

BULETIN ASFR

Numărul 1



2025



Cuprins

<i>Mesaj din partea Directorului General al ASFR cu privire la anul 2025: Siguranță, Dezvoltare, Continuitate și Recunoașterea Expertizei Românești la Nivel European</i>	5
<i>Succes Românesc în Domeniul Feroviar European: Oana Gherghinescu, Noul Director Executiv al ERA</i>	7
1. Activitatea desfășurată de către structurile din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR în lunile ianuarie – februarie ale anului 2025	9
2. Activitatea desfășurată de către Compartimentul Dispecerat 112 din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR în anii 2023 și 2024 – statistica apelurilor primite	28
3. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada ianuarie – februarie a anului 2025	32

Publicație periodică gratuită editată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR Redacția Buletinului ASFR

Sediul: AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ – ASFR
Calea Griviței 393, sector 1, 010719, București, Cod Fiscal: 48008564
Telefon: +4021.307.79.35, e-mail: office.asfr@sigurantaferoviara.ro, www.sigurantaferoviara.ro

Colectivul de coordonare și redacție

Petru BOGDAN – Director General ASFR
Dan-Marcel BĂRBUT – Director Supraveghere de Siguranță Feroviară
Doru-Cătălin TOADER – Director Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță
Mihai-Robert ROȘCA – Șef Serviciu Comunicare
Alexandru ION – expert – Serviciul Comunicare

Tipar: S.C. Imprimeria Mirton S.R.L., www.mirton.ro, tel.: +40-256-225684
ISSN 3045 – 171X ISSN-L 3045 – 171X

Buletinul ASFR apare la 2 luni (5 numere în anul 2024)

Revista tipărită este însoțită de o versiune publicată gratuit pe pagina web a ASFR (www.sigurantaferoviara.ro).



Anul 2025: Siguranță, Dezvoltare, Continuitate și Recunoașterea Expertizei Românești la Nivel European

Multe semnale indică faptul că anul 2025 se anunță un an dificil pentru transportul feroviar din România, cu un volum de trafic în scădere, ceea ce reprezintă o problemă suplimentară pe lângă neajunsurile sistemice cronicizate, cu care actorii de pe piață erau familiarizați și care le permitea o minimă predictibilitate și flexibilitate în abordare. Întregul context macroeconomic și socio-politic pune presiune asupra sectorului transporturilor, însă privim cu optimism, cu toate acestea, către 2025, în special către a doua parte a acestui an, și suntem încrezători că expertiza și flexibilitatea tuturor părților implicate, dar și colaborarea noastră strânsă cu acestea vor permite consolidarea eforturilor de dezvoltare și eficientizare a sistemului feroviar din România, menținându-i, concomitent, un nivel înalt de siguranță.

Experiențele și progresele realizate în anul precedent ne motivează să menținem ritmul în îmbunătățirea proceselor interne și în implementarea măsurilor necesare pentru creșterea siguranței și eficienței în sectorul feroviar. Colaborarea dintre Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR și partenerii noștri rămâne un pilon esențial al acestui demers. Vom continua să promovăm dialogul deschis și constructiv cu operatorii de transport feroviar, administratorul și gestionarii de infrastructură, precum și cu toate entitățile implicate în acest sector, pentru a ne asigura că obiectivele noastre comune sunt atinse.

Un moment deosebit pentru domeniul feroviar european în acest început de an este alegerea doamnei Oana Gherghinescu în funcția de director executiv al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA), în urma votului exprimat de statele membre și Comisia Europeană. Această numire reprezintă o recunoaștere a expertizei și profesionalismului specialiștilor români în domeniul feroviar, precum și un rezultat al eforturilor diplomatice și al colaborării inter-instituționale la nivel european. ASFR salută această realizare remarcabilă, care confirmă rolul activ al României în integrarea și dezvoltarea sistemului feroviar european.

În același timp, ne concentrăm pe dezvoltarea profesională a echipei noastre, conștienți că expertiza și competențele specialiștilor ASFR sunt esențiale pentru îndeplinirea cu succes a atribuțiilor instituției noastre. Investiția în formarea continuă a resurselor umane reprezintă un angajament ferm, menit să asigure o adaptare permanentă la cerințele și provocările din domeniul feroviar.

Totodată, această perioadă este un prilej de reflecție și de reafirmare a valorilor noastre comune. În apropierea Sărbătorilor Pascale, dorim să transmitem tuturor colaboratorilor, partenerilor și angajaților ASFR cele mai calde gânduri de pace, sănătate și bucurie. Fie ca lumina Învierii să ne inspire în toate acțiunile noastre, să ne aducă speranță, liniște sufletească și puterea de a merge mai departe cu încredere și determinare. Sărbătorile de Paște să vă găsească alături de cei dragi, înconjurați de armonie, iubire și împliniri. Vă dorim să aveți parte de momente binecuvântate, de prosperitate și de succes în toate proiectele viitoare.

Cu deosebită considerație,

Petru Bogdan

Director General al Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR



Succes Românesc în Domeniul Feroviar European: doamna Oana Gherghinescu, noul Director Executiv al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR) salută cu entuziasm alegerea doamnei Oana Gherghinescu în funcția de director executiv al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA). Această numire, anunțată pe 19 martie 2025, reprezintă o realizare importantă pentru domeniul feroviar din România și o recunoaștere a expertizei naționale la nivel european.



Doamna Gherghinescu a fost aleasă în funcția de director executiv al ERA în urma votului exprimat de reprezentanții statelor membre ale Uniunii Europene și ai Comisiei Europene, în cadrul celei de-a 68-a ședințe a Consiliului de Administrație al ERA, care a avut loc în data de 19 martie 2025.

Petru Bogdan, directorul general al ASFR, a transmis un mesaj de felicitare pentru noul director executiv al ERA, subliniind importanța acestei reușite pentru sectorul feroviar românesc:

"Numirea doamnei Oana Gherghinescu la conducerea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate este o dovadă a valorii profesioniștilor români în domeniul feroviar la nivel internațional. Suntem mândri să vedem o reprezentantă a României ocupând o poziție de o asemenea importanță și avem convingerea că va promova cu succes misiunea Agenției în domeniul interoperabilității și siguranței transportului feroviar al Uniunii Europene. ASFR îi urează mult succes în noua sa funcție și o asigură de întregul sprijin al ASFR pentru îndeplinirea viziunii și obiectivelor sale și pentru consolidarea cooperării dintre instituțiile noastre."



Potrivit unui comunicat de presă al Ministerului Afacerilor Externe (MAE) din data de 19 martie 2025, aceasta este cea de-a doua funcție de director executiv al unei agenții europene ocupată de un român, după numirea în anul 2020 a unui diplomat român la conducerea Autorității Europene pentru Muncă (ELA). Alegerea doamnei Gherghinescu reconfirmă contribuția semnificativă pe care experții români o au în cadrul structurilor europene și creșterea profilului României în domeniul feroviar la nivel internațional. Susținerea puternică a doamnei Oana Gherghinescu reflectă atât profesionalismul acesteia, cât și eforturile politico-diplomatice desfășurate pentru promovarea candidaturii sale pentru un post important de conducere la nivelul instituțiilor Uniunii Europene.

ASFR consideră că această realizare reprezintă nu doar o reușită individuală, ci și un pas important pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare europene. În contextul actual, în care siguranța și sustenabilitatea transportului feroviar sunt priorități strategice, colaborarea strânsă dintre ASFR și ERA va juca un rol esențial în atingerea acestor obiective comune.

**1. Activitatea desfășurată de către structurile din cadrul
Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR
în perioada ianuarie – februarie 2025**

1.1. În cadrul Serviciului Certificare ERI, Autorizare VF, au fost emise:

Nr. crt.	Solicitant/tip vehicul feroviar	Denumire document / activitate	Nr. documente emise/ Observații
Certificate de conformitate entități responsabile cu întreținerea – Regulamentul (UE) 2019/779 – 1			
1.	CCERI inițiale - 0		
2.	CCERI reînnoite - 0		
3.	CCERI actualizate/modificate - 1		
3.1	Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.		1
Certificate de conformitate pentru funcții de întreținere – Regulamentul (UE) 2019/779 – 3			
1.	CCFI inițiale – 1		
1.1	Service Faur S.R.L.		1
2.	CCFI reînnoite – 0		
3.	CCFI actualizate/modificate – 2		
3.1	Softronic S.R.L.		1
3.2	Via Terra Trans S.R.L.		1
Autorizații de tip/introducere pe piață Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 4			
1.	Softronic S.R.L.		1
2.	Atelierele CFR Grivița S.A.		1
3.	Electroputere VFU Pașcani S.A.		2
Autorizații de conf. cu tipul Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 2			
1.	Softronic S.R.L.		2
Autorizații temporare de introducere pe piață Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 2			
1.	Alstom Ferroviana S.p.A.		1
2.	Astra Trans Carpatice S.R.L.		1
Rapoarte de evaluare - 1			
1.	Global Grain Logistics		1
Rapoarte de verificare locomotive și automotoare - 58 (nr. rapoarte/tip vehicul)			
1.	Vest Trans Rail S.R.L.	1/LDE	
2.	SNTFC CFR Călători S.A.	2/LE	
3.	Pimk Rail S.R.L.	1/LDE	
4.	United Railways S.R.L.	1/LDE	
5.	Train Europe Kft. Budapesta-Sucursala Craiova	3/LDE	
6.	Constantin Grup S.R.L.	2/LDE	
7.	Constantin Grup Rail Logistic S.R.L.	2/LE, 5/LDE	
8.	Tehnotrans Feroviar S.R.L.	1/LDE	
9.	Global Grain Logistics S.R.L.	1/LDE	

10.	Transferoviar Călători S.R.L.	6/AM
11.	CER Fersped S.A.	1/LDE
12.	Grup Feroviar Român S.A.	1/LE
13.	PSP Cargo Group S.A.	1/LDE
14.	Astra Trans Carpatic S.R.L.	1/LE
15.	GP Rail Cargo S.A.	15/LE, 11/LDE, 3/LDH

Lista cu date identificare vehicule feroviare motoare - 23 (număr doc./solicitant)

1.	Vest Trans Rail S.R.L.	1
2.	SNTFC CFR Călători S.A.	2
3.	Pimk Rail S.R.L.	1
4.	United Railways S.R.L.	1
5.	Train Europe Kft. Budapesta-Sucursala Craiova	1
6.	Constantin Grup S.R.L.	1
7.	Constantin Grup Rail Logistic S.R.L.	7
8.	Tehnotrans Feroviar S.R.L.	1
9.	Global Grain Logistics S.R.L.	1
10.	Transferoviar Călători S.R.L.	2
11.	CER Fersped S.A.	1
12.	Grup Feroviar Român S.A.	1
13.	PSP Cargo Group S.A.	1
14.	Astra Trans Carpatic S.R.L.	1
15.	GP Rail Cargo S.A.	1

1.2. În cadrul Serviciului Certificare de Siguranță:

1.2.1 Compartimentul Certificare OTF/OMF a emis:

- **1 certificat unic de siguranță actualizat pentru servicii de transport feroviar**, operatorului de transport feroviar (OTF) GLOBAL GRAIN LOGISTICS SRL, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2018/763 și OMTIC nr. 932/2020;
- **2 liste actualizate/modificate a secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS** operatorilor de transport feroviar (OTF): DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL și Cargo Trans Vagon S.A. ;
- **4 liste actualizate/modificate a liniilor ferate industriale acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS** operatorilor de transport feroviar (OTF): CER-Fersped SA, GRUP FEROVIA ROMAN SA, TEHNOTRANS FEROVIA ROMAN SRL și PIMK RAIL SRL;
- **17 liste actualizate/modificate a vehiculelor feroviare motoare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS** operatorilor de transport feroviar (OTF): CONSTANTIN GRUP RAIL-LOGISTIC SRL (4) , Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători" S.A., RAIL CARGO CARRIER - ROMÂNIA S.R.L., UNITED RAILWAYS S.R.L., CER-Fersped SA, Train Europe Korlátolt Felelősségű Társaság, S.C. CONSTANTIN GRUP S.R.L.(2), PIMK RAIL SRL, SC Transferoviar Călători SRL, TEHNOTRANS

FEROVIAR SRL, GRUP FEROVIAR ROMAN SA, PSP CARGO GROUP S.A. și Societate cu răspundere limitată „ASTRA TRANS CARPATIC” SRL.

- **1 certificat unic de siguranță actualizat/modificat pentru operațiuni numai de manevră feroviară**, operatorului de manevră feroviară (OMF) : SOCIETATEA ELECTROCENTRALE CRAIOVA S.A., în conformitate cu prevederile OMTIC nr. 743/2020;
- **2 vize periodice pe certificatele unice de siguranță pentru operațiuni numai de manevră feroviară**, operatorilor de manevră feroviară (OMF): MAIRON GALAȚI S.A. și OIL TERMINAL S.A., în conformitate cu prevederile OMTIC nr. 743/2020.

1.2.2. În cadrul Compartimentului CPR/ACF au fost acordate:

- **1 declarație de recunoaștere nouă**, în conformitate cu OMT nr. 615/2015, cu modificările și completările ulterioare, pentru centrul de formare profesională a mecanicilor de locomotivă (CFPML RO 029.1) aparținând CONSTANTIN GRUP RAIL LOGISTIC SRL;
- **1 declarație de recunoaștere reînnoită**, în conformitate cu OMT nr. 615/2015, cu modificările și completările ulterioare, pentru centrul de formare profesională a mecanicilor de locomotivă (CFPMLRO 028.1) aparținând ARTROM STEEL TUBES SA;
- **5 declarații de recunoaștere modificate**, în conformitate cu OMT nr. 615/2015 cu modificările și completările ulterioare, pentru centrele de formare profesională a mecanicilor de locomotivă (CFPML) aparținând societăților: TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL (CFPML RO 003.2 CLUJ și CFPML RO 003.1 BUCUREȘTI), TRASFEROVIAR GRUP SA (CFPML RO 007.1), SRTFC CLUJ (CFPML RO 009.8) și INTERREGIONAL CĂLĂTORI SRL (CFPML RO 019.1);
- **5 vize periodice**, în conformitate cu OMTCT nr. 2381/2022, ale autorizațiilor centrelor de efectuare a programelor de formare-calificare aparținând societăților: SRTFC CONSTANȚA, SRTFC CRAIOVA, SRTFC BUCUREȘTI (CFC București și CFC Revizia de Vagoane București Grivița) și SRTFC IAȘI;
- **8 atestate pentru personalul cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației**, în conformitate cu HG nr. 361/2018 și OMTIC nr. 932/2020;
- **9 atestate pentru personalul responsabil cu manevra și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației**, în conformitate cu HG nr. 361/2018 și OMTIC nr. 743/2020;
- **14 certificate consilierilor de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase**, care au absolvit cursul recapitulativ de pregătire profesională a consilierului de siguranță pentru transportul mărfurilor periculoase în trafic feroviar, în conformitate cu OMTCT nr. 1044/2003, cu modificările și completările ulterioare;
- **4 certificate consilierilor de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase**, care au absolvit cursul de pregătire profesională a consilierului de siguranță pentru transportul mărfurilor periculoase în trafic feroviar, în conformitate cu OMTCT nr. 1044/2003, cu modificările și completările ulterioare;
- **4 atestate responsabililor cu sistemul de management al siguranței feroviare (RSMS)**, care au absolvit cursul recapitulativ de pregătire profesională a responsabilului cu managementul siguranței feroviare, în conformitate cu HG nr. 361/2018 și OMTIC nr. 932/2020;

- **1 atestat responsabilului cu sistemul de management al siguranței feroviare (RSMS)**, care a absolvit cursul de pregătire profesională a responsabilului cu managementul siguranței feroviare, în conformitate cu HG nr. 361/2018 și OMTIC nr. 932/2020;
- **8 atestate managerilor de transport feroviar desemnați să conducă activitatea de intermediere a activității de transport pe calea ferată**, în conformitate cu HG nr. 361/2018;
- **41 permise mecanic de locomotivă**, în conformitate cu OMT nr. 615/2015, cu modificările și completările ulterioare.

1.3. Activitatea Direcției Supraveghere de Siguranță Feroviară, pentru lunile Ianuarie și Februarie 2025:

În perioada ianuarie – februarie 2025 au fost înregistrate de **Serviciul Supraveghere Siguranța Circulației** următoarele incidente și accidente:

Accidente	Încadrarea accidentelor	Perioada producerii (luna – 2025)		
		Ianuarie	Februarie	TOTAL
accidente grave	Art. 7 lit.a)	0	0	0
	Art. 7 lit.b)	0	0	0
accidente	Art. 7 lit.a)	0	1	1
	Art. 7 lit.b)	1	4	5
	Art. 7 lit.c)	10	8	18
	Art. 7 lit.d)	6	5	11
	Art. 7 lit.e)	0	1	1
Total accidente		17	19	36

Incidente	Încadrarea incidentelor	Perioada producerii (luna – 2025)		
		Ianuarie	Februarie	TOTAL
Incidente produse în circulația trenurilor GRUPA A	pct. 1	1	0	1
	pct. 2	0	0	0
	pct. 3	0	0	0
	pct. 4	0	0	0
	pct. 5	0	0	0
	pct. 6	0	0	0
	pct. 7	0	0	0
	pct. 8	0	0	0
	pct. 9	0	0	0

	pct. 10	0	0	0
	pct. 11	0	0	0
	pct. 12	0	0	0
	pct. 13	0	2	2
	pct. 14	0	0	0
TOTAL		1	2	3
Incidente produse în circulația trenurilor GRUPA C pct. 3.2 prin executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare aflat sub influența consumului de băuturi alcoolice sau a substanțelor halucinogene;		2	1	3

Luna ianuarie 2025

I. Accidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 alin. (1), literele a, b și e

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), lit. b.

1. Accidentul feroviar produs la data de 17.01.2025, ora 23:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Adjud-Bacău (linie dublă electrificată), între haltele de mișcare Orbeni și Fărăoani, Fir I, la km. 268+560, în circulația trenului de marfă nr. 67204 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL), remorcat cu locomotiva EA 1082, format din 35 vagoane încărcat cu cereale, având lungimea totală de 588 m, 140 osii, 2795 tone, s-a produs deraierea de prima osie, în sensul de mers a vagonului seria Uagps, nr. 31539333345- 7, situat al 20-lea de la locomotivă. Vagonul a circulat deraiat până la km. 270+300. Linia curentă între haltele de mișcare Orbeni și Fărăoani aferentă firului I de circulație, este închisă de la ora 00:58, circulația efectuându-se pe Firul II. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

II. Incidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, Grupa A

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, lit.1.1

1. Incidentul produs în data de 30.01.2025, ora 13:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, conform Fișei de avizare nr. 27 transmisă de RRSCF Brașov a fost avizat faptul că în urma sesizării Revizoratului Regional de Siguranța Circulației Feroviare Brașov și a verificărilor efectuate, s-a constatat că la data de 24.01.2025, în jurul orei 10:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov - Sighișoara (linie dublă, electrificată), trenul de marfă nr. 57346 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier România SRL) a fost expedit pe baza de cale liberă din halta de mișcare Augustin spre stația CF Apața, pe firul I, în baza ordinului de circulație emis de IDM, înainte de sosirea trenului de marfă nr. 66040 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA) în stația CF Apața și primirea reavizului de sosire. Cauzele producerii incidentului feroviar se vor stabili de către comisia de investigare.

I. Accidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/ 17.02.2010: Art. 7 al. (1), literele a, b și e

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), lit. b.

1. Accidentul feroviar produs la data de 12.02.2025, ora 01:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal (linie dublă electrificată), în stația CF Drăgănești Olt cap Y, în zona schimbătorilor de cale nr. 6-12, s-a produs deraierea de primul boghiu și a primei roți de la al 2-lea boghiu a locomotivei EA 039 aflată compunerea trenului de marfă nr. 66948 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă CER - FERSPED). Trenul a fost regarat la linia nr. 1 în stația CF Drăgănești Olt la ora 04:09. Linia curentă fir II Fărcașele - Drăgănești Olt a fost închisă accidental în intervalul orar 01:21- 04:12 (firul I este închis permanent pentru lucrări L). Locomotiva EA 039 a fost repusă pe șine cu vinciurile hidraulice la ora 06:35. Urmare acestei situații au întârziat 4 trenuri de călători cu un total de 296 minute. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), lit. b.

2. Accidentul feroviar produs la data de 12.02.2025, ora 09:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de CF Constanța, secția de circulație Năvodari - Constanța Mărfuri (linie simplă, neelectrificată), la km 17+550 s-a produs deraierea de două osii (boghiul al 2-lea în sensul de mers) a vagonului cu nr. 845377160484, al 9-lea de la semnal, din compunerea trenului de marfă nr.66294 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român). Vagonul a fost încărcat cu GPL și nu s-au produs scurgeri din conținut. Linia curentă Constanta Mărfuri – Năvodari a fost închisă accidental în intervalul orar 09:43- 15:00. Vagonul a fost ridicat cu mijloace locale la ora 12:20. Cauzele producerii accidentului feroviar se vor stabili de către comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), lit. b.

3. Accidentul feroviar produs la data de 17.02.2025, ora 08:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov - Deda (linie simplă, electrificată), între halta de mișcare Bixadu Oltului și stația CF Malnaș Bai, la km. 56+900, în circulația trenului de călători Regio nr. 4504 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), format din trei vagoane, remorcat cu locomotiva EA 770 (Depoul Brașov), s-a produs deraierea primului vagon nr. 50532076034-9 din compunerea trenului, de la locomotivă, de primul boghiu, la o distanță de aproximativ 10 [cm] de ciuperca șinei. Vagonul deraiat a fost repus pe șine de echipa mobilă dotată cu vinciuri hidraulice, la ora 14:15 și a fost retras în halta de mișcare Bixadu Oltului la ora 15:54. În urma acestei situații, nu s-au produs victime omenești, iar circulația trenurilor a fost închisă în mod accidental în intervalul orar 08:20 - 15:59, fiind redeschisă ulterior cu restricție de viteză de 30 [km/h] între km. 57+200 și km. 57+600, iar un număr de șapte trenuri de călători au fost anulate pe distanța cuprinsă între Bixadu Oltului și Malnaș Bai, călătorii fiind transbordați pentru continuarea mersului cu mijloace auto.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), lit. e.

4. Accidentul feroviar produs la data de 17.02.2025, la ora 12:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caracal - Roșiori Nord (linie dublă, electrificată), între haltele de mișcare Mihăești și Radomirești, pe firul 1 de circulație, la km. 120+700, în circulația trenului de călători Interregio nr. 1823 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), remorcat cu locomotiva EA 443 (Depoul Arad), s-a produs un incendiu la vag. nr. 50532083026-6, situat ultimul în compunerea trenului și s-a solicitat intervenția pompierilor, iar pasagerii au fost evacuați în celelalte vagoane din compunerea trenului. Vagonul incendiat a fost dezlegat de la garnituara trenului, care a fost îndepărtat de acesta, iar ulterior s-a intervenit cu Drezina pantograf la ora 13:35 și la ora 13:36 s-a întrerupt accidental tensiunea electrică din linia de contact între haltele de mișcare Mihăești și Radomirești, pe ambele fire de circulație, iar pompierii au lichidat incendiul în jurul orei 14:20. La ora 14:27 s-a repus tensiunea în linia de contact și s-a reluat circulația trenurilor pe firul 2, iar firul 1 a rămas ocupat cu vagonul avariat după incendiu. În urma acestei situații, au întârziat cinci trenuri de călători care au acumulat 507 minute de întârziere.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), lit. a.

5. Accidentul feroviar produs la data de 19.02.2025, ora 10:43, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caracal - Roșiori Nord (linie dublă, electrificată), pe firul 1 de circulație, la ieșirea din halta de mișcare Mihăești - capul Y, în circulația trenului de marfă nr. 57306 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier Romania SRL), remorcat cu locomotiva ES 068, compus din 19 vagoane, 76 osii, având 683 [tone] și 614 [m], care circula pe ruta Giurgiu Nord - Curtici, s-a produs deraierea a patru vagoane din compunerea trenului în zona macazurilor din capul Y al haltei de mișcare Mihăești și răsturnarea acestora în gabaritul de liberă trecere al firului 2 de circulație.

În urma deraierii acestor vagoane, locomotiva ES 008, aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 58572 (aparținând operatorului de transport feroviar Pimk Rail SRL), a intrat în coliziune cu vagoanele deraiate și răsturnate, producându-se deraierea locomotivei ES 008 de toate osiile în zona macazurilor 4/6 din capul Y al haltei de mișcare Mihăești, iar șeful de tren a fost accidentat mortal. Trenul de marfă nr. 58572 circula pe ruta Curtici - Giurgiu și era compus din 19 vagoane, 114 osii, având 1274 [tone] și 595 [m]. După efectuarea verificărilor pe teren s-au constatat următoarele vagoane deraiate:

Din compunerea trenului nr. 57306 (aparținând Rail Cargo Carrier Romania SRL), patru vagoane respectiv vagoanele 15-18 de la locomotivă, astfel:

- vagonul 15 cu nr. 23884371723-8 deraiat de prima, a treia și a patra osie în sensul de mers.
- vagonul 16 cu nr. 23884371557-0 deraiat de toate osiile și înclinat.
- vagonul 17 cu nr. 23884371951-0 deraiat și distrus de locomotiva ES 008.
- vagonul 18 cu nr. 23884363960-6 deraiat de primele două osii în sensul de mers și înclinat.

Din compunerea trenului nr. 58572 (aparținând Pimk Rail SRL), primul vagon de la locomotivă, având nr. 33754952004-3, a deraiat de ambele boghiuri în sensul de mers. În urma acestei situații, circulația trenurilor de călători se desfășoară cu transbordare pe distanța cuprinsă între stațiile CF Roșiori Nord și Caracal. A fost avizată Poliția TF Craiova.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), lit. b.

6. Accidentul feroviar produs la data de 25.02.2025, ora 20:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de CF Constanța, stația CF Constanța Mărfuri, la expedierea de la linia 3 la stația Palas a trenului de marfă nr.66362 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), remorcat cu locomotiva DA 153, format din 18 vagoane încărcate cu piatră, s-a produs deraierea vagonului, nr. 89536950190-6 de o osie a primului boghiu, prima în sensul de mers, vagon situat al 14-lea în compunerea trenului, iar la vârful macazului nr. 9 s-a repus pe șină și a rupt zăvorul de la încuietoarea acestuia, în poziție pe abatere. Linia curentă Constanța Mărfuri – Palas (linie simplă neelectrificată) a fost închisă în mod accidental în intervalul orar 21:46 - 00.22.

II. Incidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, Grupa A

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.13

1. Incidentul produs la data de 10.02.2025, ora 11:44, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de CF Brașov, secția de circulație Simeria – Vințu de Jos (linie dublă electrificată), în halta de mișcare Șibot, trenul de călători Interregio Nigt nr. 74 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Călători" SA), remorcat cu locomotiva electrică EA 048, a trecut peste secțiunea izolată 034 scoasă de sub tensiune de către organul IFTE în cadrul lucrărilor care s-au efectuat la liniile 3-5. Trenul de călători Interregio Nigt nr. 74 a avut parcurs de trecere pe linia II, de pe firul II de circulație, cu ieșire în abatere pe firul I și a continuat mersul din inerție până în stația CF Aurel Vlaicu unde mecanicul a declarat locomotiva defectă cu pantograful 2, trenul continuându-și mersul până la stația CF Simeria cu pantograful nr. 1. Urmare acestui fapt, trenul de călători Interregio Nigt nr. 74 a întârziat 96 minute. Cauzele producerii incidentului feroviar se vor stabili de către comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.13

2. Incidentul produs la data de 10.02.2025, ora 17:33, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București – Ploiești (linie dublă electrificată), IDM din stația CF Brazi a transmis avizul de trecere pentru trenul de călători interregio nr.1635 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A.) la PM Ramificație Ploiești Triaj și la stația CF Ploiești Vest. IDM de serviciu la PM Ramificație Ploiești Triaj a efectuat parcurs de trecere în direcția Ploiești Vest, dar după depășirea semnalului X de ramificație, mecanicul trenului a avizat prin stația RTF că numărul trenului este de fapt 1665 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A.) care trebuia îndrumat în direcția Ploiești Sud. Trenul a oprit pe secțiunea macazului 5R, fără a ataca schimbătorul de cale. După executarea parcursului în poziție corespunzătoare, trenul nr. 1665 a fost expedit la stația Ploiești Sud cu ordin de circulație. Urmare acestui fapt, au întârziat 9 trenuri de călători cu un total de 246 minute. Cauzele producerii incidentului feroviar se vor stabili de către comisia de investigare.

1.3.1 Activitatea **Inspectoratelor de Siguranță Feroviară** în lunile ianuarie și februarie 2025, a constat în:

Nr. crt.	Denumirea actului emis (autorizație, Licență, agrement, certificat, atestat etc.)	Actul normativ care prevede termenul de eliberare	ISF Constanța	ISF Galați	ISF Iași	ISF Cluj	ISF Craiova	ISF Timișoara	CISF Brașov	CISF București	TOTAL
17	Autorizarea personalului										
17.1	Autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	OMTCT 2262/2005	139	49	54	79	186	176	15	196	894
17.2	Reautorizarea personalului autorizat care a întrerupt efectuarea activităților specifice funcției pe o perioadă mai mare de 12 luni consecutive	OMTCT 2262/2005	8	-	5	-	-	-	4	-	17
17.3	Reexaminarea în vederea autorizării personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	OMTCT 2262/2005	7	-	-	-	-	-	3	-	10
17.4	Autorizații pentru efectuarea unei activități/manipularea unei instalații SC în cazul în care se solicită echivalarea unor competențe profesionale specifice unei funcții pentru care personalul cu responsabilități în siguranța circulației este deja autorizat în funcție	OMTCT 2262/2005	-	-	-	-	-	-	35	-	35
17.5	Acordarea vizei periodice la autorizația deținută de personalul cu responsabilități în siguranța circulației care desfășoară pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	OMTCT 2262/2005	93	63	53	99	110	102	54	222	796
17.6	Autorizarea personalului care participă în comisii pentru tratarea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică din România	Decizia nr. 75/2024 a Directorului General al ASFR	2	-	3	-	-	-	1	-	6
17.7	Preschimbarea permisului de conducere deținut de personalul cu responsabilități în siguranța circulației care desfășoară pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	OMTCT 2262/2005	-	-	-	-	-	7	-	-	7

18	Certificarea mecanicilor de locomotivă										
18.2	Examinări în vederea obținerii permisului	OMT 615/2015	-	-	7	13	-	2	2	5	29
18.3	Emiteri ale duplicatului, reînnoirii, actualizării sau modificării permisului de mecanic de locomotivă	OMT 615/2015	-	3	11	3	-	-	3	-	20
19	Recunoașterea examinatorilor										
19.1	Recunoașterea examinatorilor care efectuează evaluarea cunoștințelor profesionale generale, de material rulant și de infrastructură feroviară pentru mecanicii de locomotivă		-	-	-	-	-	-	-	7	7
19.1.1	Emiterea declarației de recunoaștere a examinatorilor	OMT 615/2015	1	-	-	-	-	-	1	-	2
21	Atestarea personalului										
21.6	Atestarea anuală a personalului responsabil cu siguranța circulației pe liniile ferate industriale	HG 2299/2004, OMT 880/2005	10	9	7	8	18	5	6	12	75
21.8	Atestarea profesională la 2 ani a personalului de specialitate care asigură pregătirea prin cursuri de formare calificare profesională/specializare/perfecționare într-o ocupație specifică transportului feroviar, formarea profesională, autorizarea, evaluarea competențelor profesionale generale/specifice ale personalului cu responsabilități în siguranța circulației	Deciziile 41/2024, 42/2024 și 43/2024 a Directorului General al ASFR	10	10	2	16	9	19	62	34	162
21.9	Atestarea profesională la 2 ani a personalului de specialitate din cadrul rețelei de transport urban cu metroul care asigură pregătirea, perfecționarea, evaluarea competențelor profesionale generale/specifice și autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației.	HG 361/2018	-	-	-	-	-	-	-	6	6

1.4. Activitatea Direcției Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță:

1.4.1. Activitatea **Compartimentului Licențe Feroviare** se desfășoară în conformitate cu prevederile din **Legea nr. 202/2016** privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, respectiv **HG nr. 361/2018** privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar.

A. Licențe de transport feroviar (LTF) și licențe pentru efectuarea serviciilor numai pentru manevră feroviară(LMF)

În perioada **01 ianuarie 2025 – 28 februarie 2025**, activitatea de acordare a LTF și LMF s-a concretizat în:

- a. Acordarea unei licențe** de transport feroviar de marfă societății SMART TRAIN LOGISTICS S.R.L.
- b. Acordarea unei licențe temporare de transport feroviar** care înlocuiește licența permanentă pentru perioada restructurării financiare a operatorului de transport feroviar EXPRESS FORWARDING S.R.L., licență temporară acordată pentru perioada 16.02.2025 - 15.08.2025,
- c. Acordarea vizei periodice** operatorului SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA S.A. pentru licența privind efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
- d. Emiterea a 14 anexe** la licențe pe baza documentelor doveditoare ale îndeplinirii cerințelor în materie de asigurare a responsabilităților civile, astfel:
 - RAIL TRANS VAGON S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă ,
 - LOGISTICĂ FERROVIARĂ S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - GLOBAL GRAIN LOGISTICS S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - TEHNOTRANS FERROVIAR S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - RTS Rail Transport Service GmbH anexă pentru licența de transport feroviar de marfă emisă de autoritatea de acordare a licențelor din Austria,
 - REGIO CĂLĂTORI S.R.L. anexă pentru licența de transport feroviar de călători modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului,
 - TIM RAIL CARGO S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - EXPRESS FORWARDING S.R.L. pentru licența temporară de transport feroviar de marfă
 - SMART TRAIN LOGISTICS S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă
 - SOCIETATEA ELECTROCENTRALE CRAIOVA S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
 - TRADE TRANS COMBI S.R.L. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,

- ATELIERELE CFR GRIVIȚA S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
 - MAIRON GALAȚI S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
 - PBN LOGISTICS S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
- e. Modificarea unei licențe** de transport feroviar de călători la solicitarea operatorului de transport feroviar REGIO CĂLĂTORI S.R.L., ca urmare schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului,
- f. Retragera unei licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară retrasă la cererea operatorului MONDIAL S.A. ca urmare a încetării activității de manevră pe calea ferată,

Listele licențelor pentru transport feroviar de călători și/sau de marfă și a licențelor de transport feroviar numai pentru manevră feroviară sunt afișate pe Site-ul web al ASFR, actualizate lunar.

B. Licente de intermediere a activității de transport pe calea ferată (LIT)

În perioada **01 ianuarie 2025 – 28 februarie 2025**, activitatea de acordare a LIT s-a concretizat în:

- a. **Acordarea vizei periodice**, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **5 licențe**, astfel:
 - YUSEN LOGISTICS (ROMANIA) S.R.L.
 - AUTOMOBILE DACIA S.A.
 - FEROSA SPED S.R.L.
 - PRECOM AGRO S.R.L.
 - UNICOM TRANZIT S.A.
- b. **Modificarea unui număr de 3 licențe la** cererea societăților ca urmare a schimbării adreselor sediilor sociale astfel:
 - RAIL CARGO LOGISTICS – ROMÂNIA SOLUTIONS S.R.L.,
 - PRECOM AGRO S.R.L.
 - UNICOM TRANZIT S.A.
- c. **Suspendarea unei licențe** deținută de societatea GEBRUDER WEISS S.R.L. ca urmare a nedepunerii documentelor necesare vizării periodice a licenței de intermediere transport feroviar
- d. **Retragerea unei licențe** aparținând operatorului de intermediere transport pe calea ferată INTER EXPEDITION S.R.L. ca urmare a nedepunerii documentelor necesare vizării periodice a licenței, precum și a adresei prin care se comunică renunțarea la licență.

De asemenea, ca urmare a expirării termenului de valabilitate, a fost efectuată evaluarea a **2 polițe** privind **asigurarea de răspundere civilă** a caselor de expediții, în vederea menținerii capacității financiare a licenței pentru efectuarea serviciilor de intermediere a activității de transport pe calea ferată.

Listele licențelor deținute de către operatorii care efectuează intermedierea activității de transport pe calea ferată sunt afișate pe Site-ul web al ASFR, actualizate lunar.

1.4.2 Activitatea Compartimentului Autorizare de Siguranță, aflat în subordinea Direcției Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță, a constat în lunile ianuarie și februarie 2025 în:

- a) Acordarea/reînnoirea autorizațiilor de siguranță pentru administratorul/gestionarul de infrastructură feroviară din România, modificarea/suspendarea sau revocarea părților relevante ale acestora

Se desfășoară în baza OMTIC nr. 232/2020 care a fost completat și modificat prin OMTI nr. 2302/19.12.2023, publicat în Monitorul Oficial nr.35 din 16 ianuarie 2024.

A fost **revocată autorizație de siguranță pentru** Grup Feroviar Roman (GFR) seria AS nr. 24001 emisă la data de 18.03.2024 deoarece a predat toate secțiile de circulație pe care le gestiona.

- b) Acordarea autorizației de punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite sau modernizate (APF LFI)

Se desfășoară în conformitate cu OMTI nr. 443/2011 care a fost completat și modificat prin OMTI nr. 878/28.03.2024.

Au fost emise **2 autorizații de punere în funcțiune a LFI**, astfel:

SOLICITANT - DEȚINĂTOR	DENUMIRE LFI	Stația CF de racord	Nr. APF-LFI	Data emiterii APF-LFI	Tipul lucrărilor executate
GRUP FERVIAR ROMAN	LFI GFR SA -Liniile 15, 16, 18, 19, 20AL, 11L, 8L	Dornești	APF LFI Nr. 501	13.01.2025	MODERNIZARE
GRUP FERVIAR ROMAN	LFI GFR SA -Linia 12	Dornești	APF LFI Nr. 502	13.01.2025	MODERNIZARE

- c) Autorizarea din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată

Se desfășurată conform OMT nr. 340/1999 cu modificările și completările ulterioare.

Stațiile CF sunt deținute de către administratorul de infrastructură CNCFR. Au fost emise:

- **115 autorizații permanente (AF);**

- **6 autorizații provizorii (APF);**

	DENUMIRE STAȚIE CF	GRAD STAȚIE CF	AFILIATĂ STAȚIE CF	Nr. AF/APF	AF/APF Valabilitate DE LA	AF/APF Valabilitate PÂNĂ LA	Valabilitate viză AF
SRCF BUCUREȘTI							
1	BĂNEASA GIURGIU	HM	MIHAI BRAVU	297	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
2	BUFTEA	III		293	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
3	COMANA	HM	MIHAI BRAVU	298	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
4	LEORDENI ARGEȘ	IV		292	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
5	MIHAI BRAVU	III		296	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
6	PLOIEȘTI VEST	III		294	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
7	SĂBĂRENI	IV		295	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
8	VIDRA	HM	JILAVA	299	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
9	MOGOȘOAIA	I		272	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030

SRCF CRAIOVA							
1	COSTEȘTI	II		318	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
2	CORBU	III		319	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
3	DRĂGĂNEȘTI OLT	III		320	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
4	VLĂDULENI	III		321	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
5	CURTEA DE ARGEȘ	III		322	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
6	STOLNICI	HM	COSTEȘTI	323	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
7	FÎLFANI	HM	COSTEȘTI	324	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
8	BASCOV	HM	PITEȘTI NORD	325	26.02.2025	25.02.2035	25.02.2030
9	PITEȘTI	I		217	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
10	BALȘ	III		218	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
11	GOVORA	II		219	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
12	BĂBENI	II		220	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
13	DR.TR.SEVERIN	I		221	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
14	PITEȘTI NORD	III		222	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
15	CIUMEȘTI	III		223	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
16	DRĂGĂȘANI	III		224	17.01.2025	16.01.2035	16.01.2030
SRCF BRAȘOV							
1	AIUD	HM		316	14.02.2025	13.02.2035	13.02.2030
2	PREJMER	HM	HĂRMAN	317	14.02.2025	13.02.2035	13.02.2030
3	BLAJ	II		300	30.01.2025	29.01.2035	29.01.2030
4	BARTOLOMEU	II		286	28.01.2025	27.01.2035	27.01.2030
5	LUNCA BRADULUI	HM	TOPLIȚA	288	28.01.2025	27.01.2035	27.01.2030
6	TOPLIȚA	II		287	28.01.2025	27.01.2035	27.01.2030
7	BRĂDET	HM	UCEA	229	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
8	CODLEA	HM	VLĂDENI ARDEAL	226	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
9	DUMBRĂVIȚA BÂRSEI	HM	VLĂDENI ARDEAL	227	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
10	GHIMBAV	HM	BARTOLOMEU	228	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
11	VLĂDENI ARDEAL	II		225	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
12	FĂGĂRAȘ	I		207	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030
13	MEDIAȘ	II		210	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030
14	SIBIU	I		211	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030
15	ȘERCAIA	HM	FĂGĂRAȘ	208	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030
16	VOILA	HM	FĂGĂRAȘ	209	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030

SRCF TIMIȘOARA							
1	VALEA TIMIȘULUI	HM	BALTA SĂRATĂ	307	06.02.2025	05.02.2035	05.02.230
2	ARMENIȘ	III		301	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
3	BALTA SĂRATĂ	III		306	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
4	BRAD	HM	INEU	313	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
5	DOMAȘNEA CORNEA	HM	CRUȘOVĂȚ	304	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
6	DUDEȘTII NOI	HM	LOVRIN	311	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
7	INEU	III		312	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
8	POARTA	HM	ARMENIȘ	303	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
9	SATU NOU	HM	LOVRIN	309	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
10	SIMERIA TRIAJ	I		305	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
11	ȘIRIA	HM	SÂNTANA	310	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
12	TEREGOVA	HM	ARMENIȘ	302	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
13	VĂLIȘOARA	HM	SLATINA TIMIȘ	308	06.02.2025	05.02.2035	05.02.2030
14	ARAD	I		263	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
15	BĂCIA	HM	PUI	256	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
16	BĂIEȘTI	HM	PUI	258	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
17	BĂNIȚA	III		261	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
18	BÂRCEA MICĂ	HM	HUNEDOARA	248	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
19	BRĂNIȘCA	HM	MINTIA	242	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
20	BRETEA STREIULUI	HM	SUBCETATE	257	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
21	CLICIOVA	HM	FĂGET	244	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
22	COȘTEIU MARE	HM	FĂGET	243	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
23	CRIVADIA	HM	BARU MARE	259	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
24	CURTICI	I		262	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
25	DOBRA	HM	FĂGET	247	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
26	HĂLMAGIU	HM	GURAHONȚ	252	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
27	HOLDEA	HM	FĂGET	246	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
28	MARGINA	HM	FĂGET	255	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
29	MĂNĂȘTUR	HM	FĂGET	245	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
30	MERIȘOR	HM	BĂNIȚA	260	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
31	NĂDLAC	HM		241	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
32	PĂULIȘ LUNCA GRUPA TEHNICA	HM	MINTIA	250	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
33	PEȘTIȘ	HM	HUNEDOARA	249	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
34	SEBIȘ	HM	INEU	253	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
35	VÂRFURILE	HM	GURAHONȚ	251	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030

36	ZĂDĂRENI	HM		240	22.01.2025	21.01.2035	21.01.2030
37	SĂVÂRȘIN	III		254 PROV	22.01.2025	21.01.2027	
38	TIMIȘOARA NORD	I		264 PROV	22.01.2025	21.01.2027	
39	AUREL VLAICU	HM	ORĂȘTIE	238	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
40	BERZOVIA	HM	VASIOVA	233	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
41	FĂGET	I		239	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
42	GĂTAIA	HM	VASIOVA	234	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
43	ORĂȘTIE	III		237	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
44	PUI	III		231	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
45	TÂRNOVA ZARAND	HM	INEU	232	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
46	ZAM	HM	ILTEU	230	20.01.2025	19.01.2035	19.01.2030
47	CÂMPURI SURDUC	HM	ILIA	236 PROV	20.01.2025	19.01.2027	
48	ILTEU	III		235 PROV	20.01.2025	19.01.2027	
SRCF CLUJ							
1	APA	HM	SEINI	283	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
2	APAHIDA	II		274	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
3	BAIA MARE	I		265	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
4	BONȚIDA	HM	GHERLA	281	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
5	BOTIZ	HM	SATU MARE	269 PROV	27.01.2025	26.01.2027	
6	BUȘAG	HM	BAIA MARE	267	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
7	COJOCNA	HM	APAHIDA	276	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
8	DEJ CĂLĂTORI	II		278	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
9	GHERLA	III		279	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
10	HALMEU	I		273	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
11	ICLOD	HM	GHERLA	280	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
12	JUCU	HM	APAHIDA	275	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
13	MEDIEȘUL AURIT	HM	SEINI	284	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
14	MICULA	HM	HALMEU	271	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
15	PORUMBESTI	HM	HALMEU	270	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
16	SATU MARE	I		268	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
17	SATULUNG PE SOMEȘ	HM	BAIA MARE	266	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
18	SEINI	III		282	27.01.2025	26.01.2035	26.01.2030
19	TUNEL	HM	APAHIDA	277 PROV	27.01.2025	26.01.2027	
SRCF IAȘI							
1	BACĂU	I		206	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030

SRCF GALAȚI							
1	DEDULEȘTI	HM	PLOPU	290	29.01.2025	28.01.2035	28.01.2030
2	PLOPU	III		289	29.01.2025	28.01.2035	28.01.2030
3	URLEASCA	HM	PLOPU	291	29.01.2025	28.01.2035	28.01.2030
4	BALDOVINEȘTI	HM	BRĂILA	216	15.01.2025	14.01.2035	14.01.2030
5	BRĂILA	I		214	15.01.2025	14.01.2035	14.01.2030
6	VĂDENI	HM	BRĂILA	215	15.01.2025	14.01.2035	14.01.2030
SRCF CONSTANȚA							
1	NEPTUN	HM	MANGALIA	326	28.02.2025	27.02.2035	27.02.2030
2	BASARABI	III		315	14.02.2025	13.02.2035	13.02.2030
3	VALU LUI TRAIAN	HM	BASARABI	314	14.02.2025	13.02.2035	13.02.2030
4	SALIGNY	II		285	28.01.2025	27.01.2035	27.01.2030
5	CERNAVODĂ POD	II		212	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030
6	OVIDIU	HM	CERNAVODĂ POD	213	14.01.2025	13.01.2035	13.01.2030

1.4.3. Activitatea Compartimentului Autorizare Linii Ferate Industriale în lunile ianuarie și februarie 2025, a constat în:

Activități aferente Regulamentelor tehnice de exploatare:

a. Aprobarea unui Regulament tehnic exploatare

1. RTE 1015/11.02.2025 - SNTFM CFR Marfă SA București Punct de lucru Palas - Zona Palas Depou locomotive

b. Aprobarea modificării Regulamentului tehnic de exploatare a liniei ferate industriale - 8

1. RTE 467.10 / 09.01.2025 - RAIL HUB TRANSYLVANIA SRL
2. RTE 426.2 / 21.01.2025 - CRISTIM Romania SRL
3. RTE 134.2 / 22.01.2025 - CN APM SA Constanța Portul de lucru
4. RTE 447.3 / 27.01.2025 - REMAT București Sud SRL
5. RTE 619.7 / 29.01.2025 - OMV PETROM SA Punct de lucru terminal Arpechim Pitești Rolling Stock Company SA București Punct de lucru Bradu Rafinărie
6. RTE 633.1 / 14.02.2025 - SIA DYNAMIC SOLUTION SRL Punct de lucru Cernele
7. RTE 394.4 / 19.02.2025 - CONPET SA Rampa Suplacu de Barcău
8. RTE 634.26 / 19.02.2025 - OMV PETROM SA Punct de lucru Petrobrazii

Autorizația de exploatare (AE) a liniei ferate industriale

a. Acordarea Autorizației de exploatare a liniei ferate industriale - 2

1. AE 1328 / 23.01.2025 - SNTFC CFR Călători SA SRTFC Timișoara - Depoul de Locomotive Timișoara
2. AE 1329 / 27.02.2025 - TRANSFEROVIAR ADMINISTRARE ACTIVE SRL

b. Acordarea vizelor periodice la Autorizații de exploatare LFI - 34

1. AE 466-R2 / 08.01.2025 - ERDEMIR ROMÂNIA SRL
2. AE 233 / 13.01.2025 - RONDOCARTON SRL Apahida

3. AE 773-R1 / 13.01.2025 - PETROTEL LUKOIL SA
4. AE 909 / 14.01.2025 - SNTFC CFR Călători SA SRTFC Timișoara - Post Revizie Lugoj Liniile 19T, 20T, 30T
5. AE 641-R / 13.01.2025 - SC ASTRA RAIL INDUSTRIES SRL Arad
6. AE 752-R2 / 14.01.2025 - RETRASIB SRL
7. AE 1160-R / 15.01.2025 - SNTFM CFR Marfă SA Punct de lucru Palas - Linii CF Post revizie Ferry Boat
8. AE 644-R3 / 16.01.2025 - SC CALLATIS GAS SRL Constanța Terminal GPL Mangalia
9. AE 1157-R / 17.01.2025 - PRUTUL SA Baza Siloz Independența
10. AE 1170-R / 20.01.2025 - SC HELIOSAGRI INTERNAȚIONAL Țândărei
11. AE 1253 / 21.01.2025 - COMCEREAL SA Tulcea - Siloz Baia
12. AE 1054 / 21.01.2025 - CEREALCOM Galați SA - Siloz Ivești
13. AE 478-R5 / 20.01.2025 - SC AUTOMOBILE DACIA SA Mioveni și Linia 14 de garaj CFR
14. AE 042-R4 / 22.01.2025 - Societatea Națională a Sării SA București Sucursala Salina Ocna Dej
15. AE 459 / 22.01.2025 - SC SIN SA
16. AE 937-R1 / 23.01.2025 - SRTFC Craiova - Post revizie vagoane Târgu Jiu
17. AE 1061/29.01.2025 - SC COMCEREAL SA Baza de recepție Gugești
18. AE 483-R/30.01.2025 - SNTFM CFR Marfă SA SECȚIA IRV Roșiori de Vede
19. AE 951/30.01.2025 -SNTFC CFR Călători SA Revizia vagoane Craiova
20. AE 1166/03.02.2025 - Servicii de exploatare feroviară Post 15 Constanța Port Zona B
21. AE 1067/03.02.2025 - REMIZA 3 Sfântu Gheorghe
22. AE 1059-R1/04.02.2025 -SC TRANSAVIA SA
23. AE 1156-R1/04.02.2025 -GRUP SERVICII AGRICOLE SRL Siloz Chiriacu
24. AE 931/04.02.2025 -SRTFC București Post revizia de vagoane Ploiești Sud Liniile 20B, 21, 22 și 23
25. AE 1245/07.02.2025 - SNTFM CFR Marfă SA Punct de lucru Cluj PAE Halmeu
26. AE 808/07.02.2025 - SC RAIL OPERATOR CEREAL SRL
27. AE 954-R/12.02.2025 - SNTFM CFR Marfă SA Punct de alimentare și echipare locomotive Golești, liniile 1D, 2D, 01D, 02D
28. AE 1058/17.02.2025 - LINIA 20 a Postului de revizie de vagoane Teiuș
29. AE 240-R2/18.02.2025 - SC SILVA LOGISTIC SERVICES SRL
30. AE 1242/24.02.2025 - SRTFC Brașov Post revizie vagoane Teiuș liniile 13, 14, 15, 15A și 27
31. AE 1158/24.02.2025 - Revizia Vagoane Galați
32. AE 1163/24.02.2025 - SC AGROINVEST SRL Siloz Pogoanele GR A
33. AE 1258-R/26.02.2025 - HEIDELBERG MATERIALS România SA Fabrica de ciment Fieni CAP X
34. AE 040-R3/27.02.2025 - EXPUR SA Slobozia

c. Acordare viză periodică și modificare Autorizații de exploatare LFI - 18

1. AE 945-R6 / 08.01.2025 - AMEROPA GRAINS SA Punct de lucru Cărpiniș
2. AE 489-R3 / 15.01.2025 - SC HOLCIM (ROMÂNIA) SA Punct de lucru ciment Turda
3. AE 1169-R1 / 15.01.2025 - SC TROVATORE SRL
4. AE 1250-R / 17.01.2025 - SC INTERAGROALIMENT SRL Silozul de cereale Sascut
5. AE 1251-R / 22.01.2025 - ROYAL CDV G2 SRL
6. AE 922-R3 / 23.01.2025 - SNTFC CFR Călători SA SRTFC Cluj - Depoul locomotive Satu Mare
7. AE 903-R1 / 30.01.2025 - VIXON GAS SRL Liniile 1 ȘI 2
8. AE 943-R1 / 04.02.2025 - SRTFC Constanța Revizia Vagoane Constanța

9. AE 944-R / 06.02.2025 - ANRSPS UT 140 Gura Vitioarei
10. AE 1254-R / 06.02.2025 - SC BALKY COM SRL Baza de recepție Buhuși
11. AE 645-R1 / 06.02.2025 - SC CEREALCOM Timiș SA Punct de lucru Jebel
12. AE 1072-R4 / 11.02.2025 - INTERMODAL SERVICES SRL
13. AE 458-R5 / 11.02.2025 - LIBERTY Galați SA Stația Cătușa
14. AE 1035-R2 / 14.02.2025 - SRTFC Cluj Depoul de locomotive Cluj
15. AE 031-R6 / 18.02.2025 - CN APM SA Constanța Portul de lucru
16. AE 165-R7 / 18.02.2025 - FABRICA STEEL SERVICE CENTER TOPOLOVENI
17. AE 491-R2 / 24.02.2025 - DOLCHIMEX SRL Caracal
18. AE 1069-R1 / 26.02.2025 - SC ILIUȚĂ EXPEDITION SRL Vâlcelele Jud Călărași Punct de lucru Dragalina

d. Modificarea Autorizației de exploatare a LFI - 1

1. AE 1020-R / 27.02.2025 - Regia autonomă pentru activități nucleare sucursala ROMAGTERMO DR. TR. Severin, Linia Racord Șimian Dudaș, linia 3 stația CFU Dudaș și liniile 14, 24, 25, 35 și 36

e. Modificarea anexelor A și/sau B la Autorizația de exploatare a liniei ferate industriale - 7

1. AE 1074-R / 08.01.2025 - SNTFC CFR Călători SA SRTFC București Depou Ploiești - Linia 1D
2. AE 873 / 23.01.2025 - Revizia de vagoane Iași grupa II
3. AE 872 / 27.01.2025 - Revizia de vagoane Iași grupa I
4. AE 367-R2 / 28.01.2025 - Remiza de locomotive Roșiori
5. AE 169-R5 / 17.02.2025 - ROMCIM SA București Punct de lucru Luminița Tașaul
6. AE 1090-R / 17.02.2025 - VASTIMPEX SRL Dornești
7. AE 1025-R / 17.02.2025 - 3 CL VASTIMPEX SRL Dornești

f. Verificarea suplimentară a remedierii neconformităților pe LFI, în vederea încetării suspendării autorizației de exploatare - 0

g. Emiterea duplicatului autorizației de exploatare a liniei ferate industriale - 0

Construirea, modificarea și desființarea unei linii ferate industriale

a. Acordarea avizului pentru construirea unei linii ferate industriale - 0

b. Acordarea avizului pentru modificarea unei linii ferate industriale - 1

1. Aviz nr. 305 / 13.02.2025 - SILCOTUB SA Zalău

c. Acordarea avizului pentru desființarea unei linii ferate industriale - 0

Acordarea raportului de verificare linii ferate industriale în vederea înscrierii în lista anexă la Certificatul unic de siguranță - 5

1. Raport nr. 172 / 08.01.2025 - TEHNOTRANS FEROVIAR SRL
2. Raport nr. 173 / 13.01.2025 - PIMK RAIL SRL
3. Raport nr. 174 / 12.02.2025 - GP RAIL CARGO SA
4. Raport nr. 175 / 17.02.2025 - GLOBAL GRAIN LOGISTICS SRL
5. Raport nr. 176 / 20.02.2025 - CER FERSPED SA



2. Activitatea desfășurată de către Compartimentul Dispecerat 112 din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR în anii 2023 și 2024 – statistica apelurilor primite.

Anul 2023:

METROU

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Total evenimente
Accidente/incidente persoane în metrou sau pe peron	2	3	2	1	3	3	4	3	1	8	4	5	39
Suicid													0
Tentative de suicid	1		2		1	2	1				1		8
Explozie sau incendiu/fum sau miros de ars/fum la metrou sau în stații			1					1				1	3
Accidente/incidente în exploatare													0
Apeluri de revenire asupra situațiilor inițiale										4	2		6
Total APELURI (metrou)	3	3	5	1	4	5	5	4	1	12	7	6	56

FEROVIAR

		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Total
MATERIAL RULANT / INFRASTRUCTURĂ	Accident feroviar			2		1					1			4
	Accidente/Incidente material rulant la trecerile la nivel cu cale ferată	13	8	4	6	12	17	19	18	14	11	17	8	147
	Autovehicule blocate pe calea ferată (inclusiv la trecerile la nivel cu calea ferată)	14	6	11	7	2	4	6	6	12	5	14	10	97
	Accidente/Incidente material rulant cu persoane (din care mortal)	13/3	10/3	15/3	11/2	16/3	10/1	14/3	11/1	9/2	5/0	19/3	10/5	143
	Tren deraiat	1		1					1					3
	Defecțiuni/incendii material rulant	5	3	2	4	8	6	11	13	5	10	9	9	85
	Tren blocat/staționare durată lungă fără explicații	1	2		3			6	1	3		3	1	20
	Defecțiuni instalații c.f. la trecerile la nivel cu calea ferată	12	13	16	13	16	26	29	25	34	38	16	25	263
	Bariere rupte/lovite de autovehicule	3	3	2	3	5	4	3	6	12	2	3	3	49

	Obstacole pe calea ferată sau probleme de altă natură în proximitatea c.f.	7	4	5	9	7	8	20	11	9	11	9	4	104
PERSOANE	Accidente de munca	1		1	1		1	1					1	6
	Accidentări persoane în trenul de călători / gară sau în proximitatea c.f. (inclusiv electrocutări)	1	1	5	3	5	3	3	6	5	12	8	4	56
	Incidente (furt bunuri personale/ agresiuni fizice/ probleme de sănătate) persoane in/pe trenul de calatori, gara sau pe calea ferata	7	11	11	10	12	18	17	23	22	15	16	17	179
	Persoane găsite decedate/inconștiente pe calea ferata sau in proximitatea caii ferate	1	3	4	1	2	1	2	5	8	1		2	30
	Suicid	1	2	1		1	2	1	2			1		11
	Tentative de suicid	6	4	10	9	8	9	12	5	8	3	4	9	87
ALTE INCIDENTE	Animale pe calea ferata sau accidentate pe calea ferata			1	3	2	2	1	2	3	3	2		19
	Incendii de vegetație/ deșeuri in proximitatea c.f.	7	18	44	13	12	27	59	87	75	100	11	6	459
	Alte incendii în proximitatea căii ferate sau la instalații c.f.	10	3	7	3	6	5	13	12	12	9	8	7	95
	Furt materiale, cabluri, combustibil, fiare vechi, cereale	1		3	1	1	1	1	1	1				10
	Reclamații condiții de confort		1					3	1				1	6
	Exerciții ISU / feroviare			1		2	2	1			2	1		9
	Apeluri neconfirmate/întrerupte/g reșite	2	4	1	2	3	5	1	4	1	5	2		30
	Teste stație	31	41	32	31	38	32	42	46	43	35	30	34	435
	Apeluri de revenire asupra situațiile inițiale	13	6	17	13	11	12	29	30	28	37	33	22	251
	TOTAL APELURI (fără teste stație, apeluri de revenire și întrerupte)	104	92	146	100	118	146	222	236	232	228	141	117	1882
	TOTAL GENERAL APELURI anul 2023 (feroviar)	150	143	196	146	170	195	294	316	304	305	206	173	2598
	TOTAL GENERAL APELURI anul 2023 (feroviar si metrou)	153	146	201	147	174	200	299	320	305	317	213	179	2654

Anul 2024:

METROU

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Total evenimente
Accidente/incidente persoane in metrou sau pe peron	1	3	6	9	5	2	9	5	2	4	9	3	58
Suicid													0
Tentative de suicid	1	1		1	1				2		1	2	9
Explozie sau incendiu/fum sau miros de ars/fum la metrou sau in stații								1					1
Accidente/incidente în exploatare				1					1			1	3
Apeluri de revenire asupra situațiile inițiale		1		1									2
Total APELURI (metrou)	2	5	6	12	6	2	9	6	5	4	10	6	73

FEROVIAR

		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Total
MATERIAL RULANT / INFRASTRUCTURĂ	Accident feroviar							1						1
	Accidente/Incidente material rulant la trecerile la nivel cu cale ferata	6	8	8	6	11	20	13	9	12	12	9	9	123
	Autovehicule blocate pe calea ferata (inclusiv la trecerile la nivel cu calea ferată)	11	2	6	7	3	7	8	9	3	2	6	11	75
	Accidente/Incidente material rulant cu persoane (din care mortal)	11/1	9/2	8/3	7/4	7/1	13/3	13/3	12/4	8/2	7/2	7/3	8/2	110
	Tren deraiat		1				1	1				1		4
	Defecțiuni/incendii material rulant	6	6	8	5	7	5	8	7	4	3	7	4	70
	Tren blocat/staționare durată lungă fără explicații	2	3	4	1		2	3	1	2	2	1	1	22
	Defecțiuni instalații c.f. la trecerile la nivel cu calea ferata	15	14	12	15	18	32	41	27	18	22	18	19	251
	Bariere rupte/lovite de autovehicule	4	2	5	4	2	2	6	4	1	5	5	5	45
	Obstacole pe calea ferată sau probleme de altă natură în proximitatea c.f.	5	10	7	3	4	11	4	8	8	6	12	6	84
PERSOANE	Accidente de munca					2			1	1				4
	Accidentări persoane în trenul de călători / gară sau în proximitatea c.f. (inclusiv electrocutări)	7	7	3	10	8	6	3	4	4	6	2	2	62

	Incidente (furt bunuri personale/ agresiuni fizice/ probleme de sănătate) persoane în/pe trenul de calatori, gara sau pe calea ferata	7	10	11	12	15	8	12	17	14	14	19	17	156
	Persoane găsite decedate/inconștiente pe calea ferata sau în proximitatea căii ferate	4	2	5	2	2	1	4	2	1	6	1	4	34
	Suicid		1	2		1					1	2		7
	Tentative de suicid	4	11	8	5	10	7	8	6	5	7	10	7	88
ALTE INCIDENTE	Animale pe calea ferata sau accidentate pe calea ferata	1	1		3	1	1	1	1	1	1	2	1	14
	Incendii de vegetație/ deșeuri în proximitatea c.f.	12	81	69	47	15	56	111	147	71	17	14	1	641
	Alte incendii în proximitatea căii ferate sau la instalații c.f.	4	14	10	13	9	26	16	20	14	3	6	10	145
	Furt materiale, cabluri, combustibil, fiare vechi, cereale	2	1	1	2	2		1		1	1	1	5	17
	Reclamații condiții de confort			1			1	4	1			1		8
	Exerciții ISU / feroviare		1			1				1				3
	Apeluri neconfirmate/întrerupte/greșite	3	3	2	2		1	1		1		1	2	16
	Teste stație	33	31	32	32	32	28	32	29	30	31	28	30	368
	Apeluri de revenire asupra situațiilor inițiale	8	27	7	10	2	26	32	25	14	6	6	13	176
	TOTAL APELURI (fără teste stație, apeluri de revenire și întrerupte)	101	184	168	142	118	199	258	276	169	115	124	110	1964
	TOTAL GENERAL APELURI anul 2024 (feroviar)	145	245	209	186	152	254	323	330	214	152	159	155	2524
	TOTAL GENERAL APELURI anul 2024 (feroviar și metrou)	147	250	215	198	158	256	332	336	219	156	169	161	2597

Notă: Datele prezentate în tabelele de mai sus sunt extrase din registrele Compartimentului Dispecerat 112 și reflectă informațiile disponibile în urma apelurilor primite la Compartimentul Dispecerat 112 din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR. Aceste date sunt supuse limitărilor specifice procesului de preluare și înregistrare a apelurilor, în funcție de informațiile furnizate de apelanți și de procesarea acestora în cadrul dispeceratului.

3. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada ianuarie – februarie a anului 2025

I. RAPORT DE INVESTIGARE al accidentului feroviar produs la data de 16.01.2024, în capătul Y al haltei de mișcare Leu, prin deraierea unui număr de 11 vagoane (din care 2 s-au răsturnat) din compunerea trenului de marfă nr.68322 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Global Rail Solutions SRL).

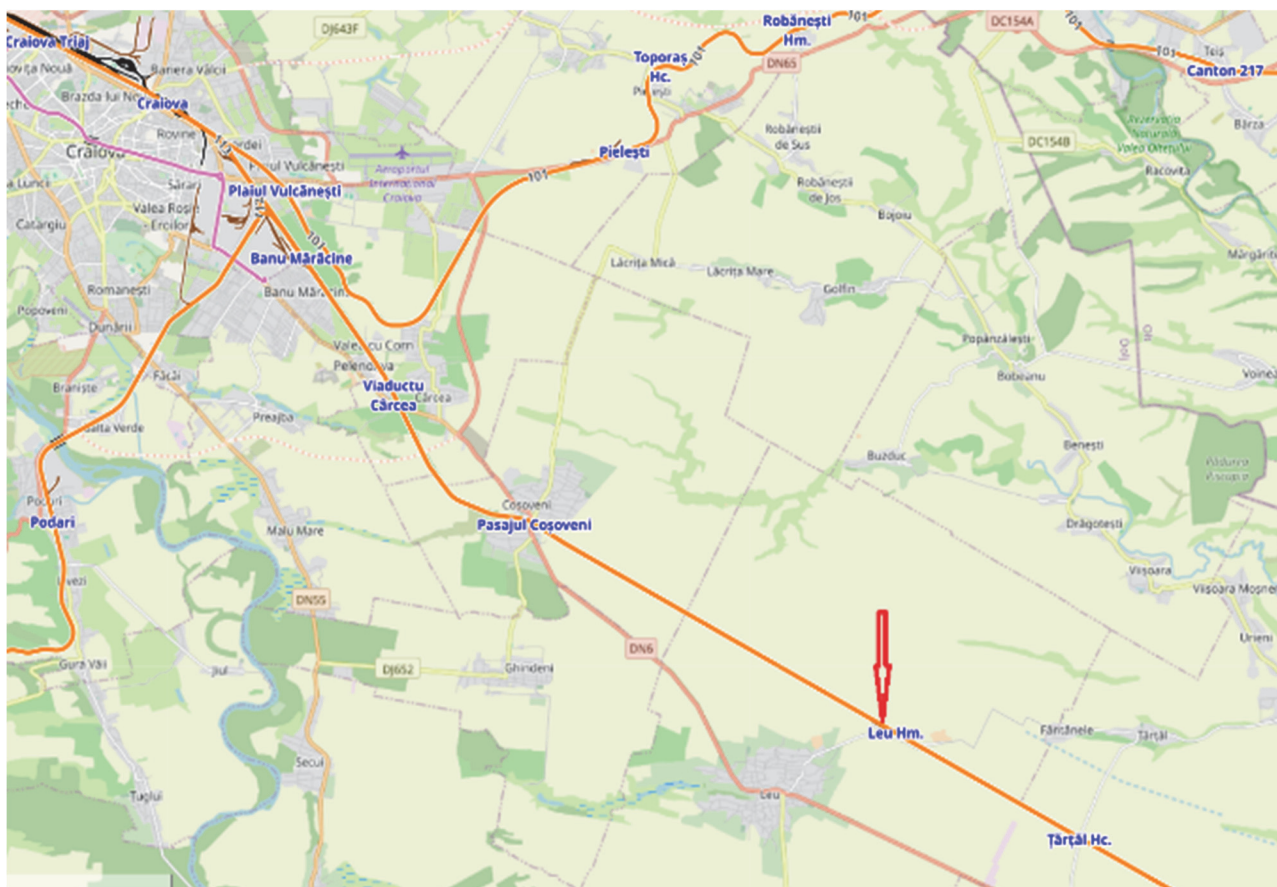


*Raport Final
Ianuarie 2025*

REZUMAT

La data de 16.01.2024, ora 01:23, trenul de marfă nr.68322 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Global Rail Solutions SRL), remorcat cu locomotiva EA 389, având în compunere 35 vagoane de tip Uagps, Tagnpps și Uafoos, încărcate cu cereale (porumb boabe), care circula pe relația Arad - Constanța Port Zona B, a deraiat la intrarea în Hm Leu, în zona schimbătorului de cale nr.16, atacat pe la călcâi, aflat în capătul Y al stației.

Urmare a producerii accidentului feroviar, 11 vagoane din compunerea trenului (începând cu cel de-al 20-lea și până la cel de-al 30-lea vagon de la locomotivă) au deraiat și 2 dintre acestea s-au răsturnat, marfa încărcată în vagoane fiind împrăștiată pe terasamentul căii.



Locul producerii accidentului feroviar

Consecințe

suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii a fost afectată pe ambele fire de circulație astfel:

- pe linia II directă din Hm Leu (firul II de circulație) pe o distanță de aproximativ 160 m, între km 185+961 și 186+121;
- pe linia III directă din Hm Leu (firul I de circulație) pe o distanță de aproximativ 80 m între km 185+985 (vârful schimbătorului de cale nr.4) și km 186+065;

materialul rulant

Ca urmare a producerii acestui eveniment au deraiat 11 vagoane seriile Uagps și Uafoos încărcate cu cereale (porumb boabe), de la al 20-lea la al 30-lea vagon din componere, din care două s-au răsturnat, după cum urmează:

- vagonul nr.33879382032-9 (al 20-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri poziționat peste firele I și II;
- vagonul nr.33879330961-7 (al 21-lea din compunerea trenului), răsturnat peste schimbătorul de cale nr.4, cu pierdere din conținut;
- vagonul nr.33879339349-1 (al 22-lea din compunerea trenului), răsturnat peste firul I de circulație, cu pierdere din conținut;
- vagonul nr.33872334646-5 (al 23-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri poziționat transversal pe ambele fire de circulație;
- vagonul nr.33879335843-7 (al 24-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri în dreptul schimbătorului de cale nr.2;

- vagonul nr.33879335092-1 (al 25-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri;
- vagonul nr.33879339171-9 (al 26-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri;
- vagonul nr.33879332443-9 (al 27-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri;
- vagonul nr.33879633879-3 (al 28-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri;
- vagonul nr.33879339029-9 (al 29-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri;
- vagonul nr.33872335098-8 (al 30-lea din compunerea trenului), deraiat de ambele boghiuri.

instalații feroviare

Au fost afectate instalațiile CED și IFTE după cum urmează:

- bobinele de joantă aferente secțiunilor izolate 16 și 2-10 avariate;
- cutia electromecanismului EMM nr.2 distrusă;
- barele de control ale electromecanismului EMM nr.2 distruse
- barele de control ale electromecanismului EMM nr.16 distruse;
- semnalul de manevră M4 distrus;
- stâlpul SBC nr.68 rupt;
- geometria liniei de contact afectată între SBC 64 și SBC 72.

persoane vătămate

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

perturbații în circulația feroviară

În urma producerii acestui accident feroviar a fost închisă circulația trenurilor pe ambele fire de circulație (firul I și II) pe distanța Hm Leu și Hm Malu Mare.

După producerea evenimentului și închiderea circulației feroviare pe ambele fire, a fost asigurată transbordarea cu mijloace auto a călătorilor pe relația Craiova – Caracal și circulația pe rută ocolitoare pe relația Craiova – Piatra Olt, până la redeschiderea circulației feroviare.

La data de 20.01.2024, după efectuarea lucrărilor de reparații a suprastructurii căii ferate afectate de accidentul feroviar și înlocuirea schimbătorului de cale nr.4 cu un schimbător de cale nou, tip 60, echipat pe traverse din beton precomprimat, a fost redeschisă circulația pe firul I de circulație cu viteza restricționată la 30 km/h.

În data de 27.01.2024, după efectuarea lucrărilor de reparații a suprastructurii căii ferate afectate de accidentul feroviar și înlocuirea schimbătoarelor de cale nr.2 și nr.16 cu schimbătoare de cale noi, tip 60, echipate pe traverse din beton precomprimat, a fost redeschisă circulația pe firul II de circulație pentru trenurile de călători și marfă cu viteza restricționată la 30 km/h.

alte pagube materiale

O parte din marfa scursă din cele 11 vagoane deraiate nu a mai putut fi recuperată.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, menționate la capitolul 3.a.5, se poate afirma că, starea tehnică a suprastructurii căii a cauzat producerea deraierii.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit că accidentul s-a produs potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factorul cauzal

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

Factorul contributiv

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

Factorii sistemici

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

Măsuri luate de la producerea accidentului

Nu e cazul.

Observații suplimentare

Cu ocazia investigării acestui accident, pe porțiunea de linie (neafectată de deraiere) premergătoare ruperii multiple și complete a șinei de pe firul drept de la joanta de la km 186+120,50 au fost identificate mai multe neconformități care reprezintă abateri de la codurile de practică (depășirea toleranțele admise la nivelul transversal, depășirea valorii admise a torsionării căii, depășirea valorii admise de 5 mm pentru denivelările încrucișate, depășirea variației ecartamentului de cel mult 2 mm/m și alcătuirea neconformă a joantelor de pe firul stâng de la km 186+121 și 186+133), acestea fiind descrise detaliat la cap. 4 „Analiza accidentului”.

Având în vedere modul de producere al accidentului, comisia de investigare consideră că neconformitățile prezentate mai sus nu au relevanță în raport cu concluziile privind factorii ce au determinat producerea și consecințele acestui accidentul feroviar.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

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

Preambul recomandarea nr. 477/1

Urmare a investigației efectuate de AGIFER pentru accidentul feroviar cu caracter similar prezentat la Cap. 4.e, accident care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, la data de 17.02.2020, între halta de mișcare Fărcașele și stația CFR Drăgănești Olt, prin deraierea a 13 vagoane din compunerea

trenului de marfă nr. 34372 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Constantin Grup SRL), a fost emisă următoarea recomandare de siguranță:

„Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului de nerealizarea la timp a lucrărilor de reparații capitale la infrastructură impuse de codurile de practică și va stabili măsuri de ținerea sub control al acestuia.”

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

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

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

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

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

Recomandarea de siguranță nr.477/1

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

Preambul recomandarea nr.477/2

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

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

Recomandarea de siguranță nr.477/2

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

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



*Raport de Investigare
Ediția finală
30 ianuarie 2025*

REZUMAT

La data de 17.10.2024, trenul de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR, remorcat cu locomotiva LE-MA 012, având în compunere 25 vagoane, 100 osii goale, 661 tone, lungime 700 metri, a circulat în condiții normale până în Hm Belinț, unde a fost garat la linia nr.2 abătută, (trenul circula pe relația Curtici – Craiova).

După staționarea trenului la linia nr.2 abătută, aproximativ 30 minute, (pentru încrucișarea cu trenul de călători nr.9553), IDM a efectuat parcurs centralizat de ieșire de la linia nr.2 abătută, în direcția Hm Jabăr. În jurul orei 17:20, trenul de marfă nr.48431016, s-a pus în mișcare, iar după ce a depășit semnalul de ieșire Y2, la aproximativ 5 m de semnal (**Foto nr.1**), a lovit pichetul aferent circuitului de cale 1-3Si3 (relocat în urma lucrărilor de modernizare, derulate în Hm Belinț), aflat în gabaritul de liberă trecere, cu robineții de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE, ai vagoanelor cu numerele: 25804366464-2, 25804366132-5, 25804367007-8, 25804366474-1, 25804367024-3, 25804366640-7, 25804366448-5, 25804366862-7, aflate în ordine după locomotivă, în compunerea trenului de marfă.



După ce a parcurs aproximativ o distanță de 383 m de la plecarea din Hm Belinț, mecanicul de locomotivă, a constatat că trenul merge din ce în ce mai greu, iar viteza tinde să scadă, motiv pentru care a luat măsuri de oprire a trenului, acționând frâna automată. După ce a alimentat cu aer din nou trenul a încercat să îl pună în mișcare dar a sesizat că trenul este în continuare frânat. A luat măsuri de asigurare al trenului contra fugirii, și a trimis mecanicul ajutor să verifice motivul frânării trenului. La verificarea efectuată, acesta a constatat lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, de către robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE (aceștia fiind manipulați între poziții sau pe poziția izolare), de la vagoanele: 1,2,3,5,6,7,8, și 9, din compunerea trenului. După verificarea pe teren, mecanicul ajutor a făcut fotografii, și s-a întors pe locomotivă, comunicându-i mecanicului de locomotivă cele constatate. Mecanicul de locomotivă a luat legătura cu IDM de serviciu Hm Belinț, prin stația RER, comunicându-i acestuia cele întâmplate, iar în jurul orei 18:10, trenul a fost retras din linie curentă și regarat la linia nr.2 abătută în Hm Belinț.

Urmările incidentului

suprastructura căii

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

materialul rulant

În urma producerea incidentului feroviar, au fost constata avarii la robinetii de izolare cu alimentator al distribuitorului de aer KE, ai vagoanelor cu numerele: 25804366464-2, 25804366132-5, 25804367007-8, 25804366474-1, 25804367024-3, 25804366640-7, 25804366448-5, 25804366862-7, din compunerea trenului de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR.

instalații feroviare

În urma producerii incidentului feroviar a fost afectat pichetul de releu al circuitului de cale 1-3Si3.

persoane vătămate

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

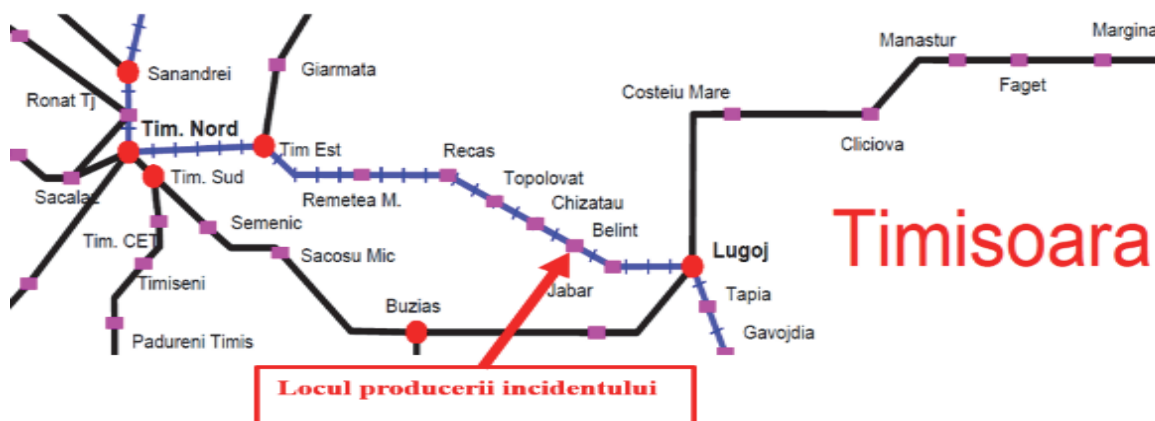
mediul înconjurător

Incidentul feroviar nu a avut impact asupra mediului înconjurător.

perturbații în circulația feroviară

Urmare acestui incident trenul de călători nr.9576 a înregistrat o întârziere de 32 minute.

Locul producerii incidentului este prezentat în schița de mai jos (*Schița nr.1*) și se află situat pe raza de activitate a SRCF Timișoara.



Harta cu locul producerii incidentului

Analiză și Concluzii

Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare

Având în vedere mențiunile consemnate la capitolul **C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii și instalații** după producerea incidentului, comisia de investigare apreciază că **montarea în gabaritul de liberă trecere CFR a pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3 (de către subantreprenorul DELTATEL SRL), în urma lucrărilor de relocare pentru asigurarea frontului de lucru, lucrărilor de modernizare în Hm Belint a influențat producerea incidentului, din cauza intrării în gabarit a pichetului în plan vertical (înălțimea față de ciuperca șinei).**



Concluzii privind starea tehnică a vagoanelor implicate

Având în vedere mențiunile consemnate la capitolul **C.5.4.3. Date constatate cu privire la vagoanele din compunerea trenului** după producerea incidentului, comisia de investigare apreciază că **starea tehnică a vagoanelor implicate nu a influențat producerea incidentului.**

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

La data de 17.10.2024, trenul de marfă nr.48431016, aparținând OTF DBCR, remorcat cu locomotiva LE-MA 012, având în compunere 25 vagoane, 100 osii goale, 661 tone, lungime 700 metri, a circulat în condiții normale până în Hm Belinț, unde a fost garat la linia 2 abătută, (trenul circula pe relația Curtici – Craiova).

După staționarea trenului la linia nr.2 abătută, aproximativ 30 minute, (pentru încrucișarea cu trenul de călători nr.9553), IDM a efectuat parcurs centralizat de ieșire de la linia 2 abătută, în direcția Hm Jabăr. În jurul orei 17:20, trenul de marfă nr.48431016, a fost pus în mișcare, iar după ce a depășit semnalul de ieșire Y2, la aproximativ 5 m de semnal (**Foto nr.6**), a lovit pichetul aferent circuitului de cale 1-3Si3 (relocat în urma lucrărilor de modernizare, derulate în Hm Belinț), aflat în gabaritul de liberă trecere, cu robineții de izolare cu alimentator ai distribuitorilor cu aer KE, ai vagoanelor cu numerele: 25804366464-2, 25804366132-5, 25804367007-8, 25804366474-1, 25804367024-3, 25804366640-7, 25804366448-5, 25804366862-7, aflate în ordine după locomotivă, în compunerea trenului de marfă.

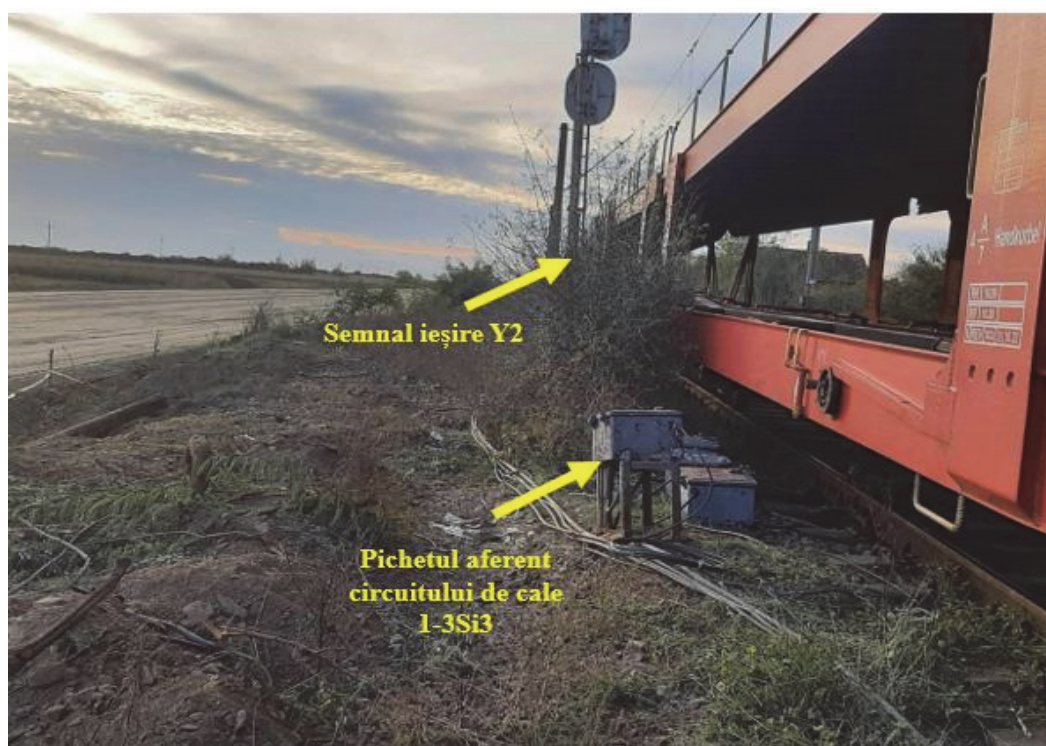


Foto nr.6

De menționat că pichetul aferent circuitului de cale 1-3Si3 din imaginea de mai sus, nu se afla în poziția din imagine la momentul producerii incidentului feroviar, el fiind mutat pentru a se asigura gabaritul de liberă trecere pentru regararea trenului.

În urma celor arătate anterior comisia de investigare a concluzionat că **montarea în gabaritul de liberă trecere CFR a pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3 (de către subantreprenorul DELTATEL SRL), în urma lucrărilor de relocare pentru asigurarea frontului de lucru,**

lucrărilor de modernizare în Hm Belinț, a influențat producerea incidentului, din cauza intrării în gabarit a pichetului în plan vertical.

CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

Cauză directă și factorii care au contribuit

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

Factorii care au contribuit la producerea incidentului feroviar, au fost :

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

Cauze subiacente

Cauzele subiacente ale producerii incidentului:

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

Cauze primare

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

Observații suplimentare:

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

Măsuri luate în timpul investigației:

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

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

A fost desemnat responsabilul de proces pentru organizarea și desfășurarea activității de construcții instalații SCB din partea Subcontractorului HITACHI RAIL GTS ROMÂNIA SRL,

autorizație nr.18158/22.09.2022. De asemenea au fost desemnați responsabili de proces Siguranța Circulației din partea FCC CONSTRUCCION S.A, autorizația nr.154821, și autorizația nr.173705.

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

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

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

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

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

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Având în vedere cele prezentate mai sus, comisia de investigare consideră că nu este oportună emiterea de recomandări de siguranță.

III. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs în data de 07.02.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CFR Pantelimon, prin tamponarea violentă dintre locomotiva izolată DA 180 care a circulat ca tren nr.86350 și ultimul vagon din compunerea trenului de marfă nr.58182106, aflat în staționare la linia 2.



*Proiect raport
ianuarie 2024*

REZUMAT

La data de 07.02.2024, ora 01:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CFR Pantelimon, s-a produs tamponarea violentă dintre locomotiva izolată DA 180 care a circulat ca tren nr.86350 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA) și ultimul vagon din compunerea trenului de marfă nr.58182106 (aparținând operatorului de transport feroviar SC United Railways SRL), nr.31523938179-3, aflat în staționare la linia 2.

Locul producerii accidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația CFR Pantelimon, secția de circulație București Băneasa – București Sud, aflată în administrarea CNCF „CFR” SA.

Locomotiva DA 180 și personalul de conducere și deservire aparțin operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA.

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime și nici pagube la mediul înconjurător sau suprastructura căii.

Nu au fost înregistrate pagube la locomotiva DA 180.

Au fost înregistrate pagube la ultimul vagon din trenul de marfă nr.58182106 (aparținând operatorului de transport feroviar SC United Railways SRL).

Nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor de trenuri de călători.

Rezumatul și concluziile privind cauzele accidentului

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că starea acestora nu au condus la producerea accidentului.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit că accidentul s-a produs în condițiile manifestării, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului”, următorului factor cauzal:

Factorul cauzal

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

Nu au fost identificați ***factori contributivi***.

Nu au fost identificați ***factori sistemici***.

Nu au fost emise ***recomandări privind siguranța***.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

În data de **06.02.2024**, trenul de marfă nr.86350, format din locomotiva izolată **DA 180**, a fost expedit din stația CFR Brazi având ca destinație stația CFR București Sud.

Trenul a circulat fără probleme până la stația CFR Băneasa.

După expedierea din stația CFR Băneasa, trenul nr.86350, trebuia să gareză la linia 1 a stației CFR Pantelimon.

La apropierea de semnalul de parcurs XIIP al stației CFR Pantelimon, mecanicul de locomotivă i s-a comunicat prin stația RER, iar acesta a acceptat gararea trenului la linia 2 ocupată cu trenul de marfă nr.58182106 (aparținând operatorului de transport feroviar SC United Railways SRL), urmând ca circulația să se desfășoare în baza indicației semnalelor de manevră.

În momentul trecerii trenului, semnalul de parcurs XIIP afișa spre tren o unitate luminoasă de culoare alb lunar cu indicația „*manevra permisă dincolo de semnal*”, indicație care nu era corespunzătoare/reglementară unui tren în circulație, așa cum era trenul format din locomotiva izolată.

Deși indicația afișată spre tren nu era corespunzătoare/reglementară pentru un tren în circulație, mecanicul a depășit semnalul, conform înțelegerii făcută cu IDM, acționând butonul „depășire ordonată” și a continuat mersul fără a adapta/reduce viteza și urmării în permanentă linia tamponând trenul care staționa la linia 2.

Factor cauzal

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

Nu au fost identificați ***factori contributivi***.

Nu au fost identificați ***factori sistemici***.

Nu au fost emise ***recomandări privind siguranța***.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚĂ

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Acțiunile care au compus factorul cauzal reprezintă abateri de la codurile de practică și de ținere sub control a riscurilor asociate operațiunilor feroviare în legătură cu aplicarea SMS de către operatorii economici implicați, ce constituie obligație a fiecărui operator economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar, odată cu obținerea Autorizației de Siguranță sau a Certificatului Unic de Siguranță. Având în vedere acest aspect, comisia de investigare nu consideră că mai este necesară emiterea unor recomandări privind siguranța.

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

IV. RAPORT DE INVESTIGARE al accidentului feroviar produs la data de 25.03.2023, ora 19:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația CFR Galați, la manevra de introducere a locomotivei EC 91530430128-5 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA - Depoul Galați), la linia nr.4 ocupată cu vagonul de călători nr.50532616090-8, în vederea formării trenului de călători Regio nr.7576, prin tamponarea violentă a vagonului de călători de către această locomotivă.



*Raport de investigare
13 februarie 2025*

REZUMAT

La data de 25.03.2023, în jurul orei 19:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, în stația CFR Galați (**Fig. nr.1**), la manevra de introducere a locomotivei EC 91530430128-5 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), la linia nr.4 ocupată cu vagonul de călători nr.50532616090-8, în vederea formării trenului de călători Regio nr.7576, s-a produs tamponarea violentă a vagonului de călători de către această locomotivă.

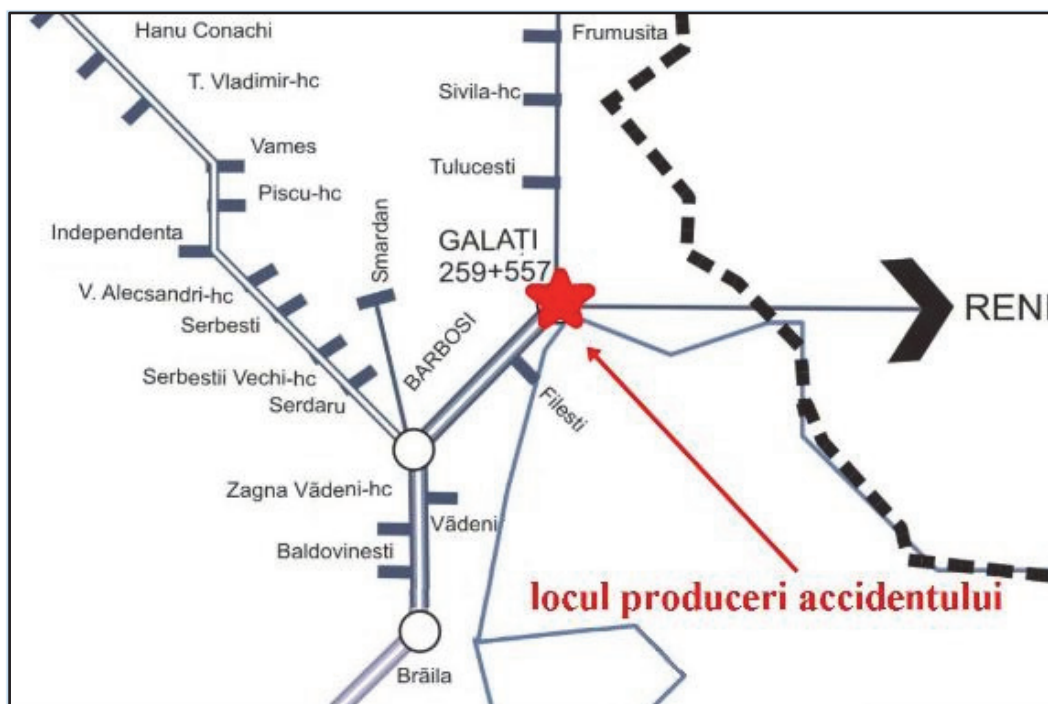


Fig. nr.1 - Locul producerii accidentului feroviar

Consecințele accidentului

În urma tamponării violente, au fost accidentate 4 persoane (mecanicul de locomotivă care conducea locomotiva EC 128, un șef de tren, un conductor de tren și o persoană care se afla în vagonul de călători nr.50532616090-8). Ulterior, după transferul acestora la Spitalul Clinic Județean de Urgență Galați, conductorul de tren a decedat.

Au fost înregistrate avarii la locomotiva EC 128, la vagonul nr.50532616090-8, la linia de contact și la instalația SCB.

Rezumatul și concluziile privind cauzele accidentului

Tamponarea violentă a vagonului de călători nr.50532616090-8 de către locomotiva izolată EC 128, în timpul manevrei de introducere a acesteia la linia nr.4, s-a produs ca urmare a creșterii necomandate și necontrolabile a vitezei locomotivei, din cauza funcționării necorespunzătoare a echipamentului de acționare a graduatorului tip SAGMA cu care era dotată locomotiva.

Analizând constatările, informațiile culese după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, mărturiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572, următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

CONCLUZII

Având în vedere constatările și verificările efectuate precum și analiza modului de producere a accidentului, se poate afirma că accidentul produs la data de 25.03.2023 la manevra de introducere a locomotivei EC 128 (aparținând OTF SNTFC „CFR Călători” SA) la linia nr.4 ocupată cu vagonul de călători nr.50532616090-8, a fost determinat de starea tehnică necorespunzătoare a locomotivei EC 128, generată de funcționarea defectuoasă a echipamentului de acționare a graduatorului tip SAGMA cu care era dotată locomotiva, comisia de investigare identificând, potrivit definițiilor prevăzute în Regulamentul UE 572/2020, următorii factori:

Factorul causal

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

Factori contributivi

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

Factori sistemici

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

Măsuri luate de la producerea accidentului

După producerea accidentului SNTFC a dispus următoarele măsuri:

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

Urmare producerii acestui accident, având în vedere măsurile de siguranță comunicate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română la SNTFC prin actul nr.2000/692/29.03.2023, pentru o exploatare sigură a sistemului feroviar, s-a dispus cu dată imediată prin actul nr. DMR2/2/119/31.03.2023, retragerea din exploatare a tuturor locomotivelor electrice dotate cu echipament de acționare a graduatorului tip SAGMA aparținând SNTFC, interzicându-se totodată utilizarea acestora în remorcarea trenurilor sau la manevră.

Observații suplimentare

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

1. Reparațiile planificate la locomotiva EC 128 nu au fost efectuate în conformitate cu prevederile Normativului Feroviar 67-006:2011 „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii

nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012, Ordinul nr.1255/2014, Ordinul nr.1187/2018, Ordinul nr.1744/2020 și Ordinul nr.2159/2020, respectiv nu au fost respectate normele de timp/kilometri la care acestea trebuiau să fie efectuate.

2. La data de 31.10.2022 în remorcarea trenului de călători nr.5216 pe distanța Adjud-Buzău, după plecarea trenului din halta Domnești Târg în jurul orei 17:11, s-a înregistrat depășirea cu 17 km/h a vitezei maxime admise prevăzute în livretului de mers pentru trenul respectiv care era de 100 km/h.

Acest caz reprezintă un incident feroviar, în conformitate cu prevederile din Regulamentul de investigare, și a fost tratat în cadrul acestui raport.

3. La data de 27.12.2022 în remorcarea trenului de călători nr.5302 pe distanța Mărășești-Buzău, după plecarea trenului din halta de mișcare Putna Seacă în jurul orei 07:12, s-a înregistrat depășirea cu 13 km/h a vitezei maxime admise prevăzute în livretului de mers pentru trenul respectiv care era de 80 km/h.

Acest caz reprezintă un incident feroviar, în conformitate cu prevederile din Regulamentul de investigare, și a fost tratat în cadrul acestui raport.

4. Cu ocazia verificărilor efectuate la locomotiva EC 128 s-a constatat că în postul de conducere A, întrerupătorul F2.8 era scos din funcție, dar poziția acestuia nu a influențat modul de funcționare a circuitului acestui buton. Această situație trebuia remediată cu ocazia reviziilor planificate conform prevederilor din specificația tehnică Cod: ST 31/2016 „Revizii planificate tip Pth3, RT, R1, R2 pregătiri de iarnă și reparații accidentale la locomotivele electrice de 3400/3860/4400/5100/6600 kW”.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

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

Preambul recomandarea nr.452/1

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

Recomandarea de siguranță nr.452/1

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

Preambul recomandarea nr.452/2

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

Recomandarea de siguranță nr.452/2

SNTFC „CFR Călători” SA va reevalua pericolul reprezentat de „nerespectarea obligațiilor și răspunderilor personalului cu responsabilități în siguranța circulației” și va evalua pericolul reprezentat de „funcționarea necorespunzătoare/defectarea echipamentelor de acționare a graduatorului locomotivelor electrice și în mod particular a celor dotate cu echipament de tip SAGMA”, respectiv va dispune măsuri în consecință pentruținerea sub control a acestor pericole.

V. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 27.02.2024, ora 19:06, pe rețeaua de transport feroviar cu metroul, în circulația trenului nr.04 format din trenurile electrice de metrou 1121-2121 prin depășirea semnalului de intrare Y al stației Timpuri Noi, intrarea în abateră la linia 1 din această stație unde se afla garat trenul de metrou nr 17, format din trenurile electrice de metrou 1117-2117, fapt ce a dus la cuplarea celor 2 trenuri.



*Raport investigare final
24 februarie 2025*

REZUMAT

La data de 27.02.2024, ora 18:40, circulația trenurilor de metrou pe magistrala M1-M3 de metrou între stațiile Timpuri Noi și Dristor I se desfășura normal, în sistem ATP pentru trenurile Bombardier echipate cu instalație ATP îmbarcată și pe baza semnalelor luminoase de circulație „parcursuri optice” pentru trenurile tip IVA neechipate cu instalație ATP.

La ora 18:43 trenul nr.42 (format din REM tip IVA 010-049-060), care circula cu călători, s-a defectat la plecarea din stația Dristor 1, spre stația Nicolae Grigorescu. Ca urmare a producerii defectării trenul s-a oprit la plecarea din stația Dristor 1, având ultimele 2 vagoane la peron și restul de 4 vagoane în tunel. Trenul 04, tip Bombardier (format din TEM 1121-2121), care circula în sistem ATP între stațiile Mihai Bravu și Dristor 1, pe firul I în spatele trenului 42, a fost oprit de instalația ATP-ATO, în tunel, în apropierea stației Dristor 1, în jurul orei 18:46, ocupând secțiunile 143c și 145c.

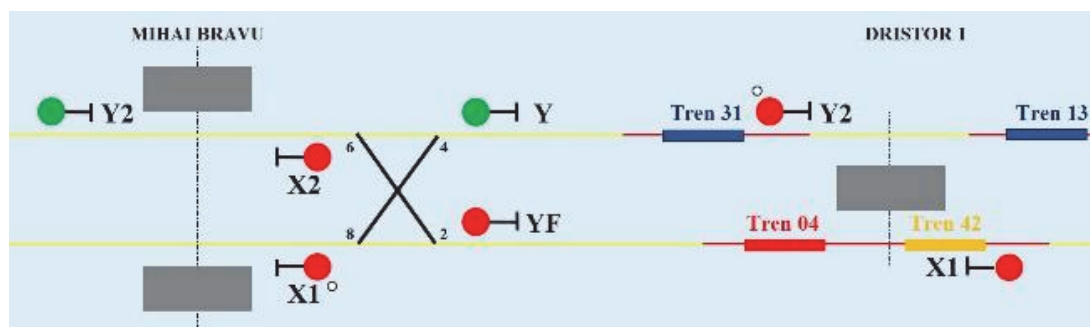


Figura nr.1 – Situația la ora 18:46, momentul opririi trenului 04 în tunel

Având în vedere că defecțiunea trenului 42 nu a putut fi remediată, și pentru că acesta nu putea să circule spre stația Republica (în sensul normal), dar putea să circule în sens invers, șeful de tură mișcare a dispus retragerea trenului înapoi în stația Dristor 1 pentru debarcarea călătorilor. Totodată, șeful de tură mișcare a dispus întoarcerea trenului 04 aflat în tunel pe firul I spre stația Mihai Bravu linia 2.

Mecanicul trenului 04 a schimbat postul de conducere, a plecat în modul DEP (manevră), iar după primirea dispoziției de la șeful de tură mișcare a izolat instalația ATP a trenului și a circulat până la linia 2 (la peron) în stația Mihai Bravu, (pe baza semnalelor optice), unde a debarcat călătorii. După debarcarea călătorilor în stația Mihai Bravu, urmare a înțelegerii eronate a dispozițiilor date prin instalația de radiocomunicații de către șeful de tură mișcare, mecanicul trenului 04 a pus trenul în mișcare, a depășit semnalul de ieșire -Y2 al stației Mihai Bravu, care avea indicația roșu alb (în condițiile în care instalația ATP a trenului a rămas izolată, culoarea roșu alb indica „oprește fără a depăși semnalul”), a circulat în continuare spre stația Timpuri Noi cu viteze cuprinse între 55 – 60 km/h, a depășit semnalul de intrare Y cu indicația roșu al stației Timpuri Noi, după care a acționat frâna de urgență.

În timp ce trenul 04 se deplasa pe secțiunile 54c, 56c de pe firul II, între stațiile Mihai Bravu și Timpuri noi, operatorul de mișcare a dispus IDM Piața Unirii 1 efectuarea parcursumui pentru trenul nr.17, pentru a fi expedit din stația Timpuri Noi spre stația Mihai Bravu, pe firul 1. Din cauza problemelor de comunicare și a erorilor în aplicarea procedurilor, IDM Piața Unirii 1, la ora 19:04:19 a efectuat parcursum ATP de la linia 1 peron spre stația Mihai Bravu, pe firul 2. Observând pe monitor comanda eronată a IDM Piața Unirii 1, operatorul mișcare a solicitat IDM refacerea parcursumui, de la linia 1 peron Stația Timpuri Noi la stația Mihai Bravu, „pe normală” adică cu macazul nr.8 manevrat pe directă. IDM Piața Unirii 1 a dat comanda de anulare a parcursumui. Din momentul în care s-a dat comanda anulării parcursumui eronat, a început ciclul de dezăvorăre a parcursumui. Acest ciclu are durata de 60 de secunde (în condițiile ocupării secțiunii TNO-01c cu trenul nr.17). În acest interval parcursumul a rămas înzăvorât total, iar macazurile au rămas „pe abatere”, cu acces din firul 2 stația Mihai Bravu la linia 1 a stației Timpuri Noi.

În acest interval de 60 de secunde, în jurul orei 19:05:40, trenul 04 a depășit semnalul de intrare Y al stației Timpuri Noi, care avea indicația „oprește fără a depăși semnalul” și și-a continuat deplasarea peste macazurile 4 și 8 aflate în poziție pe abatere. Ca urmare a efectuării unei frânări de urgență de către mecanicul trenului a fost evitată ciocnirea violentă între cele două trenuri, dar s-a produs cuplarea între trenul 04 și trenul 17, aflat la linia 1 din stația Timpuri Noi, la o viteză de 5 km/h.

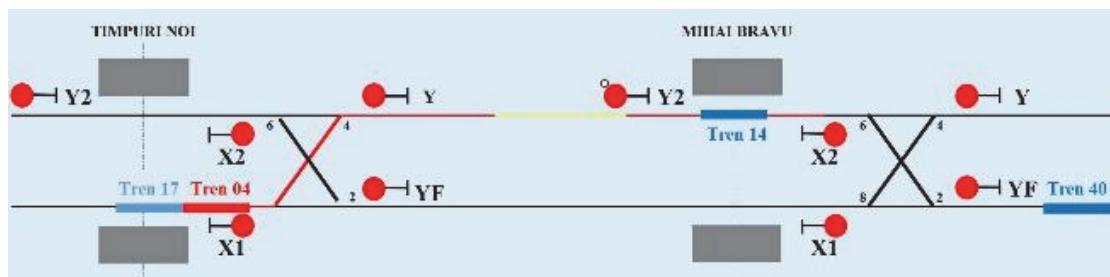


Figura nr. 2 – Situația la ora 19:06, momentul cuplării trenului 04 cu trenul 17

Urmările accidentului

Suprastructura căii

Nu au fost pagube la linie.

Instalații feroviare

Nu au fost înregistrate pagube în urma producerii acestui accident.

Material rulant

Nu au fost înregistrate pagube materiale la niciunul dintre trenurile implicate.

Perturbații în circulația feroviară

Au fost înregistrate depășiri ale intervalelor de circulație după cum urmează:

- între stațiile Nicolae Grigorescu - Anghel Saligny: 37 minute;
- între stațiile Dristor 1 - Nicolae Grigorescu: 40 minute;
- între stațiile Timpuri Noi - Dristor 1: 40 minute;
- între stațiile Preciziei - Politehnica: 25 minute;
- între stațiile Politehnica - Eroilor: 26 minute;
- între stațiile Eroilor - Timpuri Noi: 45 minute;
- între stațiile Eroilor - Preciziei: 13 minute.

De asemenea, pe magistralele de metrou 1 și 3 au fost anulate un număr de 18 trenuri de metrou.

Persoane vătămate

Ca urmare a acestui eveniment feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

Mecanicul trenului 04 a recepționat eronat comanda referitoare la depășirea semnalului și a plecat din stația Mihai Bravu în direcția Timpuri Noi depășind semnalul Y2 care avea indicația semnalului roșu – alb după care a depășit și semnalul de intrare Y al stației Timpuri Noi cu indicația roșu și s-a angajat pe parcursul executat eronat de împiegatul din stația Piața Unirii 1 producându-se cuplarea cu trenul 17 care staționa la linia 1 din stația Timpuri Noi.

Analizând constatările, informațiile culese după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, înregistrările comunicărilor și mărturiile personalului implicat, se poate concluziona că accidentul s-a produs în condițiile în care trenul 04 a depășit semnalul de intrare Y al stației Timpuri Noi care ordona oprirea, fapt ce a permis să se angajeze pe un parcurs efectuat eronat. Comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factori cauzali

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

Factori contributivi

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

Factori sistemici

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

Măsuri luate de la producerea accidentului

Nu este cazul.

Observații suplimentare

Nu este cazul.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚĂ

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

Preambul recomandare de siguranță nr.480/1

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

Personalul de mișcare a dispus retragerea din tunel a trenului 04 în stația Mihai Bravu la linia 2.

Mecanicul trenului 04 a schimbat postul de conducere, a plecat în modul DEP (manevră), iar după primirea dispoziției de la șeful de tură mișcare, a izolat instalația ATP a trenului, pentru ca trenul să poată fi retras într-un timp cât mai scurt din tunel, și a circulat până la linia 2 din stația Mihai Bravu.

După ajungerea în stația Mihai Bravu, mecanicul trenului 04 a solicitat prin instalația de radiocomunicații repunerea în funcție a instalației ATP, fără a primi nici un răspuns referitor la repunerea în funcție a acesteia, astfel că trenul 04 a rămas în continuare cu instalația ATP deconectată.

Precizăm faptul că, în momentul deconectării instalației ATP, nu mai există nicio barieră tehnică prin care trenul să se frâneze automat la depășirea unui semnal care ordonă oprirea.

Având în vedere cele prezentate, comisia de investigare a analizat reglementările existente referitor la circulația trenului cu instalația ATP deconectată, constatând faptul că este reglementată deconectarea instalației ATP și circulația pe anumite distanțe doar pentru cazurile în care se produc defectări ale circuitelor de cale sau defectări ale instalației ATP îmbarcate.

Recomandarea de siguranță nr.480/1

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

Preambul recomandare de siguranță nr.480/2

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

Recomandarea de siguranță nr.480/2

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

Preambul recomandare de siguranță nr.480/3

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

Recomandarea de siguranță nr.480/3

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

VI. RAPORT DE INVESTIGARE al accidentului feroviar produs în data de 01.03.2024, în jurul orei 01:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, în linie curentă, între stația CFR Strehaia și Hm Jirov, la km 12+012, prin deraierea de ambele osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a vagonului nr.81536653508-7 aflat în compunerea trenului de marfă nr.65094



*Ediție finală
februarie 2025*

REZUMAT

În data de 01.03.202, în jurul orei 01:40, pe raza de activitate a SRCF Craiova, secția de circulație Strehaia – Motru Est (linie simplă, electrificată), între stația CFR Strehaia și halta de mișcare Jirov, la km 12+012, pe o porțiune de linie în aliniament și viteză de circulație de 50 km/h, în circulația trenului de marfă nr.65094 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea vagonului nr.81536653508-7, situat al 3-lea din compunere, de ambele osii ale primului boghiu, de în sensul de mers.

Trenul a fost remorcat de locomotiva electrică ED 058 și avea în compunere 39 vagoane de tip Fals (în stare goală).

Vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcare și personalul de conducere și deservire al acestora aparțin operatorului de transport feroviar SNTFM.

Urmările accidentului

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime.

Au fost înregistrate pagube la vagonul deraiat.

Suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de 52 m, prin lovirea și distrugerea materialului metalic mărunț.

După producerea accidentului, de la ora 01:45, circulația feroviară a fost închisă, între stația CFR Strehaia și halta de mișcare Jirov.

Repunerea pe linie a vagonului deraiat s-a realizat cu mijloace proprii (vinciuri hidraulice), această operație finalizându-se la data de 01.03.2024, în jurul orei 06:40.

În vederea redeschiderii circulației au fost executate lucrări de înlocuire parțială a materialului metalic mărunț din cale afectat de deraiere.

După terminarea acestor lucrări, în data de 01.03.2024, la ora 09:40, a fost redeschisă circulația.

Nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri.

Deraierea s-a produs prin escaladarea și căderea roții nr.2, prima din partea stângă a primei osii, în sensul de mers, a vagonului nr.81536653508-7, ca urmare a desprinderii din levierul atârănător și căderii primei axe triunghiulare de la această roată pe firul de rulare, pe fondul manifestării următorilor **factori cauzali și sistemici**.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și și concluzii privind cauzele accidentului

La data de 29.02.2024, după efectuarea reviziei tehnice la compunere și probei complete a frânelor, trenul de marfă nr.65094 a fost expedit din stația CFR Ișalnița la ora 23:25 și avea ca destinație stația CFR Motru Est. Trenul avea în compunere 39 vagoane, seria Fals în stare goală.

În circulația trenului marfă nr.65094, la intrarea acestuia în halta de mișcare Jirov, în linia curentă nr.136, s-a produs desprinderea axei triunghiulare din articulația *cadru boghiu –levier atârănător*, aflată în partea stângă sens de mers, aferentă părții din față a roții R2, urmată de ruperea etrierului de siguranță și deformarea articulației axei triunghiulare din zonele de conexiune B și A₁. Acest lucru a condus la căderea într-o parte a axei triunghiulare, conexiunea A, pe șina de rulare, axa triunghiulară rămânând sprijinită numai în conexiunile A₁ și B. Acest lucru a determinat lovirea de către portsabotul și sabotul de frână aferent părții din față a suprafeței de rulare a roții nr.2 și deraierea acesteia.

În cădere, axa triunghiulară a lovit roata nr.2, roata din partea stângă aferentă primei osii a vagonului nr.81536653508-7, după care, aceasta a părăsit suprafața de rulare a șinei producându-se deraierea primului boghiu, în sensul de mers, al vagonului.

După oprirea trenului, ca urmare a verificărilor efectuate, s-a constatat că, la km 12+012, s-a produs deraierea vagonului nr.81536653508-7 de primele două osii a boghiului nr.I, primul în sensul de mers (Fig. nr.3).

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate, după producerea accidentului, la suprastructura căii și la materialul rulant implicat, se poate afirma că accidentul a fost cauzat, de starea tehnică necorespunzătoare a vagonului.

Analizând măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit următorii factori cauzali și sistemici:

Factorul cauzal

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

Factor contributiv

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

Factor sistemic

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

Observații suplimentare

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

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

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Recomandări privind siguranța

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

Preambul recomandare privind siguranța nr.481/1

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că evenimentul s-a produs ca urmare a căderii unui subansamblu (axa triunghiulară) de la vagonul nr.81536653508-7, din compunerea trenului de marfă nr.65094, care ulterior a fost lovită de către roata nr.2 a aceluiași vagon. Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior AGIFER consideră oportună adresarea, către ASFR, a următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea privind siguranța nr.481/1

Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să reevalueze riscurile asociate pericolului reprezentat de căderea, în timpul circulației trenului, a unui subansamblu de la un vagon aflat în compunerea trenului și să dispună de măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestora.

Rapoartele finalizate de investigare pot fi găsite, în format integral, pe pagina de internet a Agenției de Investigare Feroviară Române - AGIFER, accesând următorul link sau scanând codul QR de mai jos:

<https://agifer.ro/index.php/ro/investigatii/rapoarte-investigare-finale>

