

BULETIN ASFR

Numărul 2



2025

Cuprins

<i>Mesaj din partea Directorului General al ASFR: 2025 – Doi Ani de Siguranță Feroviară, Colaborare și Viziune pentru Viitor</i>	5
1. Activitatea desfășurată de către structurile din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR în lunile martie – aprilie ale anului 2025	8
2. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada martie – aprilie a anului 2025	24

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

Sediul: AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERVIARĂ 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 – inspector de stat – 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 (6 numere în anul 2025)
Revista tipărită este însoțită de o versiune publicată gratuit pe pagina web a ASFR (www.sigurantaferoviara.ro).



2025 – Doi ani de existență a Autorității de Siguranță Feroviară Române

Luna mai a anului 2025 marchează împlinirea a doi ani de la înființarea Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR ca instituție cu personalitate juridică distinctă, prilej pentru a reflecta asupra drumului parcurs și asupra modului în care eforturile noastre susținute au fost puse în slujba angajamentului nostru continuu față de un sistem feroviar mai sigur, mai eficient și mai adaptat la viziunea europeană, menținând legătura cu specificitățile căii ferate din România.

Acești primi doi ani au impus un ritm susținut de activitate și putem constata cu satisfacție că au fost atinse câteva obiective esențiale: consolidarea capacității instituționale a ASFR, implementarea unor măsuri concrete pentru menținerea siguranței pe calea ferată, intensificarea relațiilor cu actorii din domeniu și promovarea unui dialog deschis și constructiv. În tot acest parcurs, am învățat că doar prin colaborare – între autorități, operatori feroviari, administratorul și gestionarii de infrastructură precum și alte entități implicate – putem atinge obiectivele propuse."

Siguranța în transportul feroviar și cu metroul rămâne misiunea noastră principală. Condițiile specifice ale sectorului feroviar din România fac ca această misiune să nu fie deloc ușoară și să se confrunte constant cu provocări diverse. Pe de altă parte, investițiile în creștere din ultima perioadă, atât în infrastructura feroviară cât și în material rulant, precum și accentul pus pe pregătirea și atestarea personalului feroviar au potențialul de a conduce, în cele din urmă, la schimbarea de paradigmă care să readucă transportul feroviar din România în prim-plan, așa cum ne dorim și cum ar fi de folos întregii societăți. Mai mult, ne bucurăm să vedem că România este mai activă și mai bine reprezentată la nivel european în sectorul feroviar, iar relația solidă și constructivă pe care ASFR o are cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate este o dovadă în acest sens. Schimbul de bune practici, armonizarea reglementărilor și dialogul permanent ne ajută să creștem standardele de siguranță și performanță la nivel național.

*Privim cu încredere spre viitor. Ne dorim ca ASFR să continue să fie un partener de încredere pentru toți cei implicați în domeniul feroviar și un promotor al unei culturi de siguranță solide, dar și al unei dezvoltări durabile și responsabile a căii ferate. Suntem convinși că, doar împreună, prin conjugarea eforturilor tuturor actorilor din sistem, putem construi un viitor mai sigur pentru calea ferată din România – un viitor în care siguranța este mai mult decât o obligație legală, este o **valoare asumată** de întreaga comunitate feroviară.*

Mulțumim tuturor celor care au fost alături de noi în acești primi doi ani – colaboratori, parteneri, experți și colegi. Au fost doi ani deosebit de importanți, în care ASFR s-a așezat pe baze noi și a relansat dialogul și colaborarea cu toți factorii implicați din sectorul feroviar, doi ani în care am arătat că fiecare contribuție contează și ne apropie de obiectivul comun: un transport feroviar sigur, modern și sustenabil.

Cu deosebită considerație,

Petru Bogdan

Director General al Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR



*Documente emise în decursul celor doi ani de la înființarea ASFR
(mai 2023 – aprilie 2025)*

<i>Certificate unice de siguranță eliberate pentru operatori de transport feroviar</i>	18	<i>noi</i>	9
		<i>actualizate</i>	5
		<i>reînnoite</i>	4
<i>Certificate unice de siguranță eliberate pentru operatori de manevră feroviară</i>	26	<i>noi</i>	1
		<i>actualizate/modificate</i>	25
<i>Licențe de transport feroviar</i>	140	<i>Licențe noi</i>	6
		<i>Vizare periodică</i>	34
		<i>Modificare</i>	9
		<i>Reactualizare anexă</i>	91
<i>Licențe transport feroviar tip C (manevră)</i>	61	<i>Acordare licențe noi</i>	1
		<i>Vizare periodică</i>	21
		<i>Modificare</i>	2
		<i>Reactualizare anexă</i>	37
<i>Licențe de intermediere a activității de transport feroviar</i>	85	<i>Acordare licențe noi</i>	12
		<i>Vizare periodică</i>	60
		<i>Modificare</i>	13
<i>Autorizații de funcționare stații</i>	657	<i>Emitere</i>	477
		<i>Viză</i>	180
<i>Autorizații de punere în funcțiune LFI</i>	28		
<i>Autorizație de siguranță metrou</i>	2		
<i>Autorizații de siguranță</i>	9	<i>Emitere</i>	6
		<i>Viză</i>	1
		<i>Modificare</i>	2
<i>Autorizații de punere în funcțiune subsisteme structurale infrastructură</i>	1		
<i>Autorizații de exploatare a LFI</i>	66		
<i>Regulamente tehnice de exploatare a LFI aprobate</i>	13		
<i>Rapoarte de evaluare a siguranței</i>	140		
<i>Declarații de Recunoaștere a Centrelor de Formare Profesională a Mecanicilor de Locomotivă</i>	62		
<i>Permise de mecanic de locomotivă</i>	1001		

**1. Activitatea desfășurată de către structurile din cadrul
Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR
în perioada martie – aprilie 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	Ansett Logistics S.A.		1
Certificate de conformitate pentru funcții de întreținere – Regulamentul (UE) 2019/779 – 4			
1.	CCFI inițiale – 1		
1.1	Alstom Transport S.A.		1
2.	CCFI reînnoite – 1		
2.1	Routier European Transport S.A.		1
3.	CCFI actualizate/modificate – 2		
3.1	Alstom Transport S.A.		1
3.2	Marub S.A.		1
Autorizații de tip/introducere pe piață Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 2			
1.	Remarul 16 Februarie S.A.		1
2.	Reloc S.A.		1
Autorizații de conf. cu tipul Vehicule Feroviare – HG 108/2020 – 9			
1.	Softronic S.R.L.		2
2.	Atelierele CFR Grivița		2
3.	SCRL Brașov		2
4.	Alstom Ferroviaria S.p.A.		1
5.	Remarul 16 Februarie S.A.		1
6.	Electroputere VFU Pașcani		1
Rapoarte evaluare - Decizia 36 a Directorului general al ASFR – 1			
1.	Rail Cargo Carrier		1
Rapoarte de verificare locomotive și automotoare - Decizia 36 a Directorului ASFR – 59 (nr. rapoarte/tip vehicul)			
1.	Unicom Tranzit S.A.	1/LE	
2.	SNTFC CFR Călători S.A.	6/RE, 2/LE	

3.	Pimk Rail S.R.L.	2/LDE
4.	Train Europe Kft. Budapesta-Sucursala Craiova	1/LE
5.	Tehnotrans Feroviar S.R.L.	1/LDH
6.	Transferoviar Călători S.R.L.	11/AM
7.	CER Fersped S.A.	4/LE, 1/LDE
8.	Grup Feroviar Român S.A.	5/LE, 9/LDE, 3/LDH
9.	GP Rail Cargo S.A.	1/LE, 5/LDE, 2/LDH
10.	Prva Slovenska Železnica A.S.	2/LE
11.	Rail Cargo Carrier S.R.L.	1/LE, 1/LDE
12.	Devega Rail S.R.L.	1/LDE
Lista cu date identificare vehicule feroviare motoare - Decizia 36 a Directorului General al ASFR – 19 (număr doc. / solicitant)		
1.	Unicom Tranzit S.A.	1
2.	SNTFC CFR Călători S.A.	3
3.	Pimk Rail S.R.L.	2
4.	Train Europe Kft. Budapesta-Sucursala Craiova	1
5.	Tehnotrans Feroviar S.R.L.	1
6.	Transferoviar Călători S.R.L.	2
7.	CER Fersped S.A.	2
8.	Grup Feroviar Român S.A.	1
9.	GP Rail Cargo S.A.	2
10.	Prva Slovenska Železnica A.S.	2
11.	Rail Cargo Carrier S.R.L.	1
12.	Devega Rail S.R.L.	1
Marcaj VKM (Vehicle Keeper Marking) – Marcajul deținătorului vehiculului – 2 (număr doc. / solicitant)		
1.	Pimk Rail S.R.L.	1
2.	MCG Smart Project S.R.L.	1

1.2. În cadrul Serviciului Certificare de Siguranță:

1.2.1. În perioada martie – aprilie 2025, Compartimentul Certificare OTF/OMF a emis:

- 3 certificate unice de siguranță reînnoite pentru servicii de transport feroviar, operatorilor de transport feroviar (OTF): VEST TRANS RAIL SRL, GP RAIL CARGO S.A. și GRUP FEROVIA ROMAN SA, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2018/763 și OMTIC nr. 932/2020;

- 1 listă actualizată/modificată a secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS operatorului de transport feroviar (OTF) GLOBAL GRAIN LOGISTICS SRL;
- 4 liste actualizate/modificate a liniilor ferate industriale acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS operatorilor de transport feroviar (OTF): Train Europe Korlátolt Felelősségű Társaság, GLOBAL GRAIN LOGISTICS SRL, CER-Fersped SA și PSP CARGO GROUP S.A.;
- 19 liste actualizate/modificate a vehiculelor feroviare motoare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS operatorilor de transport feroviar (OTF): Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători" S.A. (4), GLOBAL GRAIN LOGISTICS SRL, CONSTANTIN GRUP RAIL-LOGISTIC SRL, SC Transferoviar Călători SRL (2), UNICOM TRANZIT S.A, CER-Fersped SA (2), PIMK RAIL SRL, TEHNOTRANS FEROVIAR SRL, RAIL CARGO CARRIER - ROMÂNIA S.R.L., GP RAIL CARGO S.A., Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť (2), DEVEGA RAIL SRL, Train Europe Korlátolt Felelősségű Társaság.
- 2 certificate unice de siguranță actualizate/modificate pentru operațiuni numai de manevră feroviară, operatorilor de manevră feroviară (OMF): SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA S.A. și CHIMCOMPLEX S.A. BORZEȘTI , 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): SILVA LOGISTIC SERVICES S.R.L și ELECTROCARBON S.A., în conformitate cu prevederile OMTIC nr. 743/2020;
- 1 viză periodică și actualizare/modificare certificat unic de siguranță pentru operațiuni numai de manevră feroviară, operatorului de manevră feroviară (OMF) BEO TRADE COM S.R.L., în conformitate cu prevederile OMTIC nr. 743/2020.

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

În perioada martie – aprilie 2025 în cadrul Compartimentului CPR/ACF au fost acordate:

- 1 declarație de recunoaștere modificată, în conformitate cu OMT nr. 615/2015, cu modificările și completările ulterioare, pentru centrul de formare profesională a mecanicilor de locomotivă (CFPML RO 008.1) aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL;
- 3 vize periodice, în conformitate cu OMTCT nr. 2381/2022, ale autorizațiilor centrelor de efectuare a programelor de formare-calificare aparținând societăților: SRTFC Timișoara (Timișoara), STFC Brașov (Sibiu), SRTFC Galați(Galați)
- 12 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;
- 5 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;
- 16 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;
- 6 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;
- 46 permise mecanic de locomotivă, în conformitate cu OMT nr. 615/2015, cu modificările și completările ulterioare.

1.3. Activitatea Direcției Supraveghere de Siguranță Feroviară

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

Accidente	Încadrarea accidentelor	Anul producerii		
		Martie	Aprilie	TOTAL
Accidente grave	Art. 7 lit.a)	0	0	0
	Art. 7 lit.b)	0	0	0
Accidente	Art. 7 lit.a)	0	0	0
	Art. 7 lit.b)	0	1	1
	Art. 7 lit.c)	3	15	18
	Art. 7 lit.d)	6	5	11
	Art. 7 lit.e)	0	0	0
Total accidente		9	21	30

Incidente	Încadrarea incidentelor	Anul producerii		
		Martie	Aprilie	TOTAL
Incidente produse în circulația trenurilor GRUPA A	pct. 1	0	0	0
	pct. 2	0	1	1
	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	2	2
	pct. 11	0	0	0
	pct. 12	0	0	0
	pct. 13	0	0	0
	pct. 14	1	0	0
TOTAL		1	3	4
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	0	2

Luna martie – 2025

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

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.1.14

1. Incidentul produs în data de 28.03.2025, ora 10:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Târgu Jiu - Livezeni, (linie simplă electrificată), între haltele de mișcare Pietrele Albe și Lainici, la km. 106+600, locomotiva EA 073 aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 56500 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SA), a lovit o mașină de găurit din dotarea secției L5 Târgu Jiu. Nu au fost victime și nici pagube la linii sau instalații. Circulația tenurilor între haltele de mișcare Pietrele Albe și Lainici a fost oprită în mod accidental în intervalul orar 10:55-14:25. Urmare a acestei situații a întârziat un tren de călători cu 116 minute. Cauzele producerii incidentului se vor stabili de comisia de investigare.

Luna aprilie – 2025

- 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 14.04.2025, ora 02:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Gura Motrului – Târgu Jiu (linie dublă electrificată), în stația CF Turceni, în circulația trenului de marfă nr. 57106 (aparținând OTF Cargo Trans Vagon SA), transport excepțional, încărcat cu șină, remorcat cu locomotiva EA 011 și locomotiva ES 009 inactivă, format din 21 vagoane, 72/12 osii, 1318/756 tone, 430 de metri, s-a produs deraierea celui de-al 9-lea vagon de la locomotivă cu nr. 33873902871-4 de prima osie de al doilea boghiu peste diagonala nr. 25/33 în capul X al stației. De la ora 02:40 circulația trenurilor a fost oprită în mod accidental pe distanța Turceni - Gura Motrului firul I și firul II. La ora 05:05 a fost reluată circulația trenurilor pe firul II pe distanța Turceni - Gura Motrului cu viteza stabilită. Vagonul deraiat va fi repus pe șine cu ajutorul vinciurilor hidraulice. A fost avizată Poliția TF Rovinari.

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.1.2

1. Incidentul produs la data de 02.04.2025, ora 00:27, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Piatra Olt - Pitești (linie simplă neelectrificată), în halta de mișcare Fâlfani, trenul de călători Regio nr. 9479 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A), format din AM 974 a fost primit cu semnal de chemare la linia I directă, ocupată cu trenul de călători RegioExpres nr.9270 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A) remorcat cu locomotiva DA1149 și care era garat în stație de la ora 00:26. După depășirea macazului nr.1 cu acces la linia I directă, mecanicul trenului Regio nr. 9479 a luat măsuri de frânare, oprindu-se la aproximativ 150 m de trenul de călători RegioExpres nr. 9270, fără alte urmări. Trenul de călători Regio nr.9479 trebuia primit la linia 2, care era liberă pe teren și ocupată pe luminoschemă. Nu au fost pagube la linii sau instalații. Urmare acestui fapt, trenul de călători Regio nr. 9479 a întârziat 144 minute, iar trenul RegioExpres nr. 9270 a întârziat 158 minute. Cauzele producerii incidentului feroviar se vor stabili de către comisia de investigare. A fost avizată Poliția TF Pitești.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010:Art. 8 , Grupa A, pct.1.10

2. Incidentul produs la data de 05.04.2025, ora 17:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Braşov, secţia de circulaţie Braşov-Sighişoara (linie dublă electrificată), a fost avizat faptul că în data de 04.04.2025 la ora 16:40 IDM din halta de mişcare Caţa a comunicat prin staţia RTF mecanicului trenului de marfă nr.58381 (aparţinând operatorului de transport feroviar TrainEurope), faptul că din al 6-lea vagon cu nr.37805931550-7, o cordelina de siguranţă se balansează afectând gabaritul de liberă trecere. Trenul a fost oprit în halta de mişcare Beia în intervalul orar 16:55-17:10 unde personalul tehnic a declarat ca a verificat, remediat şi asigurat gabaritul plecând mai departe. În data de 05.04.2025, personalul de mentenanţă al instalaţiilor CCS-T au efectuat verificări suplimentare si au constatat următoarele deficiente:

- BLA Racoş - Rupea fir 1 inductorii de 1000/2000 Hz aferenţi semnalelor Bl 17 ; Pr X si Bl 111 au fost avariaţi şi firele de legătură dintre pichet şi inductor rupte(a rămas neremediat inductorul de 1000/2000 Hz Bl 111);
- BLA Beia-Mureni fir 2 inductorii 500 Hz aferenţi semnalelor Bl 23 si Bl 213 sunt avariaţi şi firele de legătură dintre pichet şi inductor rupte (a rămas neremediat inductorul de 500 Hz aferent Bl23). Totodată s-a constatat faptul că pe furtunul dintre pichet şi inductorul de 1000/2000 Hz aferent semnalului Bl 111 au fost urme de material textil din componenţa cordelinei. Cauzele producerii incidentului feroviar se vor stabili de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010:Art. 8 , Grupa A, pct.1.10

3. Incidentul produs la data de 28.04.2025, ora 06:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secţia de circulaţie Filiaşi - Craiova (linie dublă, electrificată), pe firul 2 de circulaţie, în circulaţia trenului de călători Regio nr. 2092 (aparţinând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), remorcat în dublă tracţiune cu locomotiva DA 1304 (Depoul Piteşti) şi cu locomotiva EC 032 EC 032 (Depoul Arad), pe distanţa Filiaşi - Craiova, s-a produs avariarea unui număr de cinci inductori de cale, astfel:

- inductorul de 500 [Hz] de la semnalul de trecere BL26 pe distanţa Răcari - Coţofeni;
- inductorul de 1000/2000 [Hz] şi inductorul 500 [Hz] de la semnalul BL22 pe distanţa Coţofeni - Işalniţa;
- inductorul de 1000/2000 [Hz] de la semnalul PRY Răcari;
- inductorul de 1000/2000 [Hz] de la semnalul BL22 pe distanţa Cernele - Craiova.

Toţi inductorii de cale avariaţi au fost scoşi din funcţie de către organul CT, iar ulterior au fost remediaţi următorii inductori de cale:

- inductorul de 500 [Hz] de la semnalul BL22 pe distanţa Işalniţa - Cernele;
- inductorul de 1000/2000 [Hz] şi 500 [Hz] de la semnalul PRY Cernele.

Conform avizării operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA - SRTFC Craiova cu numărul 311/ora 14:00 din 28.04.2025, în urma verificărilor efectuate la materialul rulant din compunerea trenului de călători Regio nr. 2092, s-a constatat că la locomotiva EC 032 a fost demontat telescopul de la osia nr. 4. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

1.3.1. Activitatea Inspectoratelor de Siguranță Feroviară în lunile martie și aprilie 2025 a constat în:

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
Autorizarea personalului										
Autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	OMTCT 2262/2005	70	3	115	98	134	106	12	135	673
Reautorizarea personalului autorizat care a întrerupt efectuarea activităților specifice funcției pe o perioadă mai mare de 12 luni consecutive	OMTCT 2262/2005	6	1	4	-	-	-	3	-	14
Reexaminarea în vederea autorizării personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	OMTCT 2262/2005	1	4	-	-	-	-	-	3	8
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	-	-	-	-	-	-	47	-	47
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	61	58	58	44	55	59	156	584
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	-	-	-	1	-	-	3	-	4
Preschimbarea permisului de conducere deținut de personalul cu responsabilități în siguranța circulației care desfășoară pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	OMTCT 2262/2005	-	-	-	-	1	3	-	12	16
Certificarea mecanicilor de locomotivă										
Examinări în vederea obținerii permisului	OMT 615/2015	4	8	9	9	6	6	11	-	53

Emiteri ale duplicatului, reînnoirii, actualizării sau modificării permisului de mecanic de locomotivă	OMT 615/2015	4	4	6	3	-	-	4	-	21
Recunoașterea examinatorilor										
Emiterea declarației de recunoaștere a examinatorilor	OMT 615/2015	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Atestarea personalului										
Atestarea anuală a personalului responsabil cu siguranța circulației pe liniile ferate industriale	HG 2299/2004, OMT 880/2005	25	13	9	4	12	4	11	133	211
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	32	12	21	30	40	17	10	52	214
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	-	-	-	-	-	-	-	18	18

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 martie 2025 – 30 aprilie 2025**, activitatea de acordare a LTF și LMF s-a concretizat în:

- a. **Acordarea vizei periodice** după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **4 licențe**, astfel:
 - GLOBAL GRAIN LOGISTICS S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - AUTOGAS IMPEX S.R.L. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,

- CHIMCOMPLEX S.A. BORZEȘTI pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
 - PBN LOGISTICS S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
- b. **Emiterea a 10 anexe** la licențe pe baza documentelor doveditoare ale îndeplinirii cerințelor în materie de asigurare a responsabilităților civile, astfel:
- SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT FEROVIAȚ DE MARFĂ „CFR-MARFĂ” S.A. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - FEROTRAFIC-T.F.I. S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
 - OIL TERMINAL S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
 - CHIMCOMPLEX S.A. BORZEȘTI pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
 - ASTRA TRANS CARPATIC S.R.L. anexă pentru licența de transport feroviar de călători modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în Registrul Comerțului,
 - CONSTANTIN GRUP S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - GRUP FEROVIAȚ ROMÂN S.A. anexă pentru licența de transport feroviar de marfă modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în Registrul Comerțului,
 - UNICOM TRANZIT S.A. pentru licența de transport feroviar de marfă,
 - MAIRON GALAȚI S.A. anexă pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară, modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în Registrul Comerțului,
- c. **Modificarea a 4 licențe** la cererea operatorilor de transport, astfel:
- CHIMCOMPLEX S.A. BORZEȘTI pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în Registrul Comerțului
 - ASTRA TRANS CARPATIC S.R.L. pentru licența de transport feroviar de călători modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în Registrul Comerțului,
 - GRUP FEROVIAȚ ROMÂN S.A. pentru licența de transport feroviar de marfă modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului,
 - MAIRON GALAȚI S.A. anexă pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară, modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în Registrul Comerțului,
- d. **Suspendarea unei licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară la cererea operatorului FEREST RAIL SERVICES S.R.L. ca urmare a încetării activității de manevră pe calea ferată, precum și a unei licențe de transport feroviar de marfă deținută de TRANSBLUE S.R.L. suspendată ca urmare a neîndeplinirii cerinței de acoperire a riscurilor civile.

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

În perioada **01 martie 2025 – 30 aprilie 2025**, activitatea de acordare a LIT s-a concretizat în:

- a. **Acordarea** unei licențe noi pentru societatea RAILTRADE S.R.L.
- b. **Acordarea vizei periodice**, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **12 licențe**, astfel:
 - RIDIA COMISIONAR S.R.L.
 - FAST FREIGHT S.R.L.
 - HS TIMBER PRODUCTIONS S.R.L.
 - ROM RAIL TRANSPORT S.R.L.
 - MANAGE LOG S.R.L.
 - VADECO S.R.L.
 - RCS COMISIONAR S.A.
 - RAIL CARGO LOGISTICS – ROMÂNIA SOLUTIONS S.R.L.
 - COSCO ROMANIAN SHIPPING AND TRADING S.R.L.
 - GEBRUDER WEISS S.R.L.
 - MAGRO UTIL S.R.L.
 - CONSTANȚA SOUTH CONTAINER TERMINAL S.R.L.
- b. **Modificarea** unui număr de **7 licențe** la cererea societăților astfel:
 - FAST FREIGHT S.R.L. modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului,
 - HS TIMBER PRODUCTIONS S.R.L. modificată ca urmare a schimbării datelor de contact ale societății,
 - RCS COMISIONAR S.A. modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului,
 - SOUTH EAST EXPEDITION S.R.L. modificată ca urmare a restrângerii domeniului serviciilor cu mărfuri periculoase,
 - COSCO ROMANIAN SHIPPING AND TRADING S.R.L. modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului,
 - GEBRUDER WEISS S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social, a nr. național de înregistrare în registrul comerțului și restrângere domeniu servicii cu mărfuri periculoase,
 - CONSTANȚA SOUTH CONTAINER TERMINAL S.R.L. ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului și a datelor de contact ale societății
- c. **Suspendarea a 2 licențe** astfel:
 - GLOBAL RAIL LOGISTICS S.R.L. suspendată la cererea societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere transport pe calea ferată,
 - EUROFER TRANS S.R.L. suspendată ca urmare a nedepunerii documentelor necesare vizării periodice a licenței de intermediere transport feroviar.
- d. **Încetarea suspendării** pentru **1 licență** de intermediere a activității de transport pe calea ferată deținută de GEBRUDER WEISS S.R.L. ca urmare a depunerii documentelor necesare eliminării în termen a neconformităților care au condus la suspendare,

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

1.4.2. Activitatea Compartimentului Autorizare de Siguranță, aflat în subordinea Direcției Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță, a constat în lunile martie și aprilie 2025 în:

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

Autorizarea 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 **4 autorizații de punere în funcțiune a LFI**, astfel:

Nr. crt.	SOLICITANT - DEȚINĂTOR	DENUMIRE LFI	Stația CF de racord	Nr. APF-LFI	Data emiterii APF-LFI	Tipul lucrărilor executate
1	DAMARIS COM SRL	LFI DAMARIS COM SRL	Grupa Tehnică Caracal	APF LFI Nr. 503	07.03.2025	MODERNIZARE
2	OMV PETROM SA	LFI OMV PETROM-Punct de lucru Petrobrazii , grupa A	Brazi	APF LFI Nr. 504	21.03.2025	MODERNIZARE
3	UNICOM HOLDING SA	LFI UNICOM HOLDING – Punct de lucru Dornești	Dornești	APF LFI Nr. 505	21.03.2025	CONSTRUIRE LINII NOI
4	ARTOIL SRL	LFI ARTOIL SRL	Timișeni	APF LFI Nr. 506	02.04.2025	MODERNIZARE

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

Autorizarea se desfășoară conform OMT nr. 340/1999 cu modificările și completările ulterioare.

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

- **43 autorizații permanente (AF);**
- **1 autorizație provizorie (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	POST GIURGIU (GIURGIU ORAȘ)	III	-	352	09.04.2025	08.04.2035	08.04.2030
2	TÂRGȘORUL NOU	HM	IL CARAGIALE	353	09.04.2025	08.04.2035	08.04.2030
3	BUDEȘTI	HM	-	358	14.04.2025	13.04.2035	13.04.2030
4	CRÂNGU LUI BOT	HM	IL CARAGIALE	359	14.04.2025	13.04.2035	13.04.2030
5	IL CARAGIALE	III	-	363	15.04.2025	14.04.2035	14.04.2030

6	VALEA CĂLUGĂREASCĂ	HM	PLOIEȘTI EST	364	22.04.2025	21.04.2035	21.04.2030
7	PLOIEȘTI EST	I	-	365	22.04.2025	21.04.2035	21.04.2030
8	GIURGIU NORD	I	-	366	22.04.2025	21.04.2035	21.04.2030
9	BLEJOI	III	-	367	22.04.2025	21.04.2035	21.04.2030
10	FĂGET TELEAJEN	HM	BLEJOI	368	22.04.2025	21.04.2035	21.04.2030
11	BUCUREȘTI PROGRESU	III	-	369	22.04.2025	21.04.2035	21.04.2030
12	FRĂTEȘTI	HM	MIHAI BRAVU	370	22.04.2025	21.04.2035	21.04.2030
SRCF CRAIOVA							
1	SINEȘTI	HM	POTCOAVA	327	03.03.2025	02.03.2035	02.03.2030
2	HÎRȘEȘTI	HM	COSTEȘTI	328	03.03.2025	02.03.2035	02.03.2030
3	MILCOV	HM	SLATINA	339	02.04.2025	01.04.2035	01.04.2030
4	SLĂTIOARA	HM	SLATINA	340	02.04.2025	01.04.2035	01.04.2030
5	STÂLPENI	HM	CIUMEȘTI	341	02.04.2025	01.04.2035	01.04.2030
6	POTCOAVA	III	-	342	03.04.2025	02.04.2035	02.04.2030
7	RECEA	HM	POTCOAVA	343	03.04.2025	02.04.2035	02.04.2030
8	BĂLTENI OLT	HM	POTCOAVA	344	03.04.2025	02.04.2035	02.04.2030
9	GOLEȘTI	I	-	345	03.04.2025	02.04.2035	02.04.2030
10	ION C BRĂTIANU	HM	GOLEȘTI	346	03.04.2025	02.04.2035	02.04.2030
11	CÂMPULUNG	II	-	347	03.04.2025	02.04.2035	02.04.2030
12	ARGEȘEL	HM	CÂMPULUNG	348	03.04.2025	02.04.2035	02.04.2030
13	CALAFAT	III	-	354	09.04.2025	08.04.2035	08.04.2030
14	CRAIOVA	I	-	355	09.04.2025	08.04.2035	08.04.2030
15	SEGARCEA	III	-	356	09.04.2025	08.04.2035	08.04.2030
16	PORTĂREȘTI	HM	SEGARCEA	357	09.04.2025	08.04.2035	08.04.2030
SRCF BRAȘOV							
1	BRĂDET	HM	VLĂDENI ARDEAL	338	13.03.2025	19.01.2035	19.01.2030
SRCF TIMIȘOARA							
1	VASIOVA	III	-	332	04.03.2025	03.03.2035	03.03.2030
SRCF CLUJ							
1	BISTRIȚA BÂRGĂULUI	HM	BISTRIȚA NORD	329 PROV	03.03.2025	02.03.2027	-
2	SUSENII BÂRGĂULUI	HM	BISTRIȚA NORD	330	03.03.2025	02.03.2035	02.03.2030
3	BISTRIȚA NORD	I	-	331	03.03.2025	02.03.2035	02.03.2030
SRCF GALAȚI							
1	BEREȘTI	HM	TÂRGU BUJOR	334	12.03.2025	11.03.2035	11.03.2030
2	FOLTEȘTI	HM	TÂRGU BUJOR	335	12.03.2025	11.03.2035	11.03.2030
3	TULUCEȘTI	HM	TÂRGU BUJOR	336	12.03.2025	11.03.2035	11.03.2030

4	TÂRGU BUJOR	IV	-	337	12.03.2025	11.03.2035	11.03.2030
5	BARBOȘI	II	-	360	14.04.2025	13.04.2035	13.04.2030
6	FILEȘTI	HM	BARBOȘI	361	14.04.2025	13.04.2035	13.04.2030
7	BARBOȘI PORT	HM	BARBOȘI	362	14.04.2025	13.04.2035	13.04.2030
SRCF CONSTANȚA							
1	MANGALIA	II	-	333	07.03.2025	06.03.2035	06.03.2030
2	AGIGEA NORD	II	-	349	08.04.2025	07.04.2035	07.04.2030
3	AGIGEA ECLUZĂ	HM	AGIGEA NORD	350	08.04.2025	07.04.2035	07.04.2030
4	COSTINEȘTI	HM	MANGALIA	351	08.04.2025	07.04.2035	07.04.2030

1.4.3. Situația activității Compartimentului Autorizare Linii Ferate Industriale în lunile martie și aprilie 2025

I. Regulamentul tehnic de exploatare a LFI

a. Aprobare Regulamente tehnice de exploatare a LFI - 0

b. Aprobare modificări Regulamente tehnice de exploatare a LFI - 9

1. RTE 539.4 /05.03.2025 LFI Nitramonia BC S.R.L. Bacău
2. RTE 539.4 /05.03.2025 LFI PAMBAC S.A. Bacău
3. RTE 539.4 /05.03.2025 LFI Cerealcom S.A. Bacău
4. RTE 256.5 /13.03.2025 LFI Agrana Romania S.R.L. București - Sucursala Buzău
5. RTE 563.5 /17.03.2025 LFI RAIL & SEA S.R.L. Punct de lucru Arad
6. RTE 317.2 /18.03.2025 LFI SC Intercereal S.A. Siloz Florești
7. RTE 564.5 /29.01.2025 LFI Interagroaliment S.R.L. Silozul de Cereale Sascut
8. RTE 746.1 /16.04.2025 LFI Octogon Gas & Logistic S.R.L. Năvodari Terminal GPL
9. RTE 753.2 /29.04.2025 LFI REVA S.A. Simeria - Sector 1

c. Eliberarea copii ale Regulamentelor tehnice de exploatare a unei linii ferate industriale - 0

II. Autorizația de exploatare a liniei ferate industriale

a. Acordare Autorizații de exploatare a liniilor ferate industriale - 3

1. AE 1330 / 27.03.2025 – Rail & Sea S.R.L. Punct de lucru Arad;
2. AE 1331/ 02.04.2025 CONPET S.A. – Rampa Suplacu de Barcău;
3. AE 1332/ 07.04.2025 – HERCULES S.A. Brăila

b. Acordare vize periodice ale Autorizațiilor de exploatare a LFI - 32

1. AE 956 /04.03.2025 LFI SRTFC Timișoara – Depoul de locomotive Arad;
2. AE 1259-R /05.03.2025 Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L. ptr. LFI Heidelberg Materials Romania S.A. Fabrica de Ciment Fieni – Cap Y;
3. AE 059-R1 /11.03.2025 LFI CONPET S.A. - Rampa Pecica;
4. AE 053-R1 /17.03.2025 LFI CONPET S.A. - Rampa Biled;
5. AE 507-R3 /18.03.2025 LFI Lukoil Romania S.R.L. Depozit Cluj Napoca;
6. AE 264-R6 /17.03.2025 LFI SC Rafinăria Astra Română S.A.;

7. AE 1171 /14.03.2025 Tehnotrans Feroviar S.R.L. ptr. LFI Romania Euroest S.A. Remiza de locomotive Romania Euroest S.A. Dana 17 Portul Constanța;
8. AE 920 /20.03.2025 LFI Cerealcon S.A. Bacău;
9. AE 253-R2 /20.03.2025 LFI Dobroport Medgidia S.A.;
10. AE 254 /20.03.2025 LFI SC ALRO S.A. Slatina;
11. AE 958 /20.03.2025 LFI SRTFC Galați - Depoul CF Galați;
12. AE 509-R /24.03.2025 LFI Rompetrol Gas S.R.L. - Punct de lucru Dumbrava;
13. AE 650-R2 /24.03.2025 LFI SC Astra Rail Industries S.A. - Punct de lucru Drobeta Turnu Severin;
14. AE 918 /21.03.2025 LFI PAMBAC S.A. Bacău;
15. AE 1262 /27.03.2025 LFI Ameropa Grains S.A. Constanța – Siloz Ciocârlia;
16. AE 052-R1 /27.03.2025 LFI CONPET S.A. – Rampa Imeci;
17. AE 1075-R4 /27.03.2025 LFI Kronospan Trading S.R.L.;
18. AE 262-R3 /28.03.2025 LFI Societatea Complexul Energetic Oltenia S.A. _ Exploatarea Livrări CFU – Secția CFU Turceni;
19. AE 1033 /28.03.2025 Service Faur S.R.L. ptr. LFI SC FAUR S.A.;
20. AE 468-R1 /28.03.2025 LFI Gaspeco L&D S.A. – Stația de Îmbuteliere GPL Negoiești
21. AE 1068-R /27.03.2025 Astra Trans Carpatian S.R.L. ptr. LFI Liniile 5 și 6 SC IRV Călători CFR - SIRV Titu S.A.;
22. AE 248-R4 /31.03.2025 LFI MOL Romania Petroleum Products S.R.L.;
23. AE 1076 /02.04.2025 LFI Cerealcon S.A. Punct de lucru Iași;
24. AE 1264 /03.04.2025 EB Intermodal Terminal S.R.L. ptr. LFI SC Confecții Vaslui S.A.;
25. AE 1249 /03.04.2025 LFI MAPN UM Cristian;
26. AE 061-R1 /09.04.2025 LFI CONPET S.A. - Rampa Salonta;
27. AE 081-R1 /10.04.2025 LFI CONPET S.A. – Rampa Marghita;
28. AE 912-R2 /16.04.2025 LFI SC Goodmills Romania S.A. - Punct de lucru Târgu Mureș;
29. AE 079-R1 /22.04.2025 LFI CONPET S.A. Rampa automatizată pentru descărcare țiței și gazolină Bărbătești;
30. AE 1174 /23.04.2025 LFI SRTFC Craiova - Revizia de Vagoane Piatra Olt;
31. AE 512-R2 /25.04.2025 LFI SC GTS Special Gas S.R.L. Punct de lucru Ionești;
32. AE 064-R /28.04.2025 LFI SC REMAT S.A. Satu Mare

c. Acordare vize periodice și modificare/reemitere Autorizații de exploatare a LFI - 20

1. AE 647-R2/ 05.03.2025 LFI ADE GAS OIL COMPANY S.R.L. Caracal;
2. AE 1119-R/ 07.03.2025 Rohrer Depot Management S.R.L. ptr. LFI OMV PETROM S.A. - Punct de lucru Terminal Arpechim Pitești – Petrochimie;
3. AE 796-R1/ 06.03.2025 LFI Agricom Servimpex S.R.L. Cilibia;
4. AE 786-R/10.03.2025 SNTFM CFR MARFĂ S.A. ptr. LFI Depoul de locomotive CFR Marfă Simeria;
5. AE 801-R2 /18.03.2025 LFI SC Nitramonia BC S.R.L. Bacău;
6. AE 1173-R1/18.03.2025 LFI Bunge Romania S.R.L. Punct de lucru Lehliu Gară
7. AE 1120-R/20.03.2025 Rohrer Depot Management S.R.L. ptr. LFI OMV PETROM S.A. - Punct de lucru Terminal Arpechim Pitești, Rampa de Încărcare Produse Albe și Negre: Rampa 1 și Rampa 2;
8. AE 814-R3 /25.03.2025 LFI Constronic Mae S.R.L.;
9. AE 798-R1 /21.03.2025 LFI SC REVAG S.R.L.;
10. AE 498-R2 /02.04.2025 LFI SC IZO TEC S.R.L.;
11. AE 503-R2 /02.04.2025 LFI SC Butan Gas Romania S.R.L. Sucursala Conțești;
12. AE 1080-R2 /07.04.2025 LFI SC Softronic S.R.L. - Softronic Întreținere și Reparații Locomotive – Punct de lucru Curtici;

13. AE 965-R7 /07.04.2025 LFI Cereal Docks East Europe S.A.;
14. AE 656-R2 /09.04.2025 LFI SNTFM CFR MARFĂ S.A. – Punct de Îndrumare și Instruire Drobeta Turnu Severin Gr. I;
15. AE 267-R3 /09.04.2025 LFI SC MIT Processing Structure S.R.L.;
16. AE 963-R5 /11.04.2025 LFI Chimpex S.A. Constanța - Terminal Lichide Dana 85;
17. AE 652-R3 /14.04.2025 LFI Comtim Romania S.R.L.;
18. AE 1175-R1 /11.04.2025 LFI Agricultorul S.R.L.;
19. AE 076-R3 /15.04.2025 LFI ROM OIL S.A. - Depozit Zărnești;
20. AE 1071-R1 /SRTFC București - Depoul Ploiești.

d. Modificarea Autorizației de exploatare a LFI - 1

1. AE 995-R /19.03.2025 LFI Voestalpine Steel Service Center Romania S.R.L.

e. Modificarea anexelor A și/sau B ale Autorizației de exploatare a LFI - 2

1. AE 1253 /02.04.2025 LFI Cerealcon S.A. Tulcea – Siloz Baia;
2. AE 108-R5 /15.04.2025 LFI Compania Locală de Termoficare Colterm S.A.

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

III. 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 - 0
- c. Acordarea avizului pentru desființarea unei linii ferate industriale – 2

1. Aviz nr. 289 /07.03.2025 – LFI SC CET Hidrocarburi SA Arad
2. Aviz nr. 290 / 21.03.2025 – LFI Societatea pentru lucrări drumuri și poduri Dolj S.A.

IV. Acordarea raportului de verificare a liniilor ferate industriale - 11

1. Raport nr. 177 /20.03.2025 – Train Europe Kft;
2. Raport nr. 178 /20.03.2025 – Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L.;
3. Raport nr. 179 /20.03.2025 – Regio Călători S.R.L.;
4. Raport nr. 180 /21.03.2025 – Grup Feroviar Roman S.A.;
5. Raport nr. 181 /26.03.2025 – Rail Cargo Carrier Romania S.R.L.;
6. Raport nr. 182 /03.04.2025 – PSP Cargo Group S.A.;
7. Raport nr. 183 /14.04.2025 – Softrans S.R.L.;
8. Raport nr. 184 /14.04.2025 – CER-Fersped S.A.;
9. Raport nr. 185 /15.04.2025 – Interregional Călători S.R.L.;
10. Raport nr. 186 /16.04.2025 – Carpatina Feroviar Romania S.A.;
11. Raport nr. 187 /16.04.2025 - Rail Cargo Carrier Romania S.R.L.

V. Acordarea autorizației pentru lucrări de intervenție la o linie ferată industrială fără acces la infrastructura feroviară – 0

1.5. Activitatea Serviciul Evaluare Sistem Management Risc- SESMR

Activitatea de evaluare a aplicării CSM de către operatorii economici, pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în cazul schimbărilor din sectorul feroviar:

În perioada 03.2025÷04.2025 au intrat în procesul de evaluare 6 solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar.

La sfârșitul perioadei, din totalul de 6 solicitări pentru toate s-au emis Rapoarte de siguranță.

Luna	Solicitări					
	Operator	Total	Finalizate	Respinse	Renunțate/ retrase	În lucru la sfârșitul perioadei
Martie	Global Grain Logistics	2	2	0	0	0
	Remarul 16 Februarie Cluj					
Aprilie	United Railways	4	4	0	0	0
	Atelierele Grivita					
	Rail Cargo Carrier România S.R.L					
	SCRL Brasov					
Total		6	6	0	0	0

În proporție de 50%, solicitările acestei perioade au vizat schimbări semnificative care impun modificări ale listei inițiale din Anexa la Certificatul Unic de Siguranță.

2. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada martie – aprilie a anului 2025

I. **RAPORT DE INVESTIGARE** privind accidentul feroviar produs în data 13.03.2024, ora 12:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Buzău – Mărășești (linie dublă electrificată), între halta de mișcare Zoița și stația CFR Râmnicu Sărat, la km 158+875, în circulația trenului de marfă nr.66307, prin deraierea vagonului nr. 83537963122-8, de primul boghiu în sensul de mers.



Raport de investigație final
06.03.2025

REZUMAT

În data de 13.03.2024, ora 12:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Buzău – Mărășești (linie dublă electrificată), între halta de mișcare Zoița și stația CFR Râmnicu Sărat, la km 158+875, în circulația trenului de marfă nr.66307 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.83537963122-8, de primul boghiu în sensul de mers.

Trenul a fost compus din 33 vagoane de tip cisternă, încărcate cu motorină. Trenul a fost remorcat de locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91530400344-4(EA 344).

Locul producerii accidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Galați, secția de circulație Buzău-Mărășești (linie dublă electrificată), aflată în administrarea CNCF „CFR” SA, între halta de mișcare Zoița și stația CFR Râmnicu Sărat.



Figura nr. 1 - locul producerii accidentului

Trenul de marfă nr.66307, vagoanele din compunerea acestuia, locomotiva de remorcare și personalul de conducere și deservire al acesteia aparțin operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA.

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime și nici pagube la mediul înconjurător. Au fost înregistrate pagube la vagonul deraiat și la suprastructura căii.

Circulația, între halta de mișcare Zoia și stația CFR Râmnicu Sărat, pe firul I a fost închisă imediat după producerea accidentului, aceasta fiind redeschisă după repunerea pe linie a osiilor deraiate și efectuarea verificărilor și reparațiilor la infrastructura afectată în data de 14.03.2024, ora 16:00, cu restricție de viteză de 50km/h. Urmare a producerii acestui accident au fost înregistrate întârzieri la 5 trenuri de călători cu un total de 49 minute. În vederea ridicării vagonului a fost solicitat trenul de intervenție dotat cu instalația cu vinciuri hidraulice. Vagonul deraiat a fost ridicat la ora 23:45 și garat în stația CFR Râmnicu Sărat la ora 04:05, în data de 14.03.2024.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

La data de 13.03.2024, ora 12:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Buzău – Mărășești (linie dublă electrificată), între halta de mișcare Zoia și stația CFR Râmnicu Sărat, la km 158+875, în circulația trenului de marfă nr.66307 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.835379631228, de primul boghiu în sensul de mers.

Analiza declarațiilor personalului implicat în accident, interpretarea datelor înregistrate de către instalația IVMS a locomotivei EA344 și documentele puse la dispoziția comisiei de către OTF, arată

că neidentificarea de către personalul de tracțiune a cutiei de osie încălzită anormal de la vagonul nr. 835379631228, ca urmare a atenționării de către IDM din H.M Boboc de existența unor emanații de fum la unul din vagoanele trenului, a reprezentat un factor contributiv care a dus la ruperea fusului de osie și deraierea de primul boghiu a acestui vagon.

Cutia de osie încălzită anormal reprezintă un defect care poate fi depistat, în mod normal, cu ocazia efectuării reviziilor tehnice în tranzit și la sosire.

În cazul în care acest lucru nu a fost depistat, evoluția încălzirii anormale a cutiei de osie este diferită și a fost prezentată în actul nr.17RV/Z/782/28.02.1981 al Direcției Tracțiune și Vagoane din cadrul Ministerului Transporturilor. Concluziile prezentate în acest document arată că lubrefiantul din „cutia de osie la temperatura de 120-140 grade C începe să se fluidifice, după care la aproximativ 180 grade C este fluidă, iar la 350-370 grade C devine brusc vâscoasă provocând o creștere a frecării și implicit a temperaturii. Acest proces se produce în 50-100km și este însoțit de apariția fumului caracteristic cât timp arde unsoarea și de șuierături după arderea acesteia.”

În cazul acestui accident fumul observat de către IDM din H.m Boboc provenea de la cutia de osie a roții nr.2 de la vagonul nr.83537963122-8. Cel mai probabil, în momentul opririi trenului de către mecanicul acestuia după atenționarea IDM din H.m. Boboc, emanația de fum de la cutia de osie coroborată cu situația meteo (ploaie torențială conform declarațiilor mecanicului și mecanicului ajutor) a încetat și nu a fost observată de către ajutorul de mecanic. Totuși, chiar și în aceste condiții, încălzirea anormală a cutiei de osie ar fi trebuit să fie depistată, temperatura acesteia rămânând în continuare ridicată. Conform declarațiilor personalului de tracțiune care a deservit trenul, după oprirea trenului în timpul deplasării pe lângă vagoane, atenția mecanicului ajutor care a efectuat verificarea tehnică a acestora a fost îndreptată către identificarea unor eventuale frâne strânse și care nu ar fi slăbit după plecarea din stația CFR Buzău. Astfel s-a constatat (din declarațiile acestora), că atât mecanicul cât și ajutorul de mecanic, au asociat emanația de fum observată de către IDM din H.m.Boboc cu o eventuală frână strânsă la unul din vagoane ca sursă a acestei emanații de fum.

Din analiza planului de lecții prezentat de OTF pentru funcțiile de mecanic și mecanic ajutor, recunoașterea pericolului cutie de osie încălzită anormal nu a fost regăsit în temele abordate în sesiunile de instruire.

Analizând constatările, verificările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului feroviar implicat, 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:

Factorii cauzali

Supraîncălzirea cutiei de osie a roții nr.2 care a condus la lichefierea și arderea vaselinei producând blocarea rulmenților, urmată de ruperea fusului de osie din cauza temperaturii ridicate și căderea cutiei de osie a roții nr.2 de la vagonul nr.83537963122-8 (aflat al 27-lea în compunerea trenului) fapt care a condus la pierderea capacității de ghidare a osiei corespunzătoare roților 1-2 și deraierea de ambele osii ale primului boghiu de la acest vagon.

Factori contributivi

Neidentificarea cutiei de osie supraîncălzite de către personalul de tracțiune care a deservit trenul de marfă nr.66307 cu ocazia verificării efectuate ca urmare a avizării privind existența unei emanații de fum la unul din vagoanele aflate în compunerea trenului, de către IDM din stația Boboc.

Factori sistemici

Omisuniile din cuprinsul procedurii operaționale „Evaluarea riscurilor asociate proceselor relevante”, cod PS6.1-01 referitoare la responsabilitățile funcțiilor mecanic și mecanic ajutor, în legătură cu riscurile generate de pericolul reprezentat de cutiile de osie încălzite anormal.

Absența din planul de lecții, pentru funcțiile de mecanic și mecanic ajutor, a temei privind identificarea pericolului cutie de osie încălzită anormal.

Observații suplimentare

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

Lipsa din norma tehnică feroviară **NTF 81-003:2014- Vehicule Feroviare. Condiții tehnice pentru repararea cutiilor de osii cu rulmenți**, a unor prevederi prin care să fie stabilită durata maximă de serviciu pentru rulmenții cu role cilindrice ce echipează vagoanele de marfă (exprimată în kilometri parcurși sau ani), deși prin fișa UIC 510-1, menționată în bibliografia **NTF 81-003:2014**, este impusă ca și condiție de fiabilitate durata de serviciu de 40 de ani pentru 75% din rulmenți, iar pe plan extern există norme tehnice prin care este limitată durata de utilizare a acestor rulmenți(ex. norme tehnice de întreținere VPI).

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Recomandare privind siguranța asociată producerii accidentului

Preambul recomandare privind siguranța nr. 482 /1

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că operatorul de transport feroviar Grup Feroviar Român SA nu a identificat responsabilitățile funcțiilor mecanic și mecanic ajutor, în legătură cu riscurile generate de pericolul reprezentat de cutiile de osie încălzite anormal și nu a asigurat instruirea acestor funcții pe acest domeniu .

Recomandarea de siguranță nr. 482/1

Operatorul de transport feroviar Grup Feroviar Român SA va efectua o analiză pentru stabilirea măsurilor necesare în vederea îmbunătățirii programului de menținere/îmbunătățire a competențelor pentru funcțiile de mecanic și mecanic ajutor, pentru a se asigura că personalul de execuție va deține competențele necesare pentru depistarea și recunoașterea pericolului cutie de osie încălzită anormal.

II. **RAPORT DE INVESTIGARE** privind incidentul feroviar produs la data 20.10.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București - Videle, prin lovirea de către amortizorul vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, de la locomotiva EA789, aflată în remorcarea trenului de călători nr.9002, a unui număr de 17 inductori de cale pe distanța Zăvestreni – Grădinari.



*Ediție finală
19 martie 2025*

REZUMAT

La data de 20.10.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București - Videle (linie dublă electrificată) pe distanța dintre Hm Zăvestreni și stația CFR Grădinari, după trecerea trenului de călători nr.9002 (aparținând SNTFC „CFR CĂLĂTORI” SA), au fost constatați 17 inductori de cale, loviți de către amortizorul vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, partea dreaptă a sensului de mers (**Foto nr.1**), desprins în partea superioară de prindere de cutia locomotivei, și care a rămas asigurat în prinderea inferioară de pe placa de gardă a osiei nr.4 de la locomotiva EA789 (**Foto nr.2**) care a asigurat remorcarea trenului.



Foto nr.1 Amortizorul vertical al osiei nr.4 locomotiva EA789

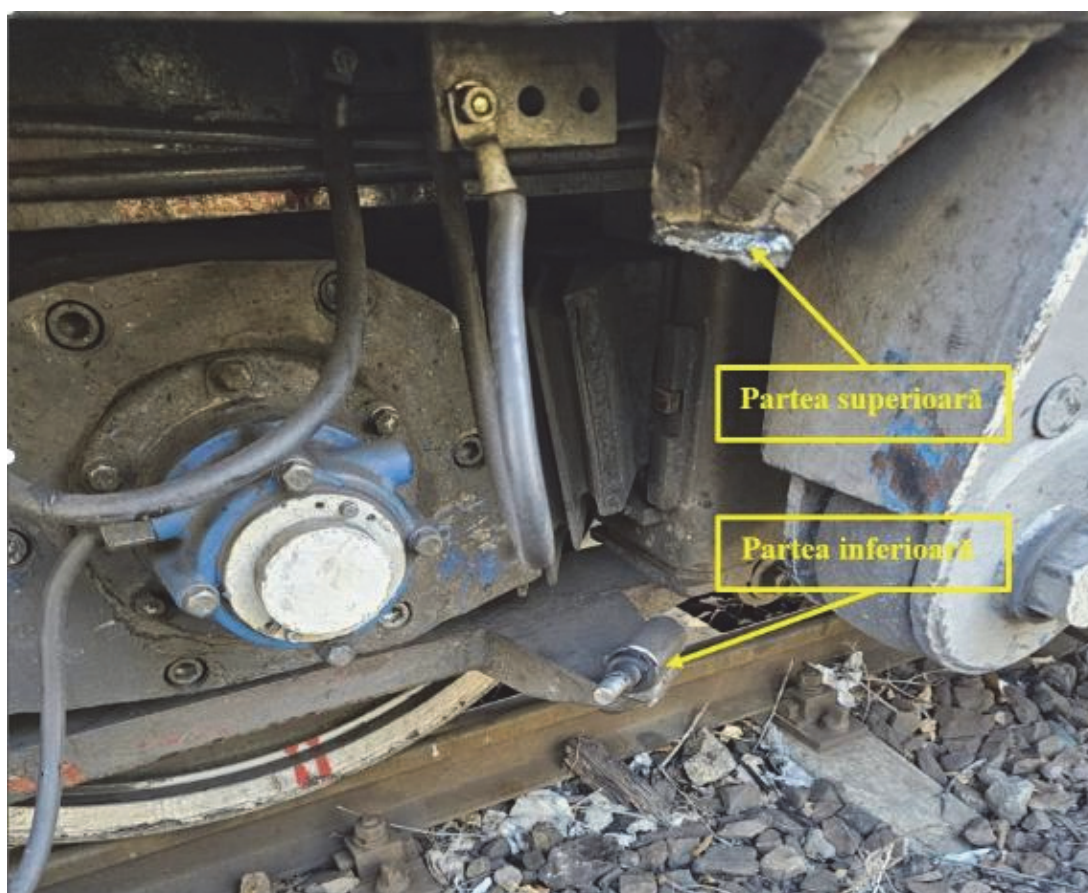
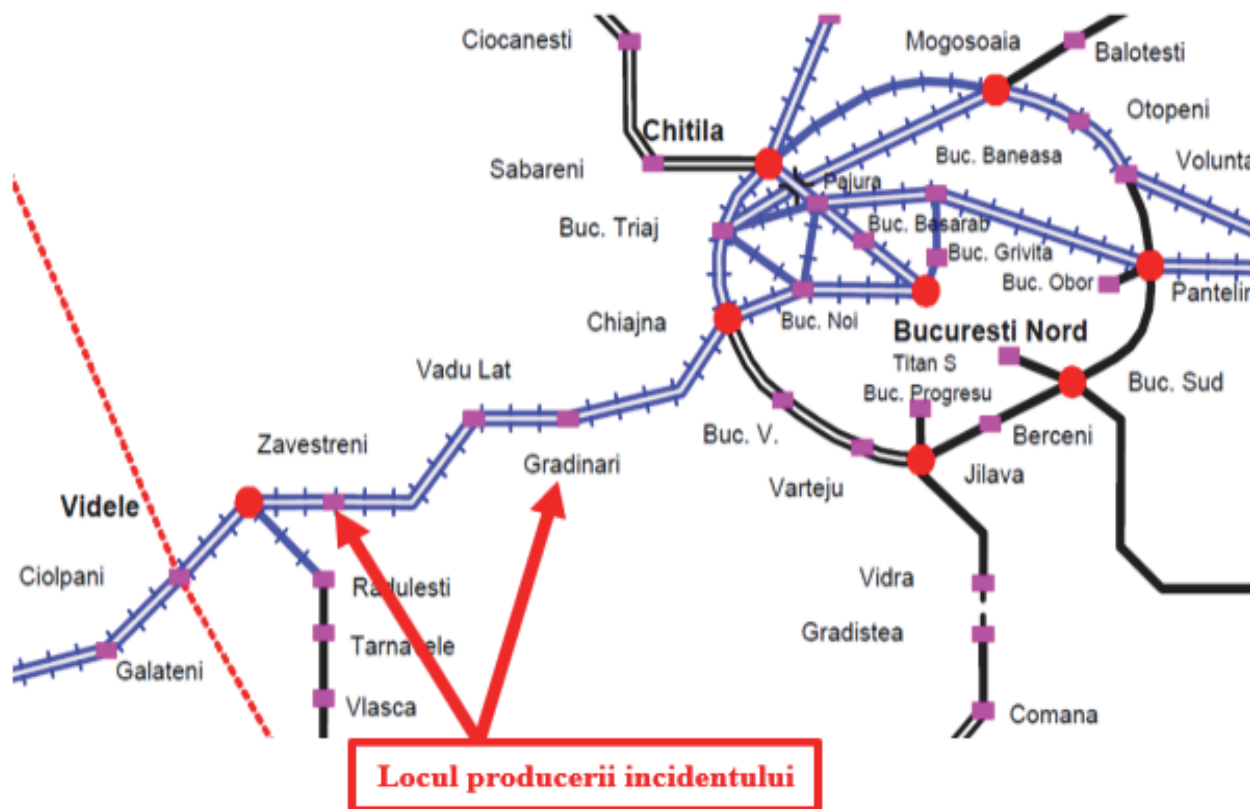


Foto nr. 2 Locul de unde a fost desprins amortizorul vertical al osiei nr.4 locomotiva EA789

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

Nu au fost înregistrate victime omenești sau răniți.

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



Schița nr. 1 - Locul producerii incidentului

Analiză și Concluzii

Din analiza constatărilor efectuate după producerea incidentului, precum și a declarațiilor salariaților implicați, se poate concluziona că incidentul feroviar s-a produs în următoarele condiții:

La data de 20.10.2024, locomotiva EA789, aparținând depoului Arad, a circulat pe distanța Craiova – Roșiori Nord, în remorcarea trenului de călători nr.9012, în condiții normale. În stația CFR Roșiori Nord (stație de tranzit), a fost efectuată schimbarea personalului de tracțiune și a fost efectuată revizia în tranzit a locomotivei EA789, fără a se constata nereguli, circulând în continuare pe ruta Roșiori Nord – București în remorcarea trenului de călători nr.9002.

La ora 09:23 trenul a plecat din stația CFR Roșiori Nord și a circulat în condiții normale până la Hm Zăvestreni.

La ora 10:53 trenul de călători nr.9002 a plecat din Hm Zăvestreni cu parcurs de ieșire pe liber în abateră, circulând până la stația CFR Grădinari pe firul I de circulație, firul II fiind închis pentru lucrări.

Trenul a circulat în condiții normale până a ajuns în dreptul inductorului de cale de 500Hz aferent semnalului de bloc BL14. Din acel moment amortizorul vertical aferent boghiului nr.2 al locomotivei, osia nr.4, partea dreaptă a sensului de mers, s-a desprins și a lovit un număr de 17 inductori de cale, pe distanța Zăvestreni – Grădinari.

La ora 11:17 trenul de călători nr.9002 a ajuns și oprit în stația CFR Grădinari. În timpul staționării mecanicul de locomotivă a efectuat revizia exterioară (vizual) a locomotivei, ocazie cu care a descoperit ruperea amortizorului vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, în partea superioară a acestuia, și rotirea amortizorului în jurul suportului de prindere inferior. Ca urmare a celor constatate a luat măsura de demontare al amortizorului, și punerea acestuia în postul de conducere. A întocmit raport de eveniment în stația CFR Grădinari, pe care l-a înmănat IDM de serviciu, respective la tura SELC București Basarab.

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la linie, după producerea accidentului feroviar, prezentate în capitolul **C.5.4.1. Date constatate la instalații feroviare**, se poate concluziona că **starea tehnică a acestora nu a influențat producerea incidentului.**

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Având în vedere constatările efectuate la locomotiva EA789, prezentate la capitolul **C.5.4.3. Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile acestuia - Constatări efectuate la locomotivă**, se poate afirma că **starea tehnică a locomotivei a influențat producerea incidentului.** Acest fapt se datorează ruperii amortizorului vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, în partea superioară a acestuia, și rotirea amortizorului în jurul suportului de prindere inferior, apărută urmare solicitărilor pe termen lung în timpul rulării locomotivei și neobservată cu ocazia reviziei planificate tip R1 de la data de 14.08.2024.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza constatărilor efectuate la instalațiile feroviare de la locul producerii incidentului, a stării tehnice a locomotivei, a analizării fotografiilor, a declarațiilor salariaților implicați și a documentelor puse la dispoziție de părțile implicate, comisia de investigare consideră că acest incident s-a produs ca urmare a ruperii amortizorului vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, în partea superioară a acestuia, și rotirea amortizorului în jurul suportului de prindere inferior. În aceste condiții, amortizorul hidraulic vertical a intrat în „GABARITUL PENTRU ELEMENTE ALE INSTALAȚIILOR FEROVIARE” (Planșa nr.4 din Instrucțiuni nr.328/2008) și a lovit un număr de 17 inductori de cale, pe distanța Zăvestreni – Grădinari, până la gararea trenului în stația CFR Grădinari.

CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

Cauza directă și factorii care au contribuit

Cauza directă

Cauza directă a producerii acestui incident feroviar o constituie intrarea amortizorului locomotivei, aferent boghiului nr.2, osia nr.4, din partea dreaptă a sensului de mers, în „GABARITUL PENTRU ELEMENTE ALE INSTALAȚIILOR FEROVIARE” (Planșa nr.4 din Instrucțiuni nr.328/2008). Acest lucru a fost posibil ca urmare a rotirii amortizorului în jurul suportului de prindere inferior, datorită ruperii capătului superior de prindere al acestuia.

Factori care au contribuit

Factorul care a contribuit la producerea incidentului feroviar a fost apariția și dezvoltarea în timp a unei fisuri la materialul suportului de prindere superior a amortizorului, ca urmare a preluării sarcinilor transmise de cutia locomotivei.

Recomandări de siguranță.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

Cauze subiacente

Aplicarea parțială a prevederilor specificației Tehnice ST31/2016, pentru atingerea prin mentenanță a obiectivului general referitor la fiabilitatea în funcționare a locomotivei EA 789, prin faptul că la verificarea stării tehnice a sistemului superior de prindere și fixare pe cutia locomotivei a amortizorului vertical aferent osiei nr.4, partea dreaptă a sensului de mers, nu a fost identificată apariția unei fisuri.

Cauze primare

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

MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Nu au fost identificate măsuri luate în urma producerii incidentului.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

III. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 26.03.2024, ora 15:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între stația CFR Berbești și halta de mișcare Popești Vâlcea, la km 21+850, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, al vagonului de marfă nr.81536653750-5 situat al 13-lea vagon în compunerea trenului.



*Raport de investigare
24 martie 2025*

REZUMAT

La data de 26.03.2024, ora 15:25, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), între stația CFR Berbești și halta de mișcare Popești Vâlcea, la km 21+850, pe o zonă de traseu în curbă cu deviație dreapta în sensul de mers (invers creșterii kilometrajului) și restricție de viteză de 15 km/h, s-a produs deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, al vagonului de marfă nr.81536653750-5 situat al 13-lea vagon în compunerea trenului.

Trenul a fost compus din locomotiva DA 913 - titulară, locomotiva DA 1185 - multiplă tracțiune, locomotiva DA 1183 – împingătoare și 25 vagoane seria Fals încărcate cu lignit.

Locul producerii accidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), aflată în administrarea CNCF „CFR” SA.

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

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime și nici pagube la mediul înconjurător. Au fost înregistrate pagube la suprastructura căii și la vagonul deraiat.

Urmările accidentului

După producerea accidentului, la ora 15:50, circulația feroviară a fost închisă, între stația CFR Berbești și halta de mișcare Popești Vâlcea. La ora 22:40 a fost ridicat vagonul deraiat, trenul de marfă nr.60566 a sosit în halta de mișcare Popești Vâlcea la ora 23:55.

Ca urmare a producerii acestui eveniment feroviar nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor.

Deraierea vagonului nr.81536653750-5, situat al 13-lea de la siguranță, s-a produs în cuprinsul zonei în care curba are supraînălțarea constantă (km 21+850), și s-a manifestat prin căderea între firele căii a roții din dreapta, a osiei conducătoare a primului boghiu.

Căderea între firele căii a roții din dreapta în condițiile pierderii capacității traverselor de susținere a șinei urmată de escaladarea ciupercii șinei firului exterior a curbei de către roata din partea stânga, a antrenat în deraiere și cea de a doua osie a primului boghiu în sensul de mers,.

Vagonul a circulat în stare deraiată pe o lungime de aproximativ 900 metri după care trenul s-a oprit datorită frânării, ca urmare a ruperii semiacuplării flexibile de aer a vagonului nr.81536654678-7 și întreruperii conductei generale de aer.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

În circulația trenului de marfă nr.60566, între stația CFR Berbești și halta de mișcare Popești Vâlcea, pe o zonă de traseu în curbă cu deviație dreapta în sensul de mers al trenului, s-a produs deraierea primului boghiu al vagonului nr.81536653750-5, situat al 13-lea vagon în compunerea trenului. Deraierea s-a produs la km 21+850, prin căderea între firele căii a roții din partea dreaptă, a osiei conducătoare a primului boghiu. Căderea între firele căii a roții din partea dreapta și escaladarea ciupercii șinei firului exterior a curbei de către roata din partea stânga, a antrenat în deraiere și cea de a doua osie a primului boghiu în sensul de mers, în condițiile pierderii capacității traverselor de susținere a șinei.

În zona primei urme de deraiere, starea tehnică a traverselor de lemn nu permiteau strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice, astfel, sub acțiunea forțelor dinamice transmise șinei de roțile materialului rulant, starea tehnică necorespunzătoare a traverselor a favorizat deplasarea pe direcție radială a ansamblului șină - placă metalică, având ca efect creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.

Defectele pe care le aveau aceste traverse, se încadrau între acele tipuri de defecte care, în conformitate cu prevederile *art.25, alin.(1), (2) și (4) din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989*, impuneau înlocuirea acestora.

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 suprastructurii căii.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, 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:

Factorul cauzal

Existența în cale la locul producerii accidentului, a traverselor de lemn necorespunzătoare, care nu au mai putut asigura strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora, favorizând astfel creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.

Factor contributiv

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

Factori sistemici

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

Măsuri luate de la producerea accidentului

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

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

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

Constatările comisiei de investigare la data de 16.07.2024, referitoare la starea tehnică în care se aflau traversele în zona producerii accidentului feroviar investigat, au evidențiat că au fost menținute în exploatare după deschiderea circulației, traverse de lemn necorespunzătoare vecine și tiranți pentru a bloca deplasarea șinei în sensul creșterii valorii ecartamentului căii.



Imaginea nr.11 (la 16.07.2024) – traverse și tiranți pe curba pe care s-a produs accidentul feroviar

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că numărul meseriașilor de cale din cadrul districtului L Popești la data de **01.01.2025**, a rămas același cu numărul meseriașilor de cale la data producerii accidentului feroviar. În anul 2024 districtul L Popești a fost aprovizionat cu 155 traverse de lemn noi, iar în luna octombrie 2024 a recenzat 4508 traverse de lemn necorespunzătoare.

Observații suplimentare

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

1. programul de revizie și control la districte, întocmit de Secția L3 Râmnicu Vâlcea pentru anul 2024, nu poate să respecte *art.2 Fișa nr.12 Instrucția nr.305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinei în care trebuie efectuate reviziile căii*, care prevede că programul de revizie amănunțită a căii trebuie stabilit astfel ca, șeful de secție împreună cu șeful de secție adjunct, să asigure pe o durată de două luni, verificarea întregii secții de întreținere; din cauză că la secția de întreținere linii nu este personal desemnat și autorizat pentru funcția de șef de secție adjunct;

2. nu au fost determinate de către administratorul de infrastructură feroviară publică, valorile supraînălțărilor în curbe, în conformitate cu prevederile „*Instrucția de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii - linii cu ecartament normal nr.314/1989*”;

3. ultima verificare a geometriei căii cu vagonul de măsurat calea s-a efectuat la data de 20.10.2022. În anul 2023 și 2024 până la data producerii accidentului nu au fost programate și realizate verificări ale geometriei căii, cu vagonul de măsurat calea sau căruciorul de măsurat calea;

4. din cauza lipsei materialelor necesare, la data producerii accidentului, pe anumite zone uzura șinelor din cale depășea toleranțele admise (km 15+000 ÷ km 15+380; km 18+300 ÷ km 18+600; km 24+400 ÷ km 24+870).

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚĂ

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

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

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

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

- organizația va acționa pentru menținerea și îmbunătățirea sistemului de management al siguranței, astfel încât procesele de siguranță feroviară să fie abordate pe baza gestionării riscurilor asociate acestora la toate nivelurile. În acest sens, va fi întocmit un plan de acțiuni corective, cu termene și responsabilități, care va fi înaintat la ASFR;

- organizația va elabora și va pune în aplicare planuri de acțiune pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, art. 3, lit. c) și d);

- organizația va identifica și va analiza toate riscurile operaționale, organizaționale și tehnice care sunt relevante pentru caracterul și amploarea operațiunilor desfășurate. Printre aceste riscuri se numără cele generate de factori umani și organizaționali, precum volumul de muncă, organizarea muncii, oboseala sau adecvarea procedurilor.

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

IV. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs la data de 15.11.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, în stația CFR Carei, manifestat prin lovirea unor elemente ale instalațiilor feroviare, de către o ușă de vizitare deschisă de la echipamentul încărcat pe vagonul nr.31804863701-7, aflat în compunerea trenului de marfă nr.56522 016, aparținând SC Deutsche Bahn Cargo România SRL.



*Raport de investigare
10 aprilie 2025*

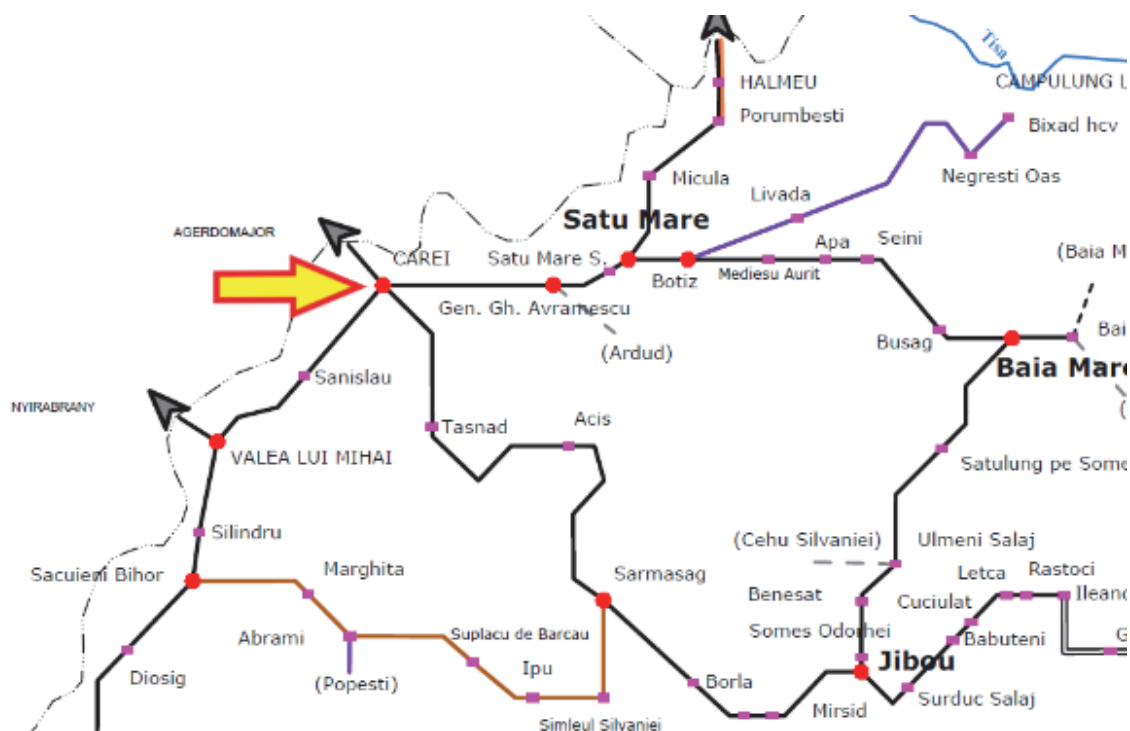
REZUMAT

La data de 16.11.2024, trenul de marfă nr. 56522 016 a circulat pe relația Ciameghiu - Carei - Zalău Nord - Dej Triaj, remorcat cu locomotiva DA 1015.

Trenul a trecut prin stația CFR Carei în data de 16.11.2024, la ora 13.56, având parcurs de trecere asigurat pe linia II directă. După eliberarea liniei II de către tren, IDM de serviciu care era la locul stabilit în PTE pentru supravegherea prin defilare a observat că scara semnalului de ieșire XIII era îndoită. IDM a avizat personalul SCB pentru efectuarea verificărilor la instalațiile SCB. În urma verificărilor efectuate la semnalul luminos de ieșire XIII din stația Carei, personalul SCB a constatat urme de lovire a acestui semnal de către materialul rulant în mișcare.

Având în vedere datele de circulație, RRSCF Cluj a dispus verificarea trenului de marfă nr.56522 016 în stația CFR Zalău Nord, având în vedere faptul că, trenul avea prevăzută revizie tehnică tranzit.

La verificarea efectuată de către revizorul tehnic de vagoane aparținând DBCR, împreună cu personal specializat, la echipamentul încărcat pe vagonul nr.701-7 (ultimul în compunerea trenului) a fost identificată o ușă de vizitare care s-a deschis în timpul mersului deoarece îi lipsea axul de înzăvorâre, iar ușa deschisă intra în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare.



Imagina 1 - Locul producerii incidentului

ANALIZĂ ȘI CONCLUZII

Concluzii privind starea tehnică a infrastructurii feroviare

Având în vedere mențiunile consemnate la capitolele C.5.4.1. *Date constatate cu privire la linii și instalații* după producerea incidentului, comisia de investigare consideră că starea tehnică a infrastructurii feroviare nu a influențat producerea incidentului.

Concluzii privind starea tehnică a vagonului implicat

Având în vedere mențiunile consemnate la capitolele C.5.4.1. *Date constatate cu privire la vagonul nr.701-7* după producerea incidentului, comisia de investigare consideră că starea tehnică a vagonului nu a influențat producerea incidentului.

În ceea ce privește echipamentul încărcat pe vagonul nr.701-7, comisia de investigare consideră că incidentul a fost produs de ușa de vizitare deschisă de la echipamentul încărcat pe vagonul nr.701-7, care a intrat în gabaritul de instalații și care a produs lovirea semnalului de ieșire XIII, în stația CFR Carei.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

La momentul expedierii trenului de marfă nr.56522 016 din stația CFR Ciomeghiu, ușa de vizitare de la echipamentul încărcat pe vagonul nr.701-7, avea axul de înzăvorâre amplasat în poziția normală.

Sub acțiunea solicitărilor din exploatare, s-a produs căderea axului de înzăvorâre, nemaifiind astfel asigurată menținerea ușii de vizitare în poziție închisă.

Ulterior, sub acțiunea vibrațiilor din exploatare, s-a produs deschiderea ușii de vizitare de la echipamentul încărcat pe vagonul nr.701-7, iar ușa deschisă a intrat în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare și a lovit semnalul de ieșire XIII, în stația CFR Carei.

Având în vedere cele menționate anterior, comisia de investigare consideră că starea tehnică a echipamentului încărcat pe vagonul nr.701-7 a produs incidentul.

Măsuri luate de la producerea accidentului

În timpul desfășurării investigației, DBCR a făcut o evaluare de risc privitoare la „Lipsa elementelor de înzăvorâre de la elementele mobile ale echipamentelor încărcate pe vagoane” și a actualizat evidența pericolelor, pentru a ține sub control riscul de producere a unor incidente similare în viitor.

Observații suplimentare

După frânarea de urgență produsă la inductorul de 2000 Hz care deservea semnalul de avarie S1 al BAT de la TN - km 749+779 din stația CFR Carei, al cărei inductor de 2000 Hz era activ, iar influența acestuia a fost înregistrată de instalația IVMS a locomotivei DA 1015, mecanicul de locomotivă a avizat IDM al stației CFR Carei și a primit număr de înregistrare din RRLISC. După sosirea în stația CFR Zalău a trenului de marfă nr.56522 016, mecanicul de locomotivă a predat către IDM o Avizare scrisă privind producerea frânării de urgență din stația CFR Carei.

Pe parcursul procesului de investigare, a reieșit că personalul CNCFR din stația CFR Carei, a omis să facă verificări privind împrejurările în care s-a produs frânarea de urgență. Totodată, pe parcursul procesului de investigare, a reieșit că personalul CNCFR din stația CFR Zalău Nord a omis să transmită către stația CFR Carei, Avizarea primită de la mecanicul de locomotivă.

Aceste omisiuni nu constituie factori care au condus la producerea incidentului feroviar, însă sunt reținute ca neconformități.

CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

Cauză directă și factorii care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie lipsa axului de înzăvorâre al ușii de vizitare de la echipamentul încărcat pe vagon, deschiderea ușii și intrarea acesteia în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare.

Factorii care au contribuit la producerea incidentului feroviar au fost:
căderea în timpul parcursului a axului de înzăvorâre care era destinat blocării pe poziția închisă a ușii de vizitare de la echipamentul încărcat pe vagon.

Cauze subiacente

Nu au fost identificate cauze subiacente

Cauze primare

Nu au fost identificate cauze primare

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

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

V. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs în data de 10.02.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Braşov în Hm Şibot prin îndrumarea în mod eronat a trenului de călători IR nr.74110 pe firul I de circulaţie în loc de firul II de circulaţie în direcţia Hm Aurel Vlaicu.



*Varianta finală
14 aprilie 2025*

REZUMAT

În data de **10.02.2025** în Hm Şibot se efectuau lucrări SCB, de salariaţii Districtului SCB Vinţu de Jos, conform telegramii nr.78/29.01.2025, la solicitarea antreprenorului lot ERTMS *ALSTOM* şi *partenerii*, lucrări de actualizare a componentei software aferentă barierelor electronice de la trecerea la nivel dotată cu instalaţie BAT de la km.439+328 (Şibot – Aurel Vlaicu), în intervalele libere de circulaţie stabilite în comun cu impiegatul de mişcare (IDM), conform programului. Pe perioada lucrărilor, instalaţiile au prezentat „fără stare”, iar după terminarea lucrărilor s-au efectuat verificări, probe de bună funcţionare şi concordanţă, după care s-au repus în funcţiune instalaţiile BAT.

Tot în data de **10.02.2025** în Hm Şibot, se efectuau lucrări LC de revizie tehnică şi reparaţii curente la LC, de salariaţii Districtului LC-ELF Vinţu de Jos conform programului nr.463/1/211/01.02.2025, al Secţiei IFTE Alba-Iulia. Scoaterea de sub tensiune şi închiderile de linii erau programate cu scoatere totală 60 min., respectiv pentru liniile 1-5 Şibot + fir I şi fir II între Blandiana -Şibot-Aurel Vlaicu – *figura nr.1*.

După terminarea lucrărilor la linia de contact (ora 10:51), s-au repus sub tensiune liniile 1 şi II Şibot + fir II între Blandiana – Şibot - Aurel Vlaicu. Au continuat lucrările de scoatere parţială până la ora 14:00 la liniile 3-4-5 Şibot + fir I între Blandiana -Şibot. Liniile curente Şibot-Aurel Vlaicu fir I+ fir II fiind sub tensiune până la semnalele de intrare Y şi YF al Hm Şibot – *figura nr.1-3*.



Figura nr.1 – locul producerii incidentului

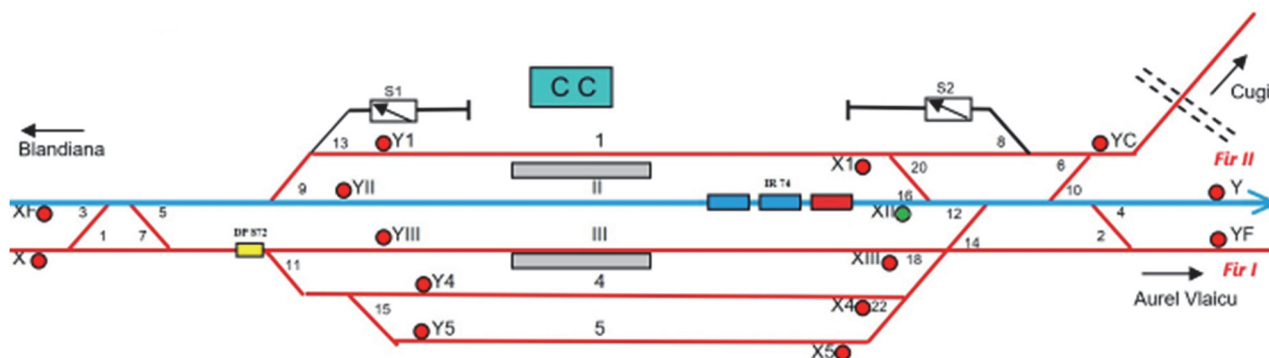
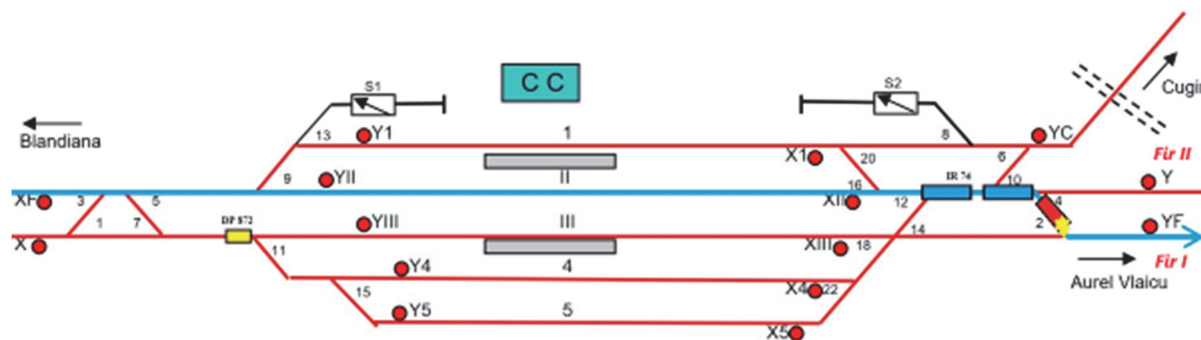
În jurul orei 11:44, pentru trenul de călători IR nr.74110 - după primirea avizului de trecere de la Hm Blandiana pe fir II stânga între Blandiana - Șibot, IDM dispozitor din Hm Șibot a efectuat parcurs de trecere pe linia II directă, cu intrare „pe linie directă” și ieșire „pe linie abătută” cu viteză sporită în abatere, pe firul I de circulație – fir normal de circulație – *figura nr.2*. Acesta a uitat că linia de contact aferentă secțiunilor izolate 033 schimbătorului de cale nr.2 și 034 sunt scoase de sub tensiune, în cadrul lucrărilor de revizie a LC. De asemenea, IDM dispozitor nu a solicitat circulația pe firul din stânga a căii duble la Operatorul RC de la RC Deva, respectiv pe firul II de circulație – *figura nr.3*.

În momentul trecerii locomotivei în zona secțiunii 034 respectiv peste izolatorul de secționare nr.2 s-a produs o flamă puternică având loc declanșarea fiderului de alimentare ce a condus la întreruperea tensiunii în linia de contact și de alimentare a locomotivei, care deplasându-se inerțial prin pantograful activ a agățat și a rupt scurtcircuitorul mobil montat în zonă pentru asigurarea legării la pământ a liniei de contact. Trenul și-a continuat mersul până în stația CFR Aurel Vlaicu unde a oprit neitineraric.

Trenul de călători IR nr.74110 (*denumit în continuare în cuprinsul raportului trenul IR nr.74*) a aparținut operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA București (SNTFC) și a fost format din două vagoane și locomotiva de remorcă – locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 51 53 400 048–1 (**EA 048**).

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a SRCF Brașov, pe secția de circulație Vințu de Jos - Șibot, linie dublă electrificată în curs de reabilitare.

În urma producerii incidentului, nu s-au constatat avarii la suprastructura căii și nu s-au înregistrat victime. S-au constatat avarii la materialul rulant, respectiv la pantograful nr.2 (primul în sensul de mers), de la locomotiva de remorcă a trenului **EA 048** și s-a produs ruperea scurtcircuitorului mobil ce asigura legarea la pământ a liniei de contact.



Indicația semnalului de ieșire X II de la linia II Hm.Șibot	FIRUL I stânga 	FIRUL II 
--	---	--

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor

Starea tehnică a vehiculelor feroviare din compunerea trenului de călători IR nr.74 nu au influențat producerea incidentului feroviar.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

În data de **10.02.2025** în Hm Șibot se efectuau lucrări SCB de actualizare a componentei software aferentă barierelor electronice de la trecerea la nivel dotată cu instalație BAT de la km.439+328 (Șibot – Aurel Vlaicu), în intervalele libere de circulație stabilite în comun cu IDM. Lucrările impuneau și efectuarea unor probe între IDM și salariații SCB din zonă.

În aceeași dată, în Hm Șibot se efectuau lucrări de revizie tehnică și reparații curente la LC ce impuneau scoaterea de sub tensiune a acestora în diferite zone ale stației, cu legare la pământ. Scoaterea de sub tensiune și închiderile de linii erau programate cu scoatere totală 60 min., respectiv pentru liniile 1÷5 Șibot + fir I și fir II între Blandiana - Șibot - Aurel Vlaicu.

Pentru ușurarea activității în timpul efectuării probelor cu salariații SCB, IDM nu a activat comanda ING Introducere Grup Catenară, pentru protejarea zonei cu catenara LC scoasă de sub tensiune împotriva executării de parcurse accidentale în acea zonă și nu a utilizat facilitatea „reminder” care îi reamintea faptul că secțiunea 034 din capătul Y al haltei este scoasă de sub tensiune.

În aceste condiții, în momentul în care IDM – care a uitat că la ora trecerii trenului IR nr.74 prin haltă secțiunea respectivă era în continuare fără tensiune -, a efectuat parcurs de trecere pentru tren pe zona secțiunii respective, instalația CE nu l-a mai atenționat asupra faptului că secțiunea era fără tensiune și, prin umră, că în zona respectivă era montat un scurtcircuit fix pentru legarea la pământ, fapt ce interzicea circulația trenurilor cu tracțiune electrică.

Ca urmare a acestui fapt, în momentul în care locomotiva trenului a ajuns în zona respectivă, pantograful activ al acesteia a lovit și a rupt scurtcircuitul fix, producându-se o flămă puternică și dispariția tensiunii de alimentare a locomotivei.

Faptul că peste rutina obișnuită de lucru au intervenit alte operații - executarea probelor de funcționare a instalației BAT -, pe fondul neprotejării parcurselor cu comanda ING a zonei aflate în revizie la LC și neactivarea facilității „reminder”, a făcut ca IDM să nu execute un subplan binecunoscut al sarcinii de muncă, respectiv efectuarea și verificarea parcursei pentru trenul de călători IR nr.74 în condițiile existente în stație la acel moment.

Este posibil ca IDM să fi fost indus în eroare și de faptul că trenul IR nr.74 circula întârziat, aproximativ la aceeași oră cu trenul IR nr.77 care era remorcat cu o locomotivă cu tracțiune Diesel.

Comisia de investigare consideră că incidentul s-ar fi putut evita probabil și dacă operatorul de circulație de la RC Deva – SRCF Timișoara ar fi fost încunostințat de către operatorul de la RC Sibiu – SRCF Brașov, despre lipsa de tensiune în firul de contact în capătul Y al Hm Șibot. Acest fapt impunea circulația trenului IR nr.74 pe firul II de circulație ce nu se putea face fără emiterea unei dispoziții din partea RC Deva.

După lovirea scurtcircuitului și dispariția tensiunii de alimentare a locomotivei, trenul și-a continuat mersul până la stația CFR Aurel Vlaicu, deși reglementările în vigoare impuneau oprirea imediată a trenului, dispariția tensiunii din linia de contact în cazul tracțiunii electrice înseamnând defectarea totală a frânei automate a trenului.

CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

Cauza directă și factorii care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului feroviar a constituit-o executarea eronată de către IDM dispozitor din Hm Șibot a parcursului de trecere pentru circulația trenului IR nr.74 remorcat cu o locomotivă electrică, către stația CFR Aurel Vlaicu cu acces peste secțiunile 2 și 034 scoase de sub tensiune.

Factori care au contribuit

1. Neurmărirea cu atenție de către IDM dispozitor din Hm Șibot pe monitoare, a parcursului de trecere (ieșire) al trenului de călători IR nr.74 și neactivarea comenzii ING Introducere Grup Catenară, pentru protejarea zonei cu catenara LC scoasă de sub tensiune, împotriva executării de parcurse accidentale în acea zonă.
2. Operatorul RC fir 3 de la RC Sibiu – SRCF Brașov nu a transmis la Operatorul RC fir 2 de la RC Deva – SRCF Timișoara informația că la Hm Șibot sunt lucrări LC, care restricționa circulația trenurilor remorcate cu locomotive electrice pe firul I de circulație.

Cauze subiacente

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

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

Cauze primare

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

Observații suplimentare

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

1. Locomotiva de remorcare a trenului nr.74 a efectuat ultima reparație planificată în anul 2008, fără respectarea normei de timp impusă de Normativul feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate” aprobat prin Ordinul MT nr.315/2011, cu modificările și completările ulterioare.
2. După lovirea scurtcircuitorului și dispariția tensiunii în linia de contact, mecanicul de locomotivă nu a oprit imediat trenul așa cum ar fi trebuit conform reglementărilor specifice.

MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, prin SRCF Brașov, a întocmit „Planul de măsuri privind îmbunătățirea siguranței feroviare” și „Monitorizarea personalului implicat în producerea de incidente”, prin care s-au dispus măsuri suplimentare de siguranță pentru evitarea producerii unor incidente asemănătoare.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

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

VI. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 15.05.2024, ora 20:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, între stațiile CFR Dorobanțu și Basarabi, pe firul I de circulație, la km 206+400, în circulația trenului de marfă nr.66363815, prin declanșarea unui incendiu la locomotiva de remorcare DA 1504.



*Raport Investigare
Ediție finală
15 aprilie 2025*

REZUMAT

La data de 15.05.2024, ora 20:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, pe secția de circulație București – Constanța (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație, între stațiile CF Dorobanțu și Basarabi la km. 206 + 400, în circulația trenului de marfă nr.66363815 (aparținând Grup Feroviar Român SA), s-a produs un incendiu la locomotiva de remorcare DA 1504.

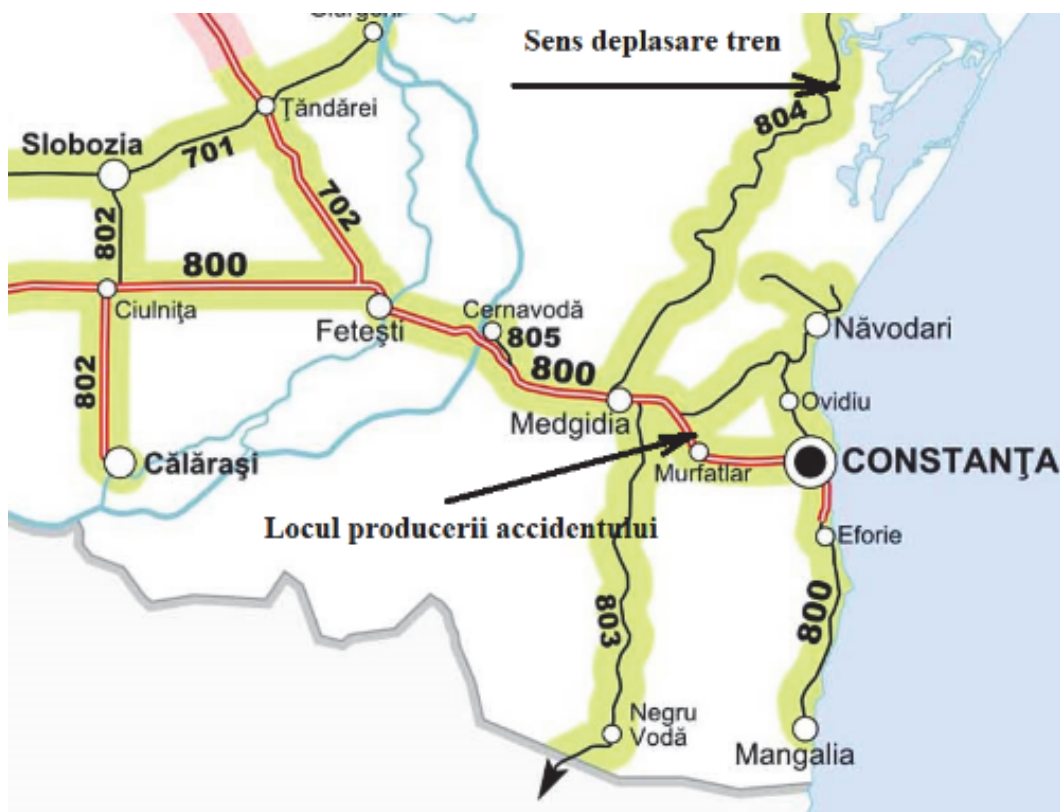


Figura nr. 1 - locul producerii accidentului

Consecințele accidentului

- persoane vătămate

În urma producerii acestui accident feroviar nu au fost victime.

- suprastructura căii

Suprastructura căii nu a fost afectată.

- materialul rulant

În urma producerii acestui accident feroviar au fost înregistrate avarii la locomotiva DA 1504.

- instalații feroviare

Nu au fost avarii la instalațiile feroviare.

- perturbații în circulația feroviară

Ca urmare a producerii accidentului, circulația feroviară pe distanța Dorobanțu – Basarabi, fir II a fost închisă din data de 15.05.2024 de la ora 20:25 până la data de 16.05.2024, ora 0:36 și pe fir I a fost închisă de la ora 20:54 până ora 22:56 în data de 15.05.2024.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant după producerea accidentului, se poate afirma că accidentul produs la data de 15.05.2024 în circulația trenului de marfă nr.66363815 a fost determinat de starea tehnică necorespunzătoare a locomotivei DA 1504 generată de o întreținere necorespunzătoare a acesteia.

Analizând constatările și verificările efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, 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:

Factorul cauzal:

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

Factor contributiv:

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

Factori sistemici:

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

Măsuri luate de la producerea accidentului

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

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

Observații suplimentare

Conform Normativului Feroviar 67-006:2011 „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012, Ordinul nr.1255/2014, Ordinul nr.1187/2018, Ordinul nr.1744/2020 și Ordinul nr.2159/2020 reviziile planificate trebuie efectuate la un interval maxim de 60 zile sau 15.000 -25.000 km.

Având în vedere că locomotiva a efectuat revizia planificată tip RT la data de 05.03.2024 și până la data de 15.05.2024 când a efectuat revizia planificată tip R1 au trecut un număr de 70 zile din care 7 zile a avut staționare, se constată o depășire a duratei maxim admise dintre două revizii planificate de 3 zile.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile adoptate după producerea accidentului, în scopul prevenirii producerii unor

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

Preambul la recomandarea nr. 485/1

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

Recomandarea de siguranță nr. 485/1

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

Preambul la recomandarea nr. 485/2

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

Recomandarea de siguranță nr. 485/2

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

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



Ediție finală
15.04.2025

REZUMAT

La data de 23.12.2024, ora 05:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Constanța-Medgidia, în stația CFR Palas, trenul IR nr.1680023 remorcat cu locomotiva EA 888 având în componere 9 vagoane, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA, a depășit semnalul de parcurs YPT1 în poziție pe „oprire” datorită schimbării în scurt a indicației din verde în roșu. IDM dispozitor de serviciu din stația CFR Palas a dispus către IDM exterior întocmirea ordinului de circulație pentru continuarea mersului trenului IR nr.1680023, concomitent cu executarea parcursului de manevră de la L4 Tranzit la L1 grupa D în vederea regarării unei drezine pantograf, parcurs ce întretăia L1 Tranzit unde se afla staționat trenul IR nr.1680023.

Urmările incidentului

În urma producerii incidentului nu s-au constatat pagube la infrastructura feroviară, mediu sau materialul rulant.

Nu au fost înregistrate victime ca urmare a producerii incidentului investigat.

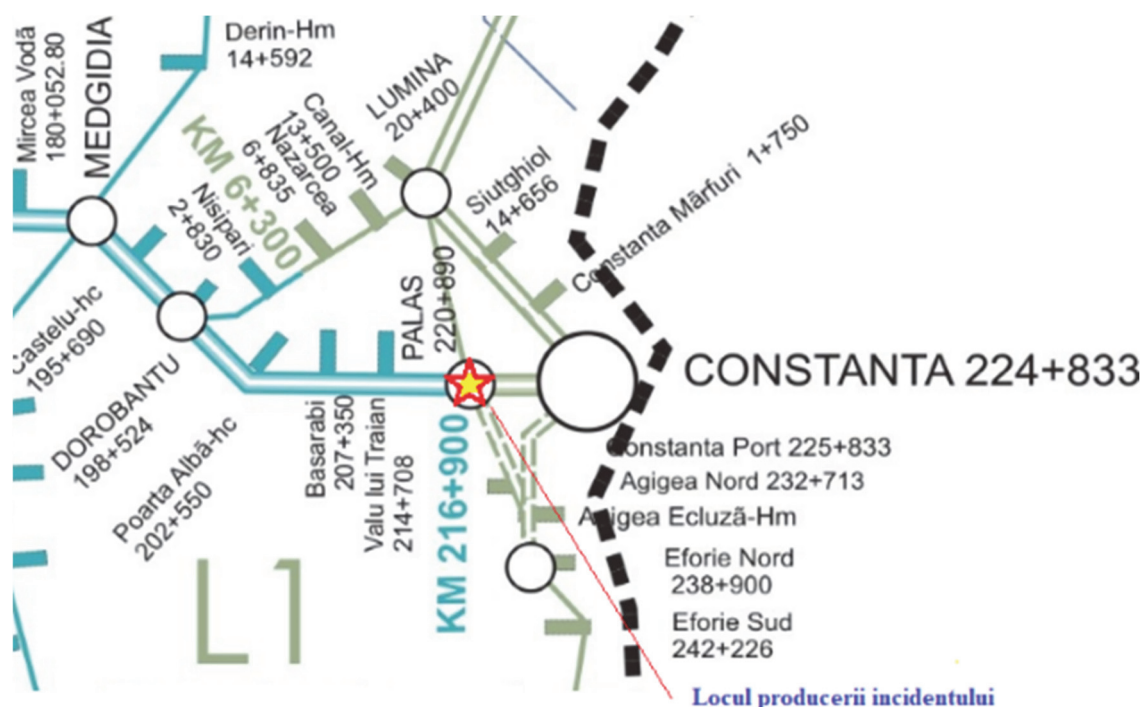


Figura nr.1 – Locul producerii incidentului: stația CFR Palas

ANALIZĂ ȘI CONCLUZII

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.1. *Date constatate cu privire la linie*, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii căii nu a influențat producerea acestui incident.

Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.2. *Date constatate cu privire la instalații*, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor nu a influențat producerea acestui incident.

Concluzii privind starea tehnică a materialului rulant

Având în vedere mențiunile prezentate la capitolul C.5.4.3. *Date constatate cu privire la materialul rulant*, se poate afirma că starea tehnică a materialului rulant nu a influențat producerea acestui incident.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Incidentul produs în stația CFR Palas, prin executarea eronată a parcursului de ieșire a trenului de călători IR nr.1680023 a avut la bază o eroare umană datorată nerespectării normelor legale în vigoare.

Trenul IR nr.1680023 a depășit semnalul de parcurs YPT1 pe „oprire” datorită schimbării în scurt a indicației din verde în roșu. IDM dispozitor a dispus IDM exterior întocmirea ordinului de circulație prin care trenul IR nr.1680023 să depășească semnalul YPT1 defect în poziție pe „oprire” cu 20 km/h până la semnalul următor. În urma acestei dispoziții IDM dispozitor trebuia să efectueze parcursul conform ordinului de circulație.

Faptul ca IDM exterior trebuia sa înmâneze ordinul de circulație mecanicului trenului IR nr.1680023 având de parcurs o distanță de aproximativ 1500 metri până la locomotiva trenului, l-a determinat pe IDM dispozitor să aprecieze că are timpul necesar pentru a executa parcurs de manevră pentru drezina pantograf de la L4 Tranzit la L1D pentru înlăturarea deranjamentului locomotivei EA 866.

În timp ce parcurgea distanța spre trenul IR nr.1680023 pentru a înmâna mecanicului ordinul de circulație, IDM exterior s-a intersectat cu drezina pantograf care se deplasa spre grupa D și și-a continuat deplasarea folosindu-se de aceasta, scurtând astfel timpul în care a ajuns la trenul IR nr.1680023. Mecanicul trenului IR nr.1680023 a primit dispoziția de punere în mișcare a trenului înainte ca drezina pantograf să încheie parcursul de manevră. În acest context mecanicul de locomotivă a pus în mișcare trenul IR nr.1680023 conform ordinului de circulație primit, s-a înscris pe parcursul drezinei pantograf și a talonat macazul nr.15.

IDM dispozitor avea obligația conform normelor legale în vigoare, să nu efectueze parcurs de manevră pentru drezina pantograf pe liniile cu acces la parcursul trenului IR nr.1680023, înainte de expedierea acestuia. Parcursul de ieșire al trenului IR nr.1680023 trebuia să rămână liber în vederea expedierii trenului. După ce IDM dispozitor se asigura că trenul a fost expedit și a depășit limitele incintei stației CFR Palas, acesta putea să execute parcurs de manevră în vederea regarării drezinei pantograf.

În aceste condiții, IDM dispozitor a suprapus două sarcini de muncă în contextul aprecierii eronate a ordinii în care aceste două operații trebuiau executate.

Cauzele producerii incidentului

Cauza directă

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

Factori care au contribuit

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

Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.208(2), lit.c și f din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM dispozitor de a retrage și opri manevra drezinei pantograf, de a executa parcursul de ieșire pentru trenul IR nr.1680023 și de a verifica pe luminoschemă sau pe display dacă acesta corespunde pentru trenul, linia și direcția comandată

Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare ale producerii acestui incident.

Observații suplimentare

Nu fost identificate observații suplimentare.

Măsuri care au fost luate în timpul investigației

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

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

Recomandări de siguranță

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

VIII. **RAPORT DE INVESTIGARE** privind accidentul feroviar produs la data de 21.04.2024 între stațiile CFR Sântana și Utvinișu Nou în circulația trenului de marfă nr. 66290-020-1, prin declanșarea unui incendiu la locomotiva DA1544 de remorcare a trenului.



*Raport de investigare Final
16 aprilie 2025*

REZUMAT

La data de 21.04.2024, ora 01:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Arad – Oradea (linie dublă, neelectrificată), administrată de CNCF „CFR” SA), între stațiile CFR Sântana și Utvinișu Nou, pe firul II de circulație, la km 9+300, în circulația trenului de marfă nr.66290-020-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA), s-a produs un incendiu la locomotiva de remorcare a trenului, DA1544.

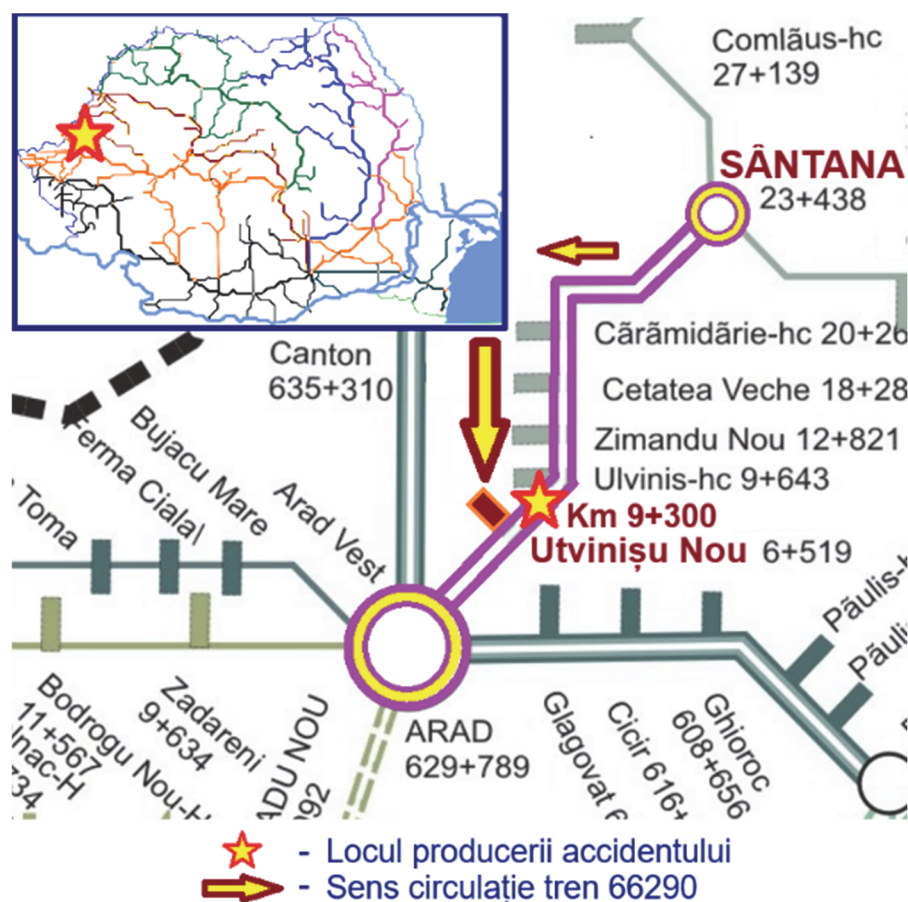


Figura nr.1 - Locul producerii accidentului

Consecințele accidentului

În urma producerii acestui accident feroviar nu au existat victime, fiind înregistrate doar avarii la locomotiva DA1544.

Locomotiva DA1544 a fost afectată, prin arderea cablajului de forță al motorului de tracțiune nr.4.

Suprastructura căii nu a fost afectată.

Nu au fost avariate vagoanele din compunerea trenului.

Instalațiile SCB și de telecomunicații feroviare nu au fost afectate.

Ca urmare a producerii accidentului, circulația feroviară între stațiile CFR Sântana și Utvinișu Nou a fost închisă pe firul ambele fire de circulație în intervalul orar 02:00 – 03:50.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

Având în vedere constatările efectuate, comisia de investigare a concluzionat că accidentul produs la data de 21.04.2024 în circulația trenului de marfă nr.66290 prin declanșarea unui incendiu la locomotiva DA1544 a fost generat de manifestarea factorilor cauzali, contributivi și sistemici identificați, care au condus la exploatarea a locomotivei DA1544 care prezenta o stare tehnică necorespunzătoare ce nu permitea utilizarea locomotivei pentru remorcarea trenurilor sau manevra. Comisia de investigare a identificat, potrivit definițiilor prevăzute în Regulamentul UE 572/2020, următorii factori:

Factori cauzali:

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

Factori contributivi:

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

Factori sistemici:

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

Măsuri luate de la producerea accidentului

SC Grup Feroviar Român nu a transmis măsuri luate ca urmare a producerii acestui accident feroviar.

Observații suplimentare

Nu a fost cazul.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

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

Preambul recomandarea nr.484/1

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

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

Recomandarea de siguranță nr.484/1

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

Preambul recomandarea nr.484/2

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

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

Recomandarea de siguranță nr.484/2

Reevaluarea de către operatorul de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA a riscului reprezentat de „*Nerespectarea perioadelor de timp în vederea efectuării de reparații /revizii planificate*” și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestui risc asociat operațiunilor feroviare pe care le desfășoară.

Preambul recomandare de siguranță nr.471/3

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

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

Recomandarea de siguranță nr.471/3

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

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

IX. RAPORT DE INVESTIGARE al incidentului feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov în halta de mișcare Augustin, în circulația trenului de marfă nr.57346 023 din data de 24.01.2025.



*Ediția finală
24.04.2025*

REZUMAT

În data de **23.01.2025**, trenul de marfă nr.66040 023 a fost programat pentru circulație pe distanța Arad – Brazi. De la stația CFR Arad cu plecare la ora 18:18, trenul a circulat în condițiile din Livretele cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursalele Regionale de Căi Ferate Timișoara, Brașov și București valabile până la data de 13.12.2025 ale trenului nr.60010.

În halta de mișcare (Hm) Augustin trenul a sosit în data de **24.01.2025** la ora 09:05. Din această haltă, trenul a fost expedit spre stația CFR Apața, pe firul I de circulație, după sistemul înțelegerii telefonice – cale liberă la ora 09:11. Din cauza defectării locomotivei de remorcare a trenului, acesta s-a oprit în linie curentă, înainte de intrarea în stație.

În data de **23.01.2025**, trenul de marfă nr.57346 023 a fost programat pentru circulație pe distanța Curtici – Brazi. De la stația CFR Curtici cu plecare la ora 21:18, trenul a circulat în condițiile din Livretele cu mersul trenurilor de marfă pe Sucursalele Regionale de Căi Ferate Timișoara, Brașov și București valabile până la data de 13.12.2025 ale trenului nr.62382.

În Hm Augustin trenul a sosit în data de **24.01.2025** la ora 09:32. Din această haltă, trenul a fost îndrumat spre stația CFR Apața pe firul I de circulație, după sistemul înțelegerii telefonice, fără ca impiegatul de mișcare (IDM) din haltă să fie primit din partea stației CFR Apața reavizul de sosire al trenului nr.66040 023 și fără să fi cerut și obținut cale liberă de la această stație.

În timpul circulației spre stația CFR Apața, mecanicul trenului nr.57346 023 a observat semnalele fine de tren (ale ultimului vagon) ale trenului nr.66040 023 și a luat măsuri de oprire. După informarea IDM din Hm Augustin despre cele întâmplate, cei doi au decis darea înapoi a trenului, fără ca incidentul să fie avizat imediat după producere. După darea înapoi a trenului în haltă și întocmirea unui raport de eveniment de către mecanic, trenul a fost îndrumat spre stația CFR Apața pe firul II de circulație, în baza sistemului de circulație bloc de linie automat, după aproximativ 5 ore de la prima îndrumare.

Incidentul nu a fost avizat de îndată către conducerea Hm Augustin de către IDM de serviciu în haltă. Incidentul a fost avizat de către conducerea operatorului de transport feroviar de care aparținea trenul nr.57346 023 în data de **27.01.2025**, către conducerea SRCF Brașov. După efectuarea verificărilor necesare, incidentul a fost avizat în data de **30.01.2025** pe circuitul informațional prevăzut în *Regulament*.

Trenul de marfă nr.66040 023 a aparținut operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA (denumit în continuare SNTFM), a fost format din 33 vagoane în stare goală și a fost remorcat de locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0400874-0 (**EA 874**).

Trenul de marfă nr.57346 023 a aparținut operatorului de transport feroviar RCCRO și a fost format din 23 vagoane în stare goală și 7 vagoane în stare încărcată și a fost remorcat de locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 81 1116022-5 (**ES 022**).

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a SRCF Brașov, pe secția de circulație Brașov – Sighișoara, linie dublă electrificată.

În urma producerii incidentului, nu s-au constatat avarii la materialul rulant, instalații sau suprastructura căii și nu s-au înregistrat victime. Trenul implicat în incident nu a fost reținut la locul producerii incidentului pentru efectuarea primelor constatări.

ANALIZĂ ȘI CONCLUZII

În data de **24.01.2025**, circulația între Hm Augustin și stația CFR Apața pe firul I de circulație s-a desfășurat după sistemul înțelegerii telefonice - cale liberă -, din cauza faptului că instalația BLA banalizat de pe acest fir de circulație era scoasă din funcție de mai mult timp.

Conform dispoziției date de operatorul de circulație, trenul de marfă nr.57346 trebuia să circule pe firul I de circulație, la reavizul trenului de marfă nr.66040, care a plecat din haltă la ora 09:11 având îndeplinite condițiile de circulație după sistemul înțelegerii telefonice.

Trenul nr.57346 a sosit în Hm Augustin la ora 09:28. Pentru expedierea trenului, conform reglementărilor în vigoare, IDM trebuia să primească mai întâi reavizul de sosire în stația CFR Apața pentru trenul nr.66040, apoi să solicite și să obțină cale liberă de la această stație.

Fără a proceda astfel, pe fondul – declarat de salariat – al unor activități multiple din haltă, dar care erau în conformitate cu atribuțiile de serviciu, IDM din Hm Augustin, a înmănat un ordin de circulație mecanicului trenului nr.57346, cu condițiile de circulație după sistemul înțelegerii telefonice până la stația CFR Apața. Ordinul de circulație înmănat reprezenta în condițiile date, un ordin de plecare pentru trenul menționat, fapt care a permis mecanicului să plece cu trenul din haltă.

După plecarea din haltă, trenul a circulat în condiții normale de siguranța circulației până în zona km.214 unde mecanciul de locomotivă a observat în fața lui pe aceeași linie, semnale fine de tren și a luat măsuri de frânare rapidă. Trenul oprit în linie curentă era trenul nr.66040 – expedit anterior regulamentar din Hm Augustin a cărui locomotivă a rămas defectă cu compresorul.

După oprirea trenului, mecanicul a luat legătura prin radiotelefon cu IDM din Hm Augustin și apoi, prin telefoanele mobile, au convenit de comun acord pentru darea înapoi a trenului în haltă, fără

a aviza în acel moment incidentul și fără ca la locul producerii incidentului, respectiv opririi trenului, să fie prezent șeful Stației CFR Apața (la care este arondată Hm Augustin), pentru efectuarea primelor constatări.

CAUZELE INCIDENTULUI

Cauza directă

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

Cauze subiacente

Cauza subiacentă ale producerii incidentului a fost nerespectarea unor prevederi din reglementările în vigoare, respectiv:

- ✓ *Regulamentul pentru circulația și manevra vehiculelor feroviare nr.005, art.205 – referitoare la obligațiile IDM la expedierea trenurilor în cazul circulației după sistemul înțelegerii telefonice.*

Cauze primare

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

Observații suplimentare

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

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

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

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

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>

