevederilor **art. 8, Grupa A, pct.1.14.**

Recomandări de siguranță

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 05.11.2025, trenul de marfă nr.57758 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA) a fost programat în circulație cu formare în stația CFR Curtici pentru stația CFR București Nord Grupa A.

Trenul marfă nr.57758 a fost expedit din stația CFR Curtici în data de 05.11.2025 la ora 20:58 și a circulat în condiții normale până la stația CFR Caransebeș, unde a sosit în data de 06.11.2025 la ora 03:53.

La ora 09:40, trenul de marfă nr.57758 a fost expedit din stația CFR Caransebeș și a circulat în condiții normale, având următorul parcurs: la ora 11:13 a sosit în Hm Mehadia, la ora 11:53 trenul a plecat din Hm Mehadia și a circulat cu viteza maximă de 47 km/h pe distanța Mehadia – Băile Herculane. La ora 12:02 a trecut prin stația CFR Băile Herculane și a circulat cu viteza maximă de 59 km/h până la Hm Topleț unde a trecut la ora 12:10.

După trecerea de Hm Topleț, la km 396+800, la ora 12:11, trenul a oprit brusc, viteza scăzând de la 48 km/h la 0 pe o distanță de aproximativ 88 m, ca urmare a surprinderii și a lovirii unui vinci metalic lăsat în gabaritul de liberă trecere de către echipa de întreținere de la districtul nr.1 Orșova, Secția L1 Caransebeș, care executa lucrări de rectificare nivel prin buraj manual (remediere defect de vagon J3) și a măsurilor de frânare luate de mecanicul de locomotivă.

După luarea măsurilor de frânare și oprire, mecanicul de locomotivă a avizat pe IDM din Hm Topleț de producerea incidentului. După asigurarea trenului, mecanicul a coborât din locomotivă împreună cu șeful de tren pentru a verifica starea locomotivei iar în jurul orei 12:32, trenul a fost retras din linie curentă în Hm Valea Cernei unde mecanicul de locomotivă a făcut raport de eveniment.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde s-a produs incidentul feroviar sunt în gestionarea CNCF „CFR” S.A. – SRCF Timișoara.

Activitatea de întreținere a suprastructurii feroviare este efectuată de personal specializat al aparținând Secției L1 Caransebeș, Districtul nr.1 Orșova.

Trenul de marfă nr.57758 și locomotiva LEMA 086, programat în circulație cu formare în stația CFR Curtici pentru stația CFR București Nord Grupa A, aparțin OTF Transferoviar Grup SA.

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de marfă nr.57758, aparținând OTF Transferoviar Grup SA, remorcat cu locomotiva LEMA 086, a fost programat în circulație cu formare în stația CFR Curtici, pentru stația CFR București Nord Grupa A, având în compunere 8 vagoane, 22 osii goale, cu o lungime de 180 m, tonajul brut - 284 tone, tonajul necesar de frânat automat/de mână – 196 tone/48 tone, tonajul frânat real automat/de mână – 375 tone/197 tone.

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

C.2.3.1 Linii

Descrierea traseului căii

În zona producerii incidentului, proiecția în plan orizontal a traseului căii este curbă cu deviație stânga, în sensul de circulație al trenului și în sensul invers al creșterii kilometrajului, de la km 396+680 la km 396+980 (foto nr.1).

Curba pe care s-a produs lovirea vinciului metalic este compusă dintr-un arc de cerc cu rază constantă $R=446$ m, supraînălțare $h=50$ mm, supralărgire $s=0$ mm, care se racordează cu aliniamentele adiacente prin intermediul a două curbe de racordare ale căror lungimi sunt: $L_1=70$ m și $L_2=60$ m. Această curbă cu racordări are punctele caracteristice amplasate la următoarele poziții kilometrice: AR=396+680, RC=396+750, CR=396+920 și RA=396+980. Incidentul s-a produs la km 396+800, în cuprinsul curbei circulare.



Foto nr.1 – Zona producerii incidentului

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate pe zona producerii incidentului este constituită din șină tip 65, cale fără joante, traverse din beton precomprimat T26, prindere indirectă tip K.

Declivitatea, în zona producerii incidentului, este de 5 ‰ (pantă în sensul de mers al trenului), iar în plan transversal, profilul este mixt.

Viteza maximă de circulație admisă pentru trenurile de marfă pe intervalul Topleț – Valea Cernei este de 60 km/h, iar în ziua producerii incidentului a fost introdusă restricție de viteză de 30 km/h de la km 396+350 la km 396+550 din cauza uzurilor verticale și laterale a șinelor.

C.2.3.2 Instalații

Pe secția de circulație Orșova - Caransebeș, circulația trenurilor se face pe bază de BLA.

C.2.3.3 Locomotiva

Caracteristicile tehnice ale locomotivei LEMA 086:

Locomotiva implicată în incident, LEMA 086 este o locomotivă electrică de 6000 kW, înscrisă în RNV. Conform acestui registru, Transferoviar Grup SA este proprietarul, deținătorul și ERI a locomotivei.

Locomotiva are următoarele caracteristici tehnice:

- | | |
|--|------------------------------|
| • formula axelor | - Co-Co |
| • sursa de tensiune | - 25 kV 50 Hz / 15 kV 16⅔ Hz |
| • lungimea nominală peste tampon | - 20700 mm |
| • lățimea maximă a vehiculului | - 3150 mm |
| • înălțimea de lucru a pantografului de la partea superioară a șinei | - 4800 ÷ 6500 mm |
| • distanța dintre centrele boghiurilor | - 10300 mm |
| • distanța dintre osiile extreme ale unui boghiu | - 4350 mm |
| • diametrul roților în stare nouă | - 1250 mm |
| • diametrul roților în stare complet uzată | - 1152 mm |
| • sarcina totală fără balast | - 120 t ±2% |
| • sarcina pe osie | - 21 t ±2% |
| • Viteza maximă constructivă | - 160 km/h; |
| • Rază minimă de înscriere în curbă | - 150 m. |

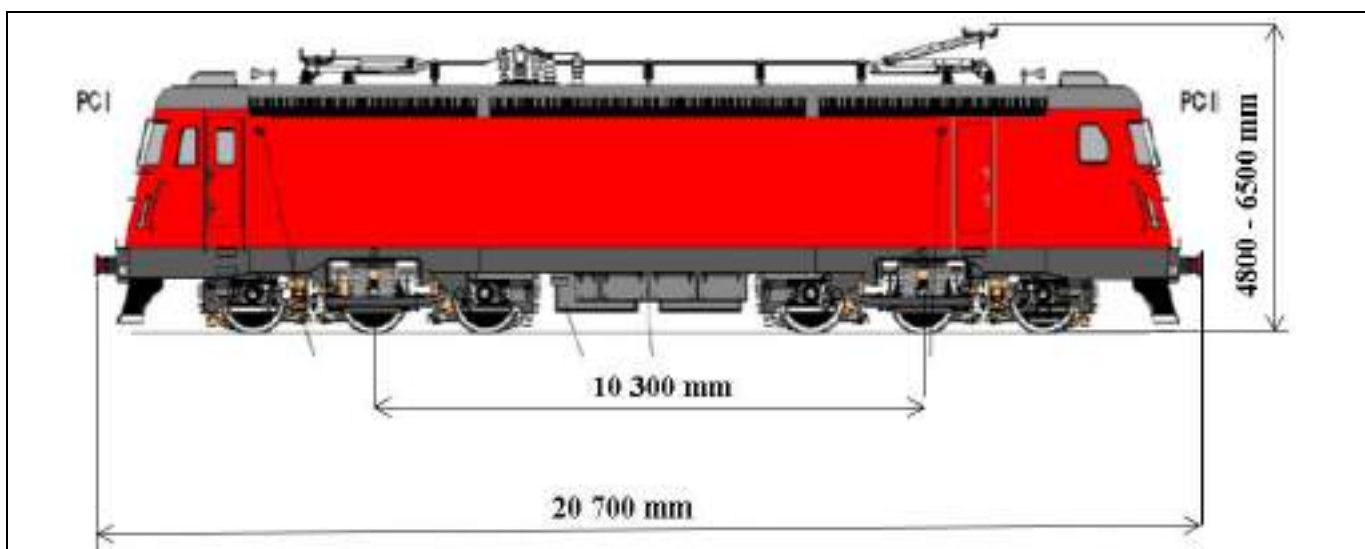


Fig. 2 - Schiță dimensiuni gabarit locomotivă electrică LEMA

Ultima revizie intermediară a locomotivei (RIL) a avut loc în data de 05.11.2025 la SOFTRONIC – PL Curtici.

C2.4 Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și impiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radio-emisie-recepție, aflate în stare bună de funcționare.

C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar

După producerea incidentului, pentru primele constatări, prelevarea de probe și consemnarea acestora în procese verbale, s-au prezentat un reprezentant AGIFER și reprezentanți ai SRCF Timișoara.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

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

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului feroviar s-au înregistrat pagube materiale la infrastructura feroviară.

Valoarea estimativă a pagubelor, conform devizelor transmise de părțile implicate până la momentul întocmirii prezentului raport, este de 12.738,05 lei fără TVA (15.413,04 .40 lei cu TVA).

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii acestui incident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

În urma producerii acestui incident feroviar nu au fost urmări asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 06.11.2025, în intervalul orar 12:00 – 13:00, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost corespunzătoare, cer înnorat, precipitații, temperatura în aer + 10°C. Condițiile meteorologice nu au influențat producerea incidentului.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

C.5.1.1. Rezumatul mărturiilor personalului operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA

Din declarația și chestionarea **mecanicului de locomotivă** care a condus și a deservit locomotiva LEMA 086 din remorcarea trenului de marfă nr.57758 din data 06.11.2025 se pot reține următoarele:

- în data de 06.11.2025 a condus și deservit locomotiva LEMA 086 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.57758;
- în jurul orei 12:18, la ieșirea din Hm Topleț, pe porțiunea de curbă de la km 396+800 a surprins și lovit un vinci metalic lăsat de echipa de întreținere a căii;
- a frânat trenul, a luat măsuri de oprire și de asigurare a trenului și a coborât din locomotivă împreună cu șeful de tren pentru a verifica starea locomotivei;
- la fața locului se aflau un număr de aproximativ 6 salariați de la echipa de întreținere a căii care au comunicat faptul că vinciul a rămas blocat în linie și nu au mai avut timp să-l scoată;
- a constatat la locomotivă avarierea capacului de la priza de înaltă tensiune și lovirea plugului de animale;
- menționează că odihna evidențiată în foaia de parcurs seria EBJ nr.305050, pentru data de 06.11.2025 între orele 04:00 și 09:00, după sosirea trenului de marfă în stația CFR Caransebeș, a efectuat-o pe locomotiva pe care o deservea;
- a continuat deplasarea în vederea eliberării liniei curente până la Hm Valea Cernei unde a întocmit raport de eveniment.

Din declarația **șefului de tren** se pot reține următoarele:

- la data de 06.11.2025 la ieșirea din Hm Topleț trenul a surprins și lovit un vinci metalic lăsat de echipa de întreținere a căii pe curba de la km 396+800;
- după ce mecanicul de locomotivă al trenului a luat măsuri de oprire și de asigurare a trenului, a coborât din locomotivă împreună cu acesta pentru a vedea ce s-a întâmplat;
- la fața locului se aflau un număr de aproximativ 6 salariați de la echipa de întreținere a căii care au comunicat faptul că vinciul a rămas blocat în linie și nu au mai avut timp să-l scoată.

C 5.1.2. Rezumatul mărturiilor personalului de întreținere și reparații linii

Din chestionarea **picherului**, salariat la **CNCF „CFR” SA – secția L1 Caransebeș**, Districtul nr.1 Orșova, se pot reține următoarele:

- îndeplinește funcția de picher la districtul nr.1 Orșova din data de 10.01.2025 de când a fost detașat de la districtul nr.2 Mehădia;
- pentru data de 06.11.2025 erau programate lucrări de rectificare nivel prin buraj manual pe linia 100 de la km 390+000 la km 390+100;

- a fost solicitată aprobare către conducerea Secției L1 Caransebeș pentru modificarea programului de lucru pentru data de 06.11.2025 pentru lucrări de rectificare nivel prin buraj manual pe linia 100 la km 396+800 (remediere defect de vagon J3);

- în data de 06.11.2025 s-a prezentat la sediul districtului nr.1 Orșova unde a efectuat prezența și instructajul zilnic personalului din subordine. S-a deplasat împreună cu echipa la punctul de lucru la km 396+800, a desemnat agenți de semnalizare și a stabilit locul de refugiu.

- echipa a rămas la punctul de lucru pentru efectuarea lucrărilor, picherul deplasându-se împreună cu 2 muncitori la Hm Topleț pentru introducerea unei restricții de viteză de 30 km/h între km 396+300 și km 396+500;

- deoarece nu era un șef de echipă care să coordoneze echipa, picherul a desemnat un meseriaș de cale pentru supravegherea echipei în lipsa lui;

- la Hm Topleț a consemnat în RRLISC introducerea restricției de viteză în jurul orei 12:10;

- după trecerea trenului de marfă nr.57758 prin Hm Topleț, a fost anunțat de meseriașul de cale însărcinat cu supravegherea echipei că trenul a lovit vinciul aflat în cale;

- s-a deplasat la fața locului unde a constatat cele comunicate de către meseriașul de cale, trenul de marfă fiind oprit;

- menționează că nu a consemnat executarea lucrărilor de rectificat nivel prin buraj la km 396+800 în RRLISC din Hm Topleț;

- menționează faptul că vinciul metalic folosit la executarea lucrărilor a funcționat corespunzător înainte de data producerii incidentului și vinciul folosit era singurul în stare de funcționare, fiind primit de la districtul nr.5 Caransebeș deoarece în stocul districtului nr.1 Orșova nu mai erau vinciuri funcționale.

Din chestionarea **meseriașului de cale**, salariat la **CNCF „CFR” SA – secția L1 Caransebeș**, Districtul nr.1 Orșova, se pot reține următoarele:

- în data de 06.11.2025 s-a prezentat la sediul districtului nr.1 Orșova, unde picherul a efectuat prezența și instructajul zilnic și le-a comunicat programul de lucru pentru ziua respectivă;

- s-a deplasat la punctul de lucru la km 396+800 unde s-au apucat de lucrările pregătitoare;

- s-a deplasat ca agent pentru semnalizarea echipei la o distanță de aproximativ 70 m de punctul de lucru;

- când a observat trenul de marfă nr.57758 a strigat la echipă să scoată vinciul și să iasă din gabaritul liniei la locul de refugiu;

- menționează faptul că fiind în curbă, nu a auzit semnalele acustice date de către mecanicul de locomotivă.

Din chestionarea **muncitorului necalificat**, salariat la **CNCF „CFR” SA – secția L1 Caransebeș**, Districtul nr.1 Orșova, se pot reține următoarele:

- este angajat în funcția de muncitor necalificat la districtul nr.1 Orșova de 1 an și 6 luni;

- în data de 06.11.2025 s-a prezentat la sediul districtului nr.1 Orșova, unde picherul a efectuat prezența și instructajul zilnic și le-a comunicat programul de lucru pentru ziua respectivă;

- s-a deplasat la punctul de lucru la km 396+800 unde s-au apucat de lucrările pregătitoare;

- a introdus vinciul în cale și a ridicat linia în vederea executării lucrărilor de rectificat nivel prin buraj;

- la comunicarea agentului de semnalizare că se apropie un tren, a încercat să scoată vinciul din linie pentru eliberarea gabaritului de liberă trecere;

- menționează că nu a reușit să scoată vinciul, acesta rămânând blocat și a ieșit de urgență din gabaritul liniei, vinciul fiind lovit de locomotiva aflată în remorcarea trenului de marfă;

- menționează faptul că a fost instruit de către conducătorul formației de lucru în privința manipulării vinciului și a verificat starea de funcționare a vinciului înainte de începerea lucrărilor, acesta fiind în stare corespunzătoare;

- menționează că a mai utilizat vinciul în ziua de 06.11.2025, înainte de producerea incidentului, fără să întâmpine dificultăți;

- menționează că a mai întâmpinat dificultăți privind funcționarea vinciului anterior datei producerii incidentului.

Din declarația **impiegatului de mișcare** aflat de serviciu în data de 06.11.2025 în Hm Topleț, salariat la **CNCF „CFR” SA – stația CFR Orșova**, se pot reține următoarele:

- în data de 06.11.2025, în jurul orei 10:20 a fost sunat de către picher cu privire la circulația trenurilor și i s-a comunicat că urmează să introducă o restricție de viteză de 30 km/h între Hm Topleț și Hm Valea Cernei într-o fereastră de circulație mai mare;

- picherul a consemnat în RRLISC la ora 12:07 solicitarea pentru introducerea restricției de viteză;

- la ora 12:03 trenul de marfă nr.57758 a fost expedit din stația CFR Băile Herculane, având parcurs de trecere prin Hm Topleț la ora 12:11;

- cererea pentru introducerea restricției de viteză a fost solicitată după trecerea trenului marfă nr.57758;

- prin stația RER a fost întrebat de mecanicul trenului de marfă nr.57758, de ce nu l-a avizat că se execută lucrări în linie curentă de către echipa de întreținere de la districtul L și a fost avizat că a lovit un vinci metalic;

- trenul de marfă nr.57758 a fost retras în Hm Valea Cernei pentru eliberarea liniei curente, nefiind nevoie de locomotivă de ajutor;

- menționează că a avizat șeful stației CFR Orșova și Poliția TF Băile Herculane despre producerea incidentului.

Din declarația **impiegatului de mișcare** aflat de serviciu în data de 06.11.2025 în Hm Valea Cernei, salariat la **CNCF „CFR” SA – stația CFR Orșova**, se pot reține următoarele:

- în data de 06.11.2025, la ora 12:12 a primit avizul de plecare pentru trenul de marfă nr.57758 din Hm Topleț;

- după câteva minute a auzit prin stația RER că trenul de marfă nr.57758 a lovit un vinci metalic lăsat în gabaritul de liberă trecere de către echipa de întreținere;

- trenul de marfă nr.57758 și-a continuat mersul până în Hm Valea Cernei unde mecanicul de locomotivă a întocmit raport de eveniment;

- deoarece nu au fost avarii semnificative la locomotivă, trenul a fost expedit la stația CFR Orșova.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței la nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice.

La data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator de infrastructură feroviară, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, și deținea, Autorizația de siguranță nr.AS21003, eliberată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR prin care se confirmă îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea Sistemului de Management al Siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară și permite acestuia să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară și cu legislația națională aplicabilă, cu valabilitate de la data de 28.12.2021 până la data de 27.12.2026.

B. Sistemul de management al siguranței al operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA

La momentul producerii incidentului feroviar, Transferoviar Grup SA în calitate de operator de transport feroviar de marfă, deținea certificatul unic de siguranță cu numărul de identificare UE:RO 1020230116 emis la data de 10.05.2023, valabil de la data emiterii până la data de 29.10.2026, 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.

În conformitate cu certificatul unic de siguranță deținut la momentul producerii incidentului, Transferoviar Grup SA este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar pe secția de circulație unde

s-a produs incidentul conform listei secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea certificatului unic de siguranță.

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

La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele **norme și reglementări**:

- OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară;
- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;
- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 din 2001;
- Instrucțiuni proprii de securitate și sănătate în muncă pe infrastructura feroviară ediția 2024;
- Ordinul MT nr.256/29.03.2013 pentru aprobarea normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce/sau deserveste locomotive în sistemul feroviar din România;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;

La investigarea incidentului feroviar s-au luat în considerare următoarele **surse și referințe**:

- acte, documente, fotografii și schițe puse la dispoziție de entitățile implicate;
- fotografii realizate după producerea incidentului de către membrii comisiei de investigare;
- rezultatele verificărilor efectuate imediat după producerea incidentului feroviar la instalațiile feroviare și la locomotiva implicată;
- declarațiile și chestionarele salariaților implicați în producerea incidentului feroviar.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii

Date caracteristice ale căii pe zona pe care s-a produs incidentul:

- Secția de circulație Caransebeș – Orșova;
- Secția L1 Caransebeș, Districtul nr.1 Orșova;
- Linie simplă, electrificată, CFJ
- Declivitate: 5,00 ‰, pantă în sensul de mers al trenului;
- Traverse din beton precomprimat T26.
- Șina tip 65;
- Prindere șină - traversă indirectă: tip K.
- Viteza maximă de circulație admisă pentru trenurile de marfă pe intervalul Topleț – Valea Cernei este de 60 km/h.

Starea suprastructurii căii și a instalațiilor nu a influențat producerea incidentului.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile acestuia

Constatări efectuate la locomotiva LEMA 086

Locomotiva LEMA 086 a fost construită în anul 2024, ultima revizie intermediară a locomotivei (RIL) a avut loc în data de 05.11.2025 la SOFTRONIC – PL Curtici.

Starea locomotivei nu a influențat producerea incidentului.

La verificarea locomotivei LEMA 086 s-au constatat avarii la capacul prizei pentru încălzire tren și îndoirea plugului de animale, în urma producerii incidentului.



Foto nr.2 – Locomotiva LEMA 086



Foto nr.3 și 4 – Priza pentru încălzire tren avariată

Constatări cu privire la circulația trenului

Din examinarea diagramei instalației de măsură și înregistrare a vitezei cu memorie nevolatilă tip IVMS, montată pe locomotiva LEMA 086 (Fig. nr.3), pentru data de 06.11.2025, pe distanța Mehadia – Orșova, au reieșit următoarele:

- Din Hm Mehadia trenul de marfă nr.57758 a plecat la ora 11:53'04";
- Pe distanța Mehadia – Băile Herculane trenul de marfă a circulat cu viteza maximă de 47 km/h;
- Prin stația CFR Băile Herculane a trecut la ora 12:02'04";
- Între stația CFR Băile Herculane și Hm Topleț a circulat cu viteza maximă de 59 km/h;
- Trenul de marfă nr.57758 a trecut prin Hm Topleț la ora 12:10'58";

- După trecerea de Hm Topleț, la km 396+800, la ora 12:11'11", trenul de marfă a oprit brusc iar viteza a scăzut de la 48 km/h la 0 pe o distanță de 88 m;
- Trenul de marfă nr.57758 a staționat 21'30";
- La ora 12:32'51", trenul a fost pus în mișcare pentru eliberarea liniei curente către Hm Valea Cernei.

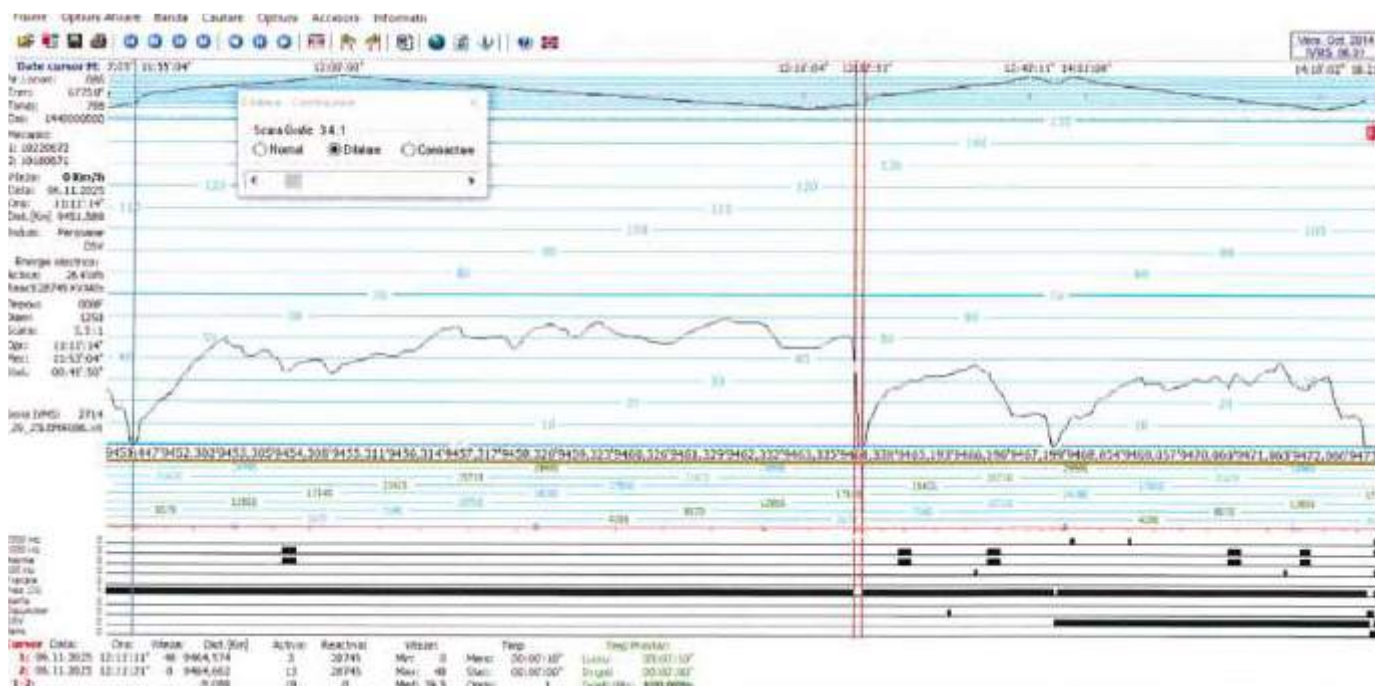


Fig. nr.3 – Diagrama vitezei înregistrată de instalația IVMS a locomotivei LEMA 086

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

Mecanicul de locomotivă implicat în producerea incidentului feroviar a efectuat serviciul în sistem simplificat, acesta fiind autorizat/atestat profesional pentru serviciul la care a fost comandat și deținea avize medicale și psihologice în termen de valabilitate, fiind declarat apt.

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

Timp de lucru aplicat personalului implicat

Personalul de locomotivă a efectuat prezentarea la serviciu în data de 05.11.2025 la ora 18:00 în stația CFR Curtici, a deschis foaia de parcurs seria EJB, nr.305050, după care a luat în primire locomotiva LEMA 086, ieșirea locomotivei la post control având loc la ora 18:30. În continuare, a efectuat serviciu pe locomotivă în remorcarea trenului de marfă nr.57758 pe relația Curtici – Caransebeș, intrarea locomotivei la post control în stația CFR Caransebeș având loc în data de 06.11.2025 la ora 03:55.

La rubrica *Odihna personalului de locomotivă* din foaia de parcurs seria EJB, nr.305050, sunt consemnate pentru data de 06.11.2025 următoarele date: *Intrat în odihnă* la ora 04:00 și *Încheiat odihna* la ora 09:00, fără a fi evidențiate datele de identificare a dormitorului special amenajat sau a unității de cazare unde personalul de locomotivă a efectuat odihna, conform prevederilor art.8 punctul (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*. În urma chestionării personalului de locomotivă a rezultat că odihna evidențiată în foaia de parcurs seria EJB nr.305050, pentru data de 06.11.2025 între orele 04:00 și 09:00, după sosirea trenului de marfă în stația CFR Caransebeș, a efectuat-o pe locomotiva pe care o deservea, fără respectarea prevederilor art.29 punctul (3) din *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*: „Serviciul pe locomotivă poate fi întrerupt pe perioade de odihnă în dormitoare special amenajate sau în unități de cazare”.

În data de 06.11.2025, personalul de locomotivă a deschis foaia de parcurs seria EJB nr.305052, ieșirea locomotivei la post control având loc la ora 09:20 în stația CFR Caransebeș și a efectuat serviciul până la ora 12:11 (ora producerii incidentului feroviar).

Concluzie:

În perioada 05.11.2025 ora 18:00 (ora prezentării la serviciu) ÷ 06.11.2025 ora 12:11 (ora producerii incidentului), personalul de locomotivă:

- a efectuat un timp total de muncă de 18 ore și 11 minute;
- a consemnat în mod nejustificat în Foaia de parcurs efectuarea odihnei în afara domiciliului de 5 ore (între orele 04:00 și 09:00) fără să menționeze datele de identificare a dormitorului special amenajat sau a unității de cazare unde personalul de locomotivă a efectuat odihna, 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* ;
- 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 în data de 05.11.2025 ora 18:30 până în data de 06.11.2025 ora 12:11, momentul producerii incidentului).

Având în vedere cele prezentate, rezultă faptul că au fost încălcate prevederile *Ordinului 256 din 29.03.2013 al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România.*

C.6. Analiză și Concluzii

Descrierea finală a lanțului de evenimente:

La data de 05.11.2025, trenul de marfă nr.57758 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA) a fost programat în circulație cu formare în stația CFR Curtici pentru stația CFR București Nord Grupa A.

Trenul marfă nr.57758 a fost expedit din stația CFR Curtici în data de 05.11.2025 la ora 20:58 și a circulat în condiții normale până la stația CFR Caransebeș, unde a sosit în data de 06.11.2025 la ora 03:53.

La ora 09:40, trenul de marfă nr.57758 a fost expedit din stația CFR Caransebeș și a circulat în condiții normale, având următorul parcurs: la ora 11:13 a sosit în Hm Mehadia, la ora 11:53 trenul a plecat din Hm Mehadia și a circulat cu viteza maximă de 47 km/h pe distanța Mehadia – Băile Herculane. La ora 12:02 a trecut prin stația CFR Băile Herculane și a circulat cu viteza maximă de 59 km/h până la Hm Topleț unde a trecut la ora 12:10.

După trecerea de Hm Topleț, pe porțiunea de linie curentă cuprinsă pe zona circulară a curbei de la km 396+680 la km 396+980, trenul de marfă nr.57758, a surprins și lovit cu locomotiva LEMA 086, care a asigurat remorcarea trenului, un vinci metalic rămas blocat în gabaritul de liberă trecere, acesta nemaiputând să fie scos de către personalul muncitor de la districtul nr.1 Orșova, Secția L1 Caransebeș, care executa lucrări de rectificare nivel prin buraj manual la km 396+800.

Trenul de marfă nr.57758 s-a oprit după parcurgerea unei distanțe de circa 88 m, de la locul producerii incidentului, ca urmare a măsurilor de frânare luate de către mecanicul de locomotivă.

Mecanicul de locomotivă a avizat pe IDM din Hm Topleț de producerea incidentului. După asigurarea trenului, mecanicul a coborât din locomotivă împreună cu șeful de tren pentru a verifica starea locomotivei iar în jurul orei 12:32, trenul a fost retras din linie curentă în Hm Valea Cernei unde mecanicul de locomotivă a făcut raport de eveniment.

În urma celor arătate anterior comisia de investigare a concluzionat că 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 **a influențat producerea incidentului.**

C.7. 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*.

D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

D.1 Cauza directă și factorii care au contribuit

Concluzii:

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 la producerea incidentului feroviar:

- 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 și 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 cauze primare ale producerii acestui incident.

E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

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 și 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 și va verifica starea echipamentelor de muncă utilizate;

F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup S.A.