

BULETIN ASFR

Numărul 4



2025

Cuprins

1. Activitatea desfășurată de către structurile din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR în lunile iulie – august ale anului 2025.....	5
2. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada iulie – august a anului 2025.....	23

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

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

Colectivul de coordonare și redacție

Petru BOGDAN – Director General ASFR
Dan-Marcel BĂRBUȚ – Director Certificare și Supraveghere de Siguranță
Doru-Cătălin TOADER – Director Licențiere, Autorizare și Evaluare Independentă
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).



1. Activitatea desfășurată de către structurile din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR în perioada iulie – august 2025

1. Activitatea desfășurată de către structurile din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR în perioada iulie – august 2025

1.1. În cadrul Serviciului Autorizare Vehicule și Certificare ERI, 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 – 2			
1.	CCERI inițiale - 1		
1.1	Petroutilaj S.R.L.		1
2.	CCERI reînnoite - 1		
2.1	Transferoviar Grup S.A.		1
3.	CCERI actualizate/modificate - 0		
Certificate de conformitate pentru funcții de întreținere – Regulamentul (UE) 2019/779 – 11			
1.	CCFI inițiale – 2		
1.1	SCRL Brașov		1
1.2	Petroutilaj S.R.L.		1
2.	CCFI reînnoite – 4		
2.1	Acazia Impex SRL		1
2.2	Petroutilaj S.R.L.		1
2.3	Transferoviar Grup S.A.		1
2.4	Caromet S.A.		1
3.	CCFI actualizate/modificate – 5		
3.1	SCRL Brașov		1
3.2	Grup Feroviar Român S.A.		1
3.3	Tehnotrans Feroviar S.R.L.		1
3.4	Electroputere VFU Pașcani S.A.		1
3.5	Carpatica Feroviar România S.A.		1
Autorizații de tip/introducere pe piață Vehicule Feroviare – HG nr. 108/2020 – 2			
1.	Marub S.A.		1
2.	Remarul 16 Februarie S.A.		1
Autorizații de conf. cu tipul Vehicule Feroviare – HG nr. 108/2020 – 14			
1.	Reloc S.A.		2
2.	Softronic S.R.L.		2
3.	Atelierele CFR Grivița S.A.		2
4.	SCRL Brașov		3

5.	Remarul 16 Februarie S.A.	3
6.	Regio Călători S.R.L.	1
7.	Transferoviar Călători S.R.L.	1
Autorizații temporare de introducere pe piață Vehicule Feroviare – HG nr. 108/2020 – 2		
1.	Astra Trans Carpatic S.R.L.	1
2.	Alstom Transportation Germany GmbH	1
Rapoarte evaluare - Decizia nr. 36 a Directorului General al ASFR – 3		
1.	CER-Fersped S.A.	1
2.	TIM Rail Cargo S.R.L.	1
3.	PSP Cargo Group România S.A.	1
Rapoarte de verificare locomotive și automotoare - Decizia nr. 49 a Directorului General al ASFR - – 41 (nr. rapoarte/tip vehicul)		
1.	Grup Feroviar Român S.A.	1/LDE, 1/LDH
2.	Cargo Trans Vagon S.R.L.	1/LDE
3.	Tehnotrans Feroviar S.R.L.	1/LE, 1/LDE, 1/LDH
4.	Rail Cargo Carrier S.R.L.	1/LDE
5.	Devega Rail S.R.L.	1/LDE
6.	Transferoviar Călători S.R.L.	6/AM
7.	Softtrans S.R.L.	1/LE
8.	CER-Romania Cargo S.R.L.	1/LE
9.	Express Forwarding S.R.L.	1/LDE
10.	Smart Train Logistics S.R.L.	4/LE
11.	Astra Trans Carpatic S.R.L.	1/LE
12.	Regio Călători S.R.L.	8/AM
13.	SNTFC CFR Călători S.A.	5/LE, 6/RE
Lista cu date identificare vehicule feroviare motoare - Decizia nr. 49 a Directorului General al ASFR – 16 (număr doc./solicitant)		
1.	Grup Feroviar Român S.A.	2
2.	Cargo Trans Vagon S.R.L.	1
3.	Tehnotrans Feroviar S.R.L.	2
4.	Rail Cargo Carrier S.R.L.	1
5.	Devega Rail S.R.L.	1
6.	Transferoviar Călători S.R.L.	1
7.	Softtrans S.R.L.	1
8.	CER-Romania Cargo S.R.L.	1
9.	Express Forwarding S.R.L.	1
10.	Smart Train Logistics S.R.L.	1

11.	Astra Trans Carpatie S.R.L.	1
12.	Regio Călători S.R.L.	1
13.	SNTFC CFR Călători S.A.	2
Marcaj VKM (Vehicle Keeper Marking) – Marcajul deținătorului vehiculului - - 1 (număr doc./solicitant)		
1.	Smart Train Logistics S.R.L.	1

1.2. În cadrul Serviciului Certificare de Siguranță:

1.2.1 În cadrul Compartimentului Certificare OTF/OMF au fost emise:

- **2 certificate unice de siguranță actualizate pentru servicii de transport feroviar** operatorilor de transport feroviar (OTF) GP RAIL CARGO S.A. (autoritatea emitentă fiind ASFR) și ecco-rail Kft. (autoritatea emitentă fiind ERA), în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2018/763 și OMTIC nr. 932/2020;
- **3 certificate unice de siguranță reînnoite pentru servicii de transport feroviar**, operatorilor de transport feroviar (OTF): CER-FERSPED S.A. (autoritatea emitentă fiind ASFR), DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL (autoritatea emitentă fiind ASFR) și SOFTRANS SRL (autoritatea emitentă fiind ASFR), în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2018/763 și OMTIC nr. 932/2020;
- **2 liste actualizate/modificate ale secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS** operatorului de transport feroviar (OTF) GLOBAL GRAIN LOGISTICS SRL (2);
- **1 listă actualizată/modificată a liniilor ferate industriale acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS** operatorului de transport feroviar (OTF) S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L.;
- **10 liste actualizate/modificate ale vehiculelor feroviare motoare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS** operatorilor de transport feroviar (OTF): Societate cu răspundere limitată „ASTRA TRANS CARPATIC” SRL, CARPATICA FERROVIAR ROMÂNIA S.A., GRUP FERROVIAR ROMAN SA, RAIL CARGO CARRIER - ROMÂNIA S.R.L., DEVEGA RAIL SRL, REGIO CĂLĂTORI SRL, SC Transferoviar Călători SRL, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători" S.A., Cargo Trans Vagon S.A., SC EXPRESS FORWARDING SRL.
- **1 certificat unic de siguranță actualizat/modificat pentru operațiuni numai de manevră feroviară**, operatorului de manevră feroviară (OMF): SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA S.A. , în conformitate cu prevederile OMTIC nr. 743/2020;
- **3 certificate unice de siguranță reînnoite pentru operațiuni numai de manevră feroviară**, operatorilor de manevră feroviară (OMF): TRADE TRANS COMBI S.R.L., AUTOGAS IMPEX S.R.L., și ALRO S.A. , în conformitate cu prevederile OMTIC nr. 743/2020.

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

- **4 declarații de recunoaștere modificate** pentru centrele de formare profesională a mecanicilor de locomotivă (CFPML): nr. **009.10** „DEPOUL TIMIȘOARA” aparținând SNTFC „CFR Călători” SA - SRTFC Timișoara, nr. **008.1** „REMIZA TURCENI” aparținând DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA SRL, nr. **009.4** „DEPOUL BRAȘOV” aparținând SNTFC „CFR CĂLĂTORI” SA – SRTFC BRAȘOV și nr. **013.1** „TEHNOTRANS FERROVIAR CONSTANȚA” aparținând TEHNOTRANS FERROVIAR SRL;

- **3 declarații de recunoaștere actualizate** pentru centrele de formare profesională a mecanicilor de locomotivă (CFPML): nr. **017.3** „IAȘI” aparținând REGIO CĂLĂTORI SRL, nr. **026.1** „CONSTANȚA” aparținând VIA TERRA SPEDITION SRL și nr. **017.2** „Arad” aparținând REGIO CĂLĂTORI SRL;
- **5 atestate pentru personalul cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației (RC-OC.SC)**, în conformitate cu HG nr. 361/2018 și OMTIC nr. 932/2020;
- **5 atestate pentru personalul responsabil cu atribuții în organizarea și conducerea operațiunilor de manevră și siguranța circulației (RM-OC.SC)**, în conformitate cu HG nr. 361/2018 și OMTIC nr. 743/2020;
- **3 atestate managerilor de transport feroviar desemnați să conducă activitatea de intermediere a activității de transport pe calea ferată (MTFI)**, în conformitate cu HG nr. 361/2018;
- **5 atestate pentru personalul responsabil cu sistemul de management al siguranței feroviare (RSMS)**, în conformitate cu HG nr. 361/2018, ca urmare a participării la Cursul de pregătire profesională a responsabilului cu managementul siguranței feroviare;
- **9 atestate pentru personalul responsabil cu sistemul de management al siguranței feroviare (RSMS)**, în conformitate cu HG nr. 361/2018, ca urmare a participării la Cursul recapitulativ de pregătire profesională a responsabilului cu managementul siguranței feroviare;
- **25 permise de mecanic de locomotivă**, în conformitate cu OMT nr. 615/2015, cu modificările și completările ulterioare.

Precizăm că în perioada iulie – august 2025 nu au fost acordate autorizații / vize periodice la autorizațiile centrelor de efectuare a programelor de formare-calificare, în conformitate cu OMTCT nr. 2381/2022.

1.3. Activitatea Direcției Certificare și Supraveghere de Siguranță, pentru lunile iulie și august 2025:

În perioada iulie – august 2025 au fost înregistrate de **Serviciul Supraveghere Siguranță** următoarele incidente și accidente:

Accidente	Încadrarea accidentelor	Anul producerii		
		Iulie	August	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)	3	5	8
	Art. 7 lit.c)	23	4	27
	Art. 7 lit.d)	6	9	15
	Art. 7 lit.e)	2	2	4
Total accidente		34	20	54

Incidente	Încadrarea incidentelor	Luna producerii		
		Iulie	August	TOTAL
Incidente produse în circulația trenurilor GRUPA A	pct. 1	0	0	0
	pct. 2	0	0	0
	pct. 3	0	0	0
	pct. 4	0	0	0
	pct. 5	0	0	0
	pct. 6	0	0	0
	pct. 7	0	0	0
	pct. 8	0	0	0
	pct. 9	0	0	0
	pct. 10	2	1	3
	pct. 11	0	0	0
	pct. 12	0	0	0
	pct. 13	1	1	2
	pct. 14	0	1	1
TOTAL		3	3	6
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;		3	0	3

Luna Iulie – 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 13.07.2025, ora 15:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF Bucureștii Noi, în circulația trenului de marfă nr. 66528 (aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo România), s-a produs deraierea locomotivei EA 014 aflată în remorcarea trenului, de osia nr. 1 în sensul de mers al trenului, în zona mărcii de siguranță 1C-2C. În urma deraierii a fost afectat gabaritul de liberă trecere al căii ferate al ambelor fire de circulație București Nord – Bucureștii Noi. Pentru retragerea vagoanelor a fost solicitată și s-a acordat din stația CF Chiajna, locomotiva de ajutor DA 648 (aparținând operatorului de transport feroviar United Railways). Linia curentă de circulație București Nord – Chiajna a fost redeschisă la ora 16:33, iar locomotiva a fost ridicată pe șine cu mijloace locale la ora 16:45. Ca urmare a acestei deraieri au întârziat 3 trenuri de călători cu

un total de 118 minute. Cauza producerii accidentului va fi stabilită de către comisa de investigare.

2. Accidentul feroviar produs la data de 24.07.2025, ora 04:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Ronaț Triaș grupa D – Sânnicolau Mare (linie simplă neelectrificată), între haltele de mișcare Biled și Dudeștii Noi, la km. 18+000, în circulația trenului de marfă nr. 77050 (aparținând OTF Tim Rail Cargo SRL), remorcat cu locomotiva DF 063, s-a produs deraierea de ambele osii ale primului boghiu în sensul de mers, a ultimului vagon cu nr. 33870660030-5 dintr-un grup de 8 vagoane încărcate cu cereale. Vagonul deraiat a fost ridicat cu mijloace proprii. Cauza producerii accidentului va fi stabilită de către comisa de investigare. A fost avizată Poliția TF Timișoara Nord.
3. Accidentul feroviar produs la data de 25.07.2025, ora 15:14, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF București Triaș, km. 0+700, la trecerea peste aparatele de cale din zona Postului nr. 17 al stației, s-a produs deraierea de osia nr. 1 (de la primul boghiu, în sensul de mers) a locomotivei EA 082 aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 66558 (aparținând operatorului DB Cargo România SA) Trenul de marfă nr. 66558 a fost format din 29 de vagoane încărcate, 116 osii/0, 2313t/1613t, 663 de metri. Locomotiva a fost ridicată cu mijloace proprii la ora 18:50. Linia a fost redeschisă pentru circulația trenurilor la ora 21:12. Cauza producerii accidentului va fi stabilită de către comisa de investigare.

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

1. Accidentul feroviar produs la data de 13.07.2025, ora 01:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția Ciulnița – București (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație între haltele de mișcare Dor Mărunt și Dragoș-Vodă, la km 85+300, mecanicul locomotivei DA 1362 aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 60198 (aparținând OTF SNTFM „CFR Marfă” SA) ce avea în compunere 30 de vagoane goale, a avizat prin Serviciul Unic pentru Apel de Urgență - 112 că s-a produs un început de incendiu la motorul diesel al locomotivei. În vederea intervenției pompierilor militari, în intervalul orar 01:46-03:28 a fost scoasă de sub tensiune linia de contact aferentă firului I de circulație între haltele de mișcare Dor Mărunt – Dragoș Vodă. Incendiul a fost lichidat la ora 03:05. La ora 02.40 a fost îndrumată din stația CF Bărăganu locomotiva EA 077 ca locomotivă de ajutor, iar trenul a fost retras din linie curentă la ora 06:12. Urmare a producerii acestui accident nu au fost victime omenești, nu s-au înregistrat întârzieri de trenuri și nici pagube la linie și instalații. Cauza producerii accidentului va fi stabilită de către comisa de investigare.
2. Accidentul feroviar produs la data de 25.07.2025, ora 10:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Craiova – Calafat (linie neelectrificată), în halta de mișcare Sălcuța, la locomotiva DA 1141 aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 60555 (aparținând OTF SNTFM CFR Marfă SA), s-a declanșat un incendiu în sala mașinilor. Au fost avizați Pompierii Militari, iar în urma intervenției incendiul a fost lichidat la ora 11:05. În urma producerii acestui accident nu au fost victime omenești, nu s-au înregistrat întârzieri de trenuri și nici pagube la linie și instalații. Cauza producerii accidentului va fi stabilită de către comisa de investigare. A fost avizată Poliția TF Craiova

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

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa C, pct. 3.2.

1. Incidentul feroviar produs la data de 02.07.2025, ora 09:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Caracal, în urma acțiunii comune de control efectuate de către personal ASFR și Poliția TF Craiova, un salariat încadrat funcția de mecanic de locomotivă ce deservea locomotiva EA 850 aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 67289



(aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL), a fost depistat cu o alcoolemie de 0,16 mg/l alcool pur în aerul expirat la verificarea cu aparatul alcooltest tip DRAGER seria ARUB 0319. Salariatul a fost transportat la spitalul Municipal Caracal pentru recoltarea de probe biologice. Cauzele producerii incidentului vor fi stabilite de comisia de investigare.

2. Incidentul feroviar produs la data de 04.07.2025, ora 20:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Vlăduțeni, cu ocazia controlului inopinat efectuat de către Poliția TF Piatra Olt în prezența șefului de stație, acarul de serviciu la cabina 2 a stației a fost depistat cu o alcoolemie de 0,29 mg/l alcool pur în aerul expirat la verificarea cu aparatul etilotest DRAGER. Acarul a fost înlocuit din serviciu și transportat la Spitalul Județean Slatina pentru recoltarea probelor biologice. Cauzele producerii incidentului vor fi stabilite de comisia de investigare.
3. Incidentul feroviar produs la data de 27.07.2025, ora 10:15, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, în stația CF Seini, urmare controlului efectuat de către personal din cadrul RRSCF Cluj, IDM de serviciu a fost depistat cu o alcoolemie de 0,22 mg/ litru în aerul expirat la verificarea cu aparatul etilotest. Impiegatul de mișcare a fost transportat la spital pentru recoltarea probelor biologice. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

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

1. Incidentul feroviar produs la data de 19.07.2025, ora 12:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Galați, secția de circulație Adjud – Onești (linie dublă electrificată), pe distanțele de circulație fir II Urechești – Adjud și fir I Urechești – Căiuți s-a produs lovirea și avarierea unui număr de 4 inductori de cale (aferenți semnalelor luminoase BL 23 – fir II Urechești – Adjud, X AP – fir II Urechești – Adjud, BL 11 – fir I Urechești – Căiuți și BL 13 – fir I Urechești – Căiuți) de către un amortizor al locomotivei EA 403 aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr. 5202 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A.). Amortizorul locomotivei s-a desprins de la partea superioară și rămas suspendat de suportul inferior de la osia nr. 3. Locomotiva EA 403 a fost retrasă din circulație pentru verificări în stația CF Mărășești. Nu au fost întârzieri de trenuri de călători. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.
2. Incidentul feroviar produs la data de 27.07.2025, ora 11:32, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF București Nord, trenul de călători Regio nr. 9910 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) remorcat cu locomotiva EA131, a fost frânat de urgență la semnalul de intrare Y din cauza instalației de pe locomotivă. În urma verificării locomotivei s-a constatat legătura de gardă desprinsă și inductorul locomotivei lovit. La verificările efectuate pe teren de organul CCS -T s-a constatat inductorul de 1000 Hz. de la restricția de viteză de la km. 1+650 distrus, inductorul de 500 Hz. semnal YPF cu carcasa parțial deteriorată și apărătorile inductorilor deteriorate. Cauzele producerii incidentului vor fi stabilite de comisia de investigare.

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

1. Incidentul feroviar produs la data de 05.07.2025, ora 18:38, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în halta de mișcare Pajura, trenul de călători Regio nr. 11506 (aparținând operatorului de transport feroviar Astra Trans Carpatic SRL) a fost îndrumat eronat către stația CF Chitila, în loc de București Nord, depășind semnalul de ramificație YB în poziție pe liber. Trenul a fost oprit pe secțiunea II AD Racordare Pajura, apoi retras după semnalul de ramificație și îndrumat în direcția corectă, în baza indicației de liber a semnalului XCE la stația CF București Nord. Cauzele producerii incidentului vor fi stabilite de comisia de investigare.

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

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

1. Accidentul feroviar produs la data de 01.08.2025, ora 06:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanta, în halta de mișcare Agigea Ecluză, la km. 234+000 (în zona macazelor cap X), în circulația trenului de marfă nr. 57754 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Grup SA), s-a produs deraierea vagonului Sggrs nr. 33544975900-0 (al 11-lea de la semnal în compunerea trenului) și deraierea urmată de răsturnare a vagonului Sggrs nr. 33544975883-8 (al 12-lea de la semnal în compunerea trenului). Trenul de marfă nr. 57754 a fost remorcat cu locomotiva EA 1001 și a fost format din 25 vagoane încărcate cu containere. În urma deraierii au fost ruși 2 stâlpi ai liniei de contact și semnalul de ieșire Y2 și a fost deteriorată o porțiune de linie pe o lungime de 10 m. La ora 08:51 s-a redeschis circulația pe firul I Agigea Nord - Agigea Ecluză și pe linia I Agigea Ecluză. Urmare a producerii acestui accident au întârziat 5 trenuri de călători cu un total de 846 minute. A fost avizată Poliția TF Agigea Nord. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.
2. Accidentul feroviar produs la data de 04.08.2025, ora 03:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Hârlău – Podu Iloaiei (linie simplă, neelectrificată, neinteroperabilă - gestionată de RC-CF Brașov), între stația CF Hârlău și halta de mișcare Belcești, la km. 38+300, în circulația trenului de călători Regio nr. 11400 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători Regio Calatori SRL) format din automotorul AMX 4547, s-a produs deraierea osiei nr. 3 în sensul de mers al automotorului. Începând cu ora 03:48, linia curentă Hârlău - Belcești a fost închisă accidental. Automotorul AMX 4547 a fost ridicat cu mijloace proprii la ora 07:45. Nu s-au înregistrat avarii la linii și instalații CF. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.
3. Accidentul feroviar produs la data de 04.08.2025, ora 15:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF București Triaj, la trecerea peste aparatele de cale de la Postul nr. 17 (km. 0+700) a locomotivei EA 031 aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 56538 (aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo România SA), s-a produs deraierea acesteia de osia nr. 1 de la primul boghiu, în sensul de mers. Trenul de marfă nr. 56538 a fost compus din 21 de vagoane. Locomotiva a fost ridicată cu mijloace proprii la ora 17:52. Cauzele producerii accidentului va fi stabilită de către comisa de investigare.
4. Accidentul feroviar produs la data de 18.08.2025, ora 01:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF Bucureștii Noi, Grupa C, în circulația trenului de marfă nr. 67336 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier SRL) s-a produs deraierea locomotivei EA 090 de osia nr. 1 în sensul de mers al trenului, în zona mărcii de siguranță 1C-2C. Trenul de marfă nr. 67336 a circulat pe relația Roșiori Nord – Constanța și a fost compus din 40 vagoane, 160 osii încărcate, 2614 tone, 611 metri. Urmare a deraierii locomotivei EA 090 în stația Bucureștii Noi Grupa C, traficul feroviar a fost închis între stațiile Bucureștii Noi, Grupa C - București Triaj Post 17 - București Băneasa. Pentru retragerea vagoanelor a fost solicitată și la ora 04:34 s-a acordat locomotiva de ajutor EA 063 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL) din stația CF Chiajna. Locomotiva a fost ridicată pe șine cu mijloace locale la ora 05:30. Urmare a producerii acestui accident au întârziat 3 trenuri de călători cu un total de 118 minute. Cauzele producerii accidentului vor fi stabilite de comisia de investigare.
5. Accidentul feroviar produs la data de 19.08.2025, ora 03:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CF Craiova, la expedierea trenului de marfă nr. 67010 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO), remorcat cu locomotiva ES

008, cu parcurs de ieșire de la linia 17 către stația CF Cernele, pe firul I de circulație, s-a produs deraierea de trei osii a vagonului nr. 33849345020-3 (al 8-lea de la locomotivă) și de o osie a vagonului nr. 33879332450-4 (al 9-lea de la locomotivă), ambele încărcate cu cereale. Vagoanele deraiate au fost ridicate pe șină cu mijloace locale. Nu au fost întârzieri de trenuri. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare. A fost avizată Poliția TF Craiova.

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

1. Accidentul feroviar produs la data de 03.08.2025, ora 16:15, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Vest – Slănic (linie simplă, neelectrificată), între stația CF Buda și halta de mișcare Plopeni Sat, la km. 9+553, s-a produs un incendiu la automotorul AM 3202, aflat în compunerea trenului de călători Regio nr. 10234 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL). A fost avizat Serviciul Național Unic pentru Apeluri de Urgență - 112 și a fost solicitată intervenția Pompierilor Militari, care au lichidat incendiul la ora 16:55. A fost solicitat și s-a acordat automotorul de ajutor AM 3220 de la trenul Regio nr. 10233, care a retras trenul de călători nr. 10234 în halta de mișcare Plopeni Sat la ora 18:12. Trenul de călători nr. 10234 a fost anulat pe distanța Plopeni Sat - Ploiești Sud. Linia curentă Buda - Plopeni Sat a fost închisă accidental în intervalul orar 17:11 – 18:15. Trenul de călători nr. 10233 a întârziat indirect 36 de minute.
2. Accidentul feroviar produs la data de 31.08.2025, în jurul orei 15:44 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, pe secția de circulație Constanța-Medgidia (linie dublă electrificată), în stația CF Palas, s-a produs un incendiu la locomotiva electrică EA 922 aflată în remorcarea trenului de călători Interregio nr. 1996 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC CFR Călători SA). A fost solicitată intervenția Pompierilor Militari prin Serviciul Unic de Urgență 112. Trenul de călători a fost oprit pe linia I a stației, iar mecanicul de locomotivă a luat măsuri de dezlegare a locomotivei și distanțare de grupul de vagoane. La ora 16:17 a fost îndrumată locomotiva de ajutor EA 796 din stația CF Constanța, care a sosit în stația CF Palas la ora 16:22. Pentru asigurarea intervenției pompierilor militari la ora 16:35 s-a scos de sub tensiune linia de contact aferentă liniei I tranzit, iar la ora 16:41 linia de contact aferentă liniei II tranzit. Incendiul a fost lichidat la ora 17:40, iar la ora 17:58 fost repusă sub tensiune linia de contact aferentă liniilor I și II tranzit. La ora 18:40 trenul de călători nr. 1996 (remorcat cu locomotiva de ajutor EA 796) a fost expedit din stația CF Palas cu o întârziere de 176 minute. Urmare a producerii acestui accident au întârziat indirect 10 trenuri de călători, totalizând 694 minute. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare. A fost avizată Poliția TF Palas.

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.1.10

1. Incidentul feroviar produs la data de 07.08.2025, ora 16:43, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caracal – Piatra Olt (linie simplă neelectrificată), în stația CF Vlădueni, trenul de marfă nr. 66316 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român), remorcat cu locomotiva DA 1540, a depășit marca de siguranță a liniei 2 la ieșire în capătul X al stației, talonând macazul numărul 3 aflat pe poziția “minus”, fapt ce a condus la ruperea ciocului de siguranță. Trenul de marfă nr. 66316 a avut în compunere locomotiva DA 1523 (inactivă la roată) și a fost format din 38 vagoane, 152 osii, 995 tone, 620 metri. La ora 19:03 s-a reluat circulația cu viteza stabilită peste schimbătorul de cale nr. 3, cu verificare pe teren și ordin de circulație. Urmare acestui incident au întârziat două trenuri de călători cu un total de 222 de minute. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, Gr. A, pct. 1.13.

1. Incidentul feroviar produs la data de 01.08.2025, ora 14:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF Florești Prahova, parcursul trenului de călători Regio nr. 11032 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL) a fost executat eronat în direcția Buda, pe firul I de circulație, în loc de firul II de circulație. Trenul a fost oprit de către mecanic în fața schimbătorului 7, după depășirea semnalului de ieșire Y4. Trenul a fost retras în stație, iar ulterior a fost expedit pe firul I de circulație banalizat Florești Prahova – Buda. Urmare a producerii acestui incident trenul de călători nr. 11032 a întârziat 14 minute, fără alte urmări. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, Gr. A, pct. 1.14.

1. Incidentul feroviar produs la data de 13.08.2025, ora 16:48, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Cluj Napoca - Războieni (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație între halta de mișcare Valea Florilor și stația CF Câmpia Turzii (firul II închis permanent pentru lucrări), la km. 456+700, mecanicul locomotivei EA 623 aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr. 3084 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Călători" SA) a avizat pe IDM de serviciu din stația CF Câmpia Turzii că a lovit un cupon de șină aflat în gabaritul de liberă trecere a căii. În urma impactului s-a produs avariarea inductorului locomotivei. Pentru asigurarea gabaritului s-a solicitat intervenția personalului de specialitate Liniei aparținând Districtului L Câmpia Turzii. Gabaritul de liberă trecere a căii a fost asigurat la ora 18:28. Circulația feroviară între halta de mișcare Valea Florilor și stația CF Câmpia Turzii a fost închisă în mod accidental în intervalul orar 17:25-18:29. Urmare a producerii acestui incident trenul de călători Regio nr. 3084 a întârziat 28 minute, iar indirect au mai întârziat 8 trenuri de călători cu un total de 532 minute. Cauzele producerii incidentului feroviar se vor stabili de către comisia de investigare.

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 iulie 2025 – 31 august 2025**, activitatea de acordare a LTF și LMF s-a concretizat în:

- a. **Acordarea a 6 vize pe licențele** de transport feroviar, respectiv pentru licențele de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, astfel:
 - DEVEGA RAIL S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă;
 - INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L. pentru licența de transport feroviar de călători;
 - TIM RAIL CARGO S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă;
 - ARCELORMITTAL HUNEDOARA S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară;
 - SOCIETATEA ELECTROCENTRALE CRAIOVA S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară;

- STAȚII DE SPĂLARE VAGOANE CISTERNĂ CFR S.S.V.A.C. S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară;
- b. Emiterea unei licențe DUPLICAT** societății DEVEGA RAIL S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, la cererea acesteia, ca urmare a pierderii originalului;
- c. Emiterea unei licențe TEMPORARE** de transport feroviar de marfă valabilă în perioada 16.08.2025 – 15.02.2026 societății EXPRESS FORWARDING S.R.L.;
- d. Emiterea a 11 anexe** la licențe pe baza documentelor doveditoare ale îndeplinirii cerințelor în materie de asigurare a responsabilităților civile, astfel:
 - DELTA TRANS INTERNATIONAL S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - DEVEGA RAIL S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, ca urmare a emiterii licenței Duplicat la cererea societății ca urmare a pierderii originalului;
 - SILVA LOGISTIC SERVICES S.R.L. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - CHIMCOMPLEX S.A. BORZEȘTI pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară;
 - OIL TERMINAL S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară, modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului;
 - PSP CARGO GROUP S.A. anexă pentru licența de transport feroviar de marfă;
 - INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L. pentru licența de transport feroviar de călători, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - EXPRESS FORWARDING S.R.L. pentru licența temporară de transport feroviar de marfă;
 - TEHNOTRANS FEROVIAIR S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - STAȚII DE SPĂLARE VAGOANE CISTERNĂ CFR S.S.V.A.C. S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară;
- e. Modificarea a 7 licențe** la cererea operatorilor de transport astfel:
 - DELTA TRANS INTERNATIONAL S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - SILVA LOGISTIC SERVICES S.R.L. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - OIL TERMINAL S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară, modificată ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului;
 - INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L. pentru licența de transport feroviar de călători, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
 - TEHNOTRANS FEROVIAIR S.R.L. pentru licența de transport feroviar de marfă, modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății.
 - STAȚII DE SPĂLARE VAGOANE CISTERNĂ CFR S.S.V.A.C. S.A. pentru licența de efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară modificată ca urmare a schimbării datelor de identificare și a datelor de contact ale societății

- f. **Suspendarea unei licențe** de transport feroviar de marfă deținută de SMART TRAIN LOGISTICS S.R.L. ca urmare a solicitării de prelungire a termenului de începere a activității de transport feroviar.

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 iulie 2025 – 31 august 2025**, activitatea de acordare a LIT s-a concretizat în:

- a. **Acordarea vizei periodice**, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **2 licențe**, astfel:
- WORLD GRAIN LOGISTIC S.R.L.
 - SUN SHIPPING S.R.L.
- b. **Modificarea unui număr de 3 licențe** la cererea societăților astfel:
- WORLD GRAIN LOGISTIC S.R.L. ca urmare a schimbării datelor de contact și a nr. național de înregistrare în registrul comerțului;
 - SUN SHIPPING S.R.L. ca urmare a schimbării nr. național de înregistrare în registrul comerțului,
 - DEUTSCHE BAHN CARGO ROMANIA S.R.L. ca urmare a schimbării datelor de identificare ale societății;
- c. **Suspendarea a unei licențe** astfel:
- MIDA SMART LOGISTICS S.R.L. suspendată la cererea societății ca urmare a nedeunerii documentelor necesare vizării licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată

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

1.4.2. Activitatea compartimentului Autorizare de Siguranță/Autorizare de Punere în Funcțiune – CAS/APF face parte din Serviciul Autorizare Infrastructură Feroviară și se află în subordinea Direcției Licențiere, Autorizare și Evaluare Independentă.

- a) Acordare/vizare/actualizare/modificare/suspendare sau retragere a autorizației de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători
Se desfășoară în baza OMT nr. 1572/2018 privind Procedura de acordare a autorizației de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători.
S-a acordat viza anuală și s-a emis autorizație nouă ca urmare a modificării datelor de identificare a METROREX SA - **ASM nr. 2025 01** cu valabilitate de la data de 23.08.2025 până la data de 22.08.2029 cu condiția vizării anuale.
- b) Autorizarea din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată
Se desfășurată conform OMT nr. 340/1999 cu modificările și completările ulterioare.

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

- **35 autorizații permanente (AF);**
- **5 autorizații provizorii (APF);**

	DENUMIRE STAȚIE CF	GRAD STAȚIE CF	AFILIATĂ STAȚIE CF	Nr. AF/APF	AF/APF Valabilitate DE LA	AF/APF Valabilitate PÂNĂ LA	Valabilitate viză AF
SRCF BUCUREȘTI							
1	BALOTEȘTI	HM	MOGOȘOAIA	447	27.08.2025	26.08.2035	26.08.2030
2	VĂLENII DE MUNTE	II	-	446	27.08.2025	26.08.2035	26.08.2030
SRCF BRAȘOV							
1	AVRIG	HM	PODU OLT	450	28.08.2025	27.08.2035	27.08.2030
2	BLANDIANA	HM	VINȚU DE JOS	451	28.08.2025	27.08.2035	27.08.2030
3	PODU OLT	III	-	449	28.08.2025	27.08.2035	27.08.2030
4	ȘIBOT	HM	VINȚU DE JOS	452	28.08.2025	27.08.2035	27.08.2030
5	BĂILE TUȘNAD	HM	TUȘNAD SAT	433	21.08.2025	20.08.2035	20.08.2030
6	DÂRSTE	HM	BRAȘOV TRIAJ	434	21.08.2025	20.08.2035	20.08.2030
7	DUMBRĂVENI	HM	MEDIAȘ	435	21.08.2025	20.08.2035	20.08.2030
8	SÂNSIMION	HM	TUȘNAD SAT	436	21.08.2025	20.08.2035	20.08.2030
9	TIMIȘU DE SUS	HM	PREDEAL	437	21.08.2025	20.08.2035	20.08.2030
SRCF TIMIȘOARA							
1	BELINȚ	HM	RECAȘ	443 PROV	26.08.2025	25.08.2027	-
2	BUZIAȘ	HM	LUGOJ	439	26.08.2025	25.08.2035	25.08.2030
3	CARANSEBEȘ	I	-	444 PROV	26.08.2025	25.08.2027	-
4	JEBEL	HM	VOITENI	438	26.08.2025	25.08.2025	25.08.2030
5	REMETEA MICĂ	HM	TIMIȘOARA EST	440	26.08.2025	25.08.2035	25.08.2030
6	SÂNTANA	II	-	441	26.08.2025	25.08.2035	25.08.2030
7	TIMIȘOARA EST	II	-	445 PROV	26.08.2025	25.08.2027	-
8	TOPOLOVĂȚ	HM	RECAȘ	442 PROV	26.08.2025	25.08.2027	-
9	CRUȘOVĂȚ	III	-	413	10.07.2025	09.07.2035	09.07.2030
SRCF CLUJ							
1	BĂBUȚENI	HM	JIBOU	418	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
2	BISTRIȚA NORD	I		428	15.07.2025	02.03.2035	02.03.2030

3	ILVA MICA	HM	NĂSĂUD	422	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
4	JIBOU	I		417	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
5	MĂGHERUȘ ȘIEU	HM	SĂRĂȚEL	427	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
6	MĂRIȘELU	HM	SĂRĂȚEL	426	15.07.2025	14.07.2025	14.07.2030
7	MIRȘID	HM	ZALĂU NORD	424	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
8	MONOR GLEDIN	III		414	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
9	ORADEA VEST	HM	ORADEA	421	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
10	RÂPA DE JOS	HM	MONOR GLEDIN	415	15.07.2025	14.07.2025	14.07.2030
11	SĂRĂȚEL	III		425	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
12	SOMEȘ ODORHEI	HM	JIBOU	420	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
13	SURDUC SĂLAJ	HM	JIBOU	419	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
14	SUSENII BÂRGĂULUI	HM	BISTRIȚA NORD	429	15.07.2025	02.03.2025	02.03.2025
15	ȘIEU	HM	MONOR GLEDIN	416 PROV	15.07.2025	14.07.2027	-
16	ZALĂU NORD	I		423	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
SRCF CONSTANȚA							
1	MEDGIDIA	I	-	448	28.08.2025	27.08.2035	27.08.2030
2	DUNĂREA	HM	CERNAVODĂ POD	430	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
3	EFORIE NORD	III	-	432	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030
4	EFORIE SUD	HM	EFORIE NORD	431	15.07.2025	14.07.2035	14.07.2030

1.4.3. Activitatea **Compartimentului Linii Ferate Industriale** în lunile mai și iunie 2025, a constat în:

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 - 5

1. RTE 523.4 /11.07.2025 LFI Eurosiloz SA Siloz Corabia
2. RTE 942.2 /12.08.2025 LFI Golden Silo SRL
3. RTE 160.7 /20.08.2025 LFI Greenbrier România SA Punct de lucru Caracal
4. RTE 519.5 /21.08.2025 LFI Aloreș SRL, Ascom Internațional SRL
5. RTE 010.8 /22.08.2025 LFI Iunis SRL, Unicom Tranzit SA Punct de lucru Dornești, Royal Best Events SRL Depozit Dornești

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 1341 / 01.07.2025 – Conlog Dezvoltare Imobiliară și Consiliere Logistică
2. AE 1342/ 14.07.2025 – Euro Siloz SA Siloz Corabia
3. AE 1343/ 12.08.2025 – Reva SA Simeria Sector 1.

b. Acordare vize periodice ale Autorizațiilor de exploatare a LFI - 11

1. AE 300-R3 /02.07.2025 – Railport Arad SRL
2. AE 299-R4 /02.07.2025 – Trade Trans Terminal SRL
3. AE 979 /04.07.2025 – Claus Service SRL Punct de lucru Orăștie
4. AE 1185-R /17.07.2025 – Argus SA Siloz Dor Mărunt
5. AE 975-R1 /30.07.2025 – DS Smith Paper Zărnești SRL
6. AE 1085/18.07.2025 – Cargo Trans Vagon SA
7. AE 1269/26.08.2025 – Beo Trade Com SRL
8. AE 316-R6 /18.08.2025 – Romrecycling SRL Pct de lucru Jilava
9. AE 683-R1 /22.08.2025 LFI – Comcereal SA Vrancea Baza de Recepție Pădureni
10. AE 1267/25.08.2025 – SNTFC CFR Călători SRTFC Constanța Post Revizie Fetești linia 1B
11. AE 680-R2/26.08.2025 – Mega Company Import – Export SRL Valea Călugărească.

c. Acordare vize periodice și modificare/reemitere Autorizații de exploatare a LFI - 33

1. AE 976-R1/ 01.07.2025 – CN APM SA Constanța Danele 6-7
2. AE 974-R1/ 01.07.2025 – CN APM SA Constanța Danele 0-7
3. AE 527-R4/ 01.07.2025 – Marub SA Brașov
4. AE 823-R4/02.07.2025 – Crin Prod SRL Perșinari Baza de Recepție Vadu Lat
5. AE 817-R2 /04.07.2025 – Siloport SRL Constanța Siloz 1
6. AE 973-R5/07.07.2025 – Romcim SA Punct de lucru Constanța Port Dana 68
7. AE 293-R5/07.07.2025 – Romcim SA Punct de lucru Târgu Jiu
8. AE 662-R1 /08.07.2025 – SNTFM CFR Marfă SA Punct de lucru IRV Zona de Reparații Ghighiu
9. AE 518-R8/10.07.2025 – Cerealcon Dolj SRL Siloz Banu Mărăcine
10. AE 521-R8 /11.07.2025 – Cerealcon Dolj SRL Siloz Segarcea
11. AE 522-R8 /11.07.2025 – Cerealcon Dolj SRL Siloz Băilești
12. AE 970-R /15.07.2025 – Grup Feroviar Roman SA Terminal Chitila
13. AE 302-R3 /17.07.2025 – Sistemgas SRL
14. AE 1178-R /30.07.2025 – SNTFM CFR MARFĂ SA Terminal St Marfă Brașov Triaj Gr. M
15. AE 1272-R/31.07.2025- Balki Com SRL
16. AE 826-R/31.07.2025 – Agro Chirnogi SA Siloz Ciulnița
17. AE 986-R1/04.08.2025 - Caromet SA Caransebeș
18. AE 536-R7/07.08.2025 - Rematinvest SRL Punct de lucru Săcălaz
19. AE 1270-R/08.08.2025 – TTS Porturi Fluviale SRL CN AP Dunării Fluviale SA Agenția Dr. Tr. Severin Zona Port Comercial
20. AE 1189-R/11.08.2025 – CNAPM SA Poarta 10 Port Constanța

21. AE 985-R/13.08.2025 – Metal Group Comimpex SRL
22. AE 1181-R1/20.08.2025 – SNTFC CFR Călători SA SRTFC Constanța SELC Medgidia
23. AE 275-R6/20.08.2025 – BA Glass România SA
24. AE 1190-R1/21.08.2025 – Ardealul SA Carei
25. AE 1273-R/20.08.2025 – Trans Cat SRL Codlea
26. AE 1268-R/25.08.2025 - SNTFC CFR Călători SRTF Constanța Post Revizie Fetești linia 0
27. AE 1094-R2/26.08.2025 – Greenbrier Romania SA – Pct de lucru Caracal
28. AE 825-R5/26.08.2025 – Romcim SA Punct de lucru Exploatarea Suseni
29. AE 980-R2/28.08.2025 – Agro Oil Service SRL Siloz Fetești Vest
30. AE 972-R1/26.08.2025 – Erwkat sa Ghighiu
31. AE 531-R2/26.08.2025 - SNTFM CFR MARFĂ SA Pct de lucru Zona Reparații Vagoane Barboși
32. AE 319-R4/29.08.2025 - Holcim(Romania) SA Ciment Aleșd
33. AE 1263-R/29.08.2025 – Midia Internațional SA Năvodari.

d. Modificarea Autorizației de exploatare a LFI - 3

1. AE 877-R5 /11.08.2025 - Oscar Downstream SRL Pct de lucru Zădăreni
2. AE 1155-R2/21.08.2025 – Schenker Logistics România SA pt LFI CN APM SA Constanța amplasată pe MOL 1 SUD liniile 5, 6, 7 și 8, linia de tragere, linia evitare 2, diagonala 2-4, liniile 1D-parțial, 2D-parțial, 3D-parțial, 6D și 7D
3. AE 711-R6/29.08.2025 – Oscar Dawnstream SRL Pct de lucru Findulea.

e. Modificarea anexelor A și/sau B ale Autorizației de exploatare a LFI - 6

1. AE 724-R /01.07.2025 – Totalenergies Marketing România SA
2. AE 903-R1 /09.07.2025 – Vixon Gas SRL liniile 1 și 2
3. AE 004-R3/30.07.2025 – Rompormet SA Galați
4. AE 1149-R1/01.08.2025 – OVM Petrom SA Pl Petrobrazî Grupa A
5. AE 772-R1/07.08.2025 – Petrotel Lukoil SA
6. AE 1031 /19.08.2025 – Societatea Complexul Energetic Oltenia SA Sucursala Electro Centrale Rovinari.

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 - 2

1. Aviz nr. 93/31.07.2025 – LFI Mat Grup SRL Podu Rizi
2. Aviz nr. 94/05.08.2025 – LFI Agro VI – PD Italia SRL

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

1. Aviz nr. 309/11.07.2025 - LFI Arcelormittal tubular Products Roman SA

c. Acordarea avizului pentru desființarea unei linii ferate industriale – 1

1. Aviz nr. 291/18.08.2025 – Mobila Neco SRL

IV. Acordarea raportului de verificare a liniilor ferate industriale – 8

1. Raport nr. 191 /10.07.2025 – CER-Fersped SA
2. Raport nr. 192 /14.07.2025 – PSP Cargo Group SA
3. Raport nr. 193 /15.07.2025 – Via Terra Spedition SRL
4. Raport nr. 194/05.08.2025 – Reloc SA Craiova
5. Raport nr. 195/08.08.2025 - Via Terra Spedition SRL
6. Raport nr. 196/11.08.2025 – Grup Feroviar Roman SA
7. Raport nr. 197/22.08.2025 – Interregional Călători SRL
8. Raport nr. 198/27.08.2025 – Cargo Trans Vagon SA.

V. Autorizații de exploatare retrase: - 9

1. AE 362-R3 - Ciech Soda România SA stația Govora
2. AE 959-R - Societatea Complexul Energetic Oltenia SA și LFI RAAN st CFU Dudaș, L3,4,5,6,RAC Simian și LFI SCEO Pl Expl Livrări CFU Motru
3. AE 1110-R - Oltmetal SA pt LFI SC Rematholding CO SRL Pct de lucru Slatina
4. AE 1217 – Clariant Products RO SRL pt LFI SC Clariant Products RO SRL SC Biogem SRL
5. AE 1252 - KNL Consulting &Trading SRL
6. AE 960-R – SNTFM CFR MARFĂ SA Post revizie vagoane marfă Ronaț Triaj
7. AE 991-R – SNTFM CFR MARFĂ SA PALM Petroșani
8. AE 892 – Biochem SRL Constanța Pct de lucru Dragalina Călărași
9. AE 1102-R - Biochem SRL Pct de lucru Podari.

2. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada iulie – august a anului 2025

2. Extrase ale rapoartelor de investigație finalizate de AGIFER în perioada iulie – august a anului 2025

I. **RAPORT DE INVESTIGARE** privind accidentul feroviar produs în data de 13.07.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, între stația CFR Rupea și halta de mișcare Racoș, prin deraierea ambelor osii ale primului boghiu în sensul de mers al trenului, de la cel de al 3-lea vagon din compunerea trenului de călători nr.347 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.



*Varianta finală
09 iulie 2025*

REZUMAT

În data de **13.07.2024**, în jurul orei **12:05**, în circulația trenului de călători nr.347, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, între stația CFR Rupea și halta de mișcare Racoș, s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu în sensul de mers al trenului de la cel de al 3-lea vagon din compunerea trenului, vagonul nr.61532190038-8. În zona producerii deraierii traseul căii era în curbă cu deviație stânga în sensul de mers și o declivitate de 15,10 ‰, rampă în sensul de mers al trenului, viteza de circulație fiind restricționată la valoarea de 30 km/h.

Trenul a fost compus din 6 vagoane și a fost remorcat de locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0 477798-9.

Locul producerii accidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată), aflată în administrarea

CNCF „CFR” SA. Circulația trenului s-a făcut pe firul I de circulație, firul II de circulație fiind închis permanent pentru efectuarea de lucrări de reabilitare.

Vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcare și personalul de conducere și deservire al trenului, aparțin operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

Consecințele accidentului

Ca urmare a producerii acestui accident, nu au fost înregistrate victime și nici pagube la mediul înconjurător. Au fost înregistrate pagube la elementele de infrastructură feroviară și suprastructura căii. La materialul rulant, ca urmare a deraierii vagonului de călători, s-au produs avarii la osiile și subansamblele aferente primului boghiu, în sensul de mers.

Imediat după producerea accidentului, circulația feroviară a fost închisă între stația CFR Rupea și halta de mișcare Racoș până în data de **15.07.2024**, ora 17:04. După producerea accidentului și până la redeschiderea circulației, s-a asigurat transbordarea călătorilor între stațiile CFR Rupea și-Brașov.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

În timpul circulației trenului de călători nr.347 între stația CFR Rupea și Hm Racoș, pe o zonă cu restricție de viteză de 30 km/h, în curbă cu deviație stânga și declivitate 15,10 ‰, rampă în sensul de mers al trenului, personalul de locomotivă și personalul care deservea vagonul poziționat al 4-lea în compunerea trenului au sesizat nor de praf în zona vagonului poziționat al 3-lea în compunere și, imediat după aceea, s-a produs frânarea de urgență a trenului.

După oprirea trenului s-a constatat deraierea ambelor osii ale primului boghiu în sensul de mers al trenului de la cel de al 3-lea vagon din compunerea trenului.

Deraierea vagonului s-a produs prin părăsirea suprafeței de rulare de către roata din partea dreaptă – atacantă - a primei osii în sensul de mers al trenului în exteriorul curbei, în momentul în care vagonul se afla pe o porțiune de linie în curbă cu deviație stânga în sensul de mers, pe fondul manifestării următorilor factori:

Factorul cauzal

Escaladarea șinei firului exterior la curbei cu deviație stânga în sensul de mers a trenului, de către roata atacantă a primei osii a vagonului nr.61532190038-8, din cauza creșterii raportului dintre forța de ghidare și greutatea care acționa pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități ale geometriei căii:

- existența în cale, în zona locului producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), a unei porțiuni în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor, fapt care a condus la descărcarea de sarcină a roții din dreapta a primei osii;

- depășirea variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare;

- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru valorile săgeților vecine și a diferenței între săgețile minime și maxime pe curbă, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare.

Factori contributivi

1. Depășirea termenelor prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații periodice ale liniei pe zona producerii accidentului, menținându-se numărul ridicat de traverse necorespunzătoare.
2. Efectuarea controlului amănunțit al curbelor de pe liniile curente și directe din stații în comisie incompletă, fără ca din aceasta să facă parte șeful districtului de linii și reprezentantul

conducerii secției de linii și la intervale de timp mai mari decât cele prevăzute de codurile de practică, fapt ce a favorizat scăderea eficacității acestei activități și a făcut ca defectele existente la geometria căii să nu fie identificate.

3. Neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii ca urmare a neefectuării măsurărilor/verificărilor la suprastructura căii cu restricție de viteză de 30 km/h, de către personalul cu atribuții în siguranța circulației la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică.

Factori sistemici

1. Neasigurarea de către CNCF „CFR” SA a necesarului de personal pentru funcțiile cu responsabilități în siguranța circulației (revizori cale și puncte periculoase, șefi de echipă, șef district).
2. Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
3. Supravegherea/monitorizarea defectuoasă (ineficientă) a activității districtului de linii de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul secției L2 Sighișoara și al Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov.

Măsuri luate de la producerea accidentului

Nu e cazul.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe și lacune, fără relevanță asupra factorilor cauzali, contributivi sau sistemici ai producerii accidentului:

1. În vederea reparării liniei și ridicării restricției de viteză de 30 km/h pe linia curentă între Hm Racoș și stația CFR Rupea între km.237+500 ÷ 238+450 (zonă care cuprinde curba pe care s-a produs accidentul feroviar), CNCF CFR SA – SRCF Brașov și SC SWIETELSKY CONSTRUCT SRL în data de **14.03.2024** au încheiat un contract pentru înlocuirea la rând a traverselor de lemn cu traverse de beton. În contract după constituirea garanției de bună execuție de către executant, nu sunt prevăzute termene concrete pentru achizitor pentru emiterea *ordinului de începere a lucrărilor* și nici pentru *predarea amplasamentului* după emiterea ordinului de începere a lucrărilor.

2. Comisia de investigare a constatat întocmirea superficială a documentelor primare specifice mentenanței feroviare, astfel:

- în urma lucrărilor care destabilizează calea (înlocuit traverse, rectificat ecartament), în carnetele de șantier nu au fost consemnate măsurători și interpretări ale rosturilor de dilatație;
- la reviziile amănunțite, la lucrările cu mașinile grele de cale, măsurătorile efectuate nu s-au trecut în condica districtului;
- valorile la ecartament și nivel transversal înscrise în condicile districtului la reviziile chenzinale, nu au fost analizate, interpretate și sunt la diferite baze longitudinale de măsurare;
- defectele înregistrate de VMC și TMC nu au fost analizate pe teren stabilind natura și cauzele care au provocat, evoluția defectelor nu au fost urmărită prin măsurători în cadrul reviziilor chenzinale și a reviziilor amănunțite de către personalul cu atribuții în acest sens;
- la revizia amănunțită a curbelor, s-a măsurat uzura verticală și laterală a șinelor pe firul exterior al curbei, iar uzura verticală a șinei pe firul interior nu s-a măsurat. De asemenea, uzurile măsurate nu au fost analizate, interpretate;

- foile de livret partea a II-a de la districtul de linii Racoș nu au fost verificate și semnate în 2023, 2024 de către persoana desemnată de conducerea secției.

3. Pe podul de la km.237+875 și pe terasament, nu erau montate contrașine iar platelajele erau incomplete.

4. Conform datelor comunicate de divizia linii Brașov privind tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea pe firul II în anul 2022, acesta a fost de 3,51 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir II, respectiv 3,53 milioane tone brute. Pentru anul 2023 tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir II a fost de 2,90 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir II, respectiv 2,91 milioane tone brute.

Firul II de circulație între Hm Racoș – stația CFR Rupea a fost închis permanent pentru lucrări din data de **06.09.2022**, circulația trenurilor efectuându-se pe firul I de circulație. Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I în anul 2022 a fost de 4,62 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir I, respectiv 4,63 milioane tone brute. Pentru anul 2023 tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I a fost de 4,04 milioane tone brute, aproape cât a fost între Hm Augustin – Hm Racoș fir I, respectiv 4,05 milioane tone brute fără o creștere semnificativă față de linia unde circulația se efectuează pe cele două fire de circulație.

Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I trebuia să fie mai mult de 4,62 milioane tone brute în 2022 având în vedere că aproape 4 luni de zile (06.09.2022 – 31.12.2022) linia a fost închisă. Tonajele transportate pe cele două fire de circulație I și II între Hm Augustin – Hm Racoș începând cu data de 06.09.2022 între Hm Racoș – stația CFR Rupea se executa numai pe fir I de circulație.

Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea fir I trebuia să fie mai mult de 4,04 milioane tone brute în 2023 având în vedere că din data de 06.09.2022 – 31.12.2023 linia a fost închisă. Tonajele transportate pe cele două fire de circulație I și II între Hm Augustin – Hm Racoș începând cu data de 01.01.2023 între Hm Racoș – stația CFR Rupea se executa numai pe fir I de circulație. Tonajul transportat între Hm Racoș – stația CFR Rupea pe firul II de circulație trebuia să fie aproape 0.

5. Nu se respectă Procedura de Sistem *Elaborarea și Administrarea Fișei de Post PS 0-5.3-01, ediția 2, revizia 1, din data de 10.10.2018*, în sensul că fișele de post ale șefilor de echipă și a revizorului de cale de la D1 Racoș, au fost elaborate și aprobate de către același persoană (șef secție).

De asemenea, personalului detașat de la secția RLU Brașov pentru ocuparea posturilor vacante de la D1 Racoș (șef district L și șef echipă L), nu i-au fost înmânate pentru însușire fișele de post pentru noile funcții de la district.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranța

Atât factorul care a cauzat accidentul cât și cei care au crescut probabilitatea de producere a acestuia prin accelerarea efectului în timp, reprezintă abateri de la codurile de practică și de ținere sub control a riscurilor asociate operațiunilor feroviare în legătură cu aplicarea SMS.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință asociate procedurilor din SMS de la nivelul administratorului de infrastructură).

Luând în considerare cele de mai sus precum și evenimentele feroviare cu caracter similar care au avut loc, prezentate la cap. 4.e și ținând cont de faptul că, în acele cazuri au fost emise recomandări privind siguranța din care 2 sunt în curs de implementare, comisia consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

II. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs la data de 19.07.2024 în stația CFR București Nord, în cadrul manevrei de rebrusare a garniturii din care a fost compus trenul de călători Regio nr.11034, prin tamponarea violentă a locomotivei BB 576 cu ramele electrice reversibile din care a fost formată garnitura.



*Raport de investigare final
03 iulie 2025*

REZUMAT

La data de **19.07.2024**, în jurul orei **18:45**, în stația CFR București Nord, în cadrul manevrei de rebrusare a garniturii din care a fost compus trenul de călători Regio nr.11034, pentru formarea trenului de călători Regio nr.11037, s-a produs tamponarea violentă a locomotivei **BB 576** cu ramele electrice reversibile, aflate în staționare pe secțiunea 074.

În urma impactului 8 persoane au fost transportate la spital cu leziuni minore și atacuri de panică, iar alte 7 persoane au fost evaluate medical și au primit îngrijiri la locul incidentului.

S-au constatat avarii la materialul rulant implicat în incident, respectiv la locomotiva **BB 576** și la rama electrică reversibilă RIO 05.

Locomotiva **BB 576** (locomotivă electrică de 2940 KW- numărul de înmatriculare 91 53 0 425**576**-0) cu care s-a efectuat manevra și cele 2 rame care au compus garnitura trenului sunt deținute de operatorul de transport feroviar SC Regio Călători SRL care este și entitatea responsabilă cu întreținerea. Personalul de conducere și deservire al locomotivei de remorcare și al trenului aparțin operatorului de transport feroviar SC Regio Călători SRL.

Trenul de călători Regio nr.11034 a fost compus din ramele electrice reversibile **RIO 05** și **RIO 06**. Rama electrică reversibilă **RIO 05** a fost formată dintr-o remorcă tip ZRBx (cu post de conducere) cu numărul de înmatriculare 50538201304-1, o remorcă tip ZRABz cu numărul de înmatriculare 50535002654-0 și o remorcă tip ZRBD cu numărul de înmatriculare 50533003354-7. Rama electrică reversibilă **RIO 06** a fost formată dintr-o remorcă tip ZRBx (cu post de conducere) cu numărul de înmatriculare 50538201130-0, o remorcă tip ZRBz cu numărul de înmatriculare 50538004033-5 și o remorcă tip ZRABD cu numărul de înmatriculare 50533005230-7.

Locul producerii incidentului feroviar este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București în stația CFR București Nord, aflată în administrarea CNCF „CFR” SA.

Ca urmare a incidentului au întârziat un număr de 29 de trenuri de călători cu un total de 607 minute.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele incidentului și acțiunile care au urmat producerii acestuia

Coliziunea dintre locomotiva **BB 576** și rama **RIO 05** aflată în staționare, s-a produs ca urmare a luării cu întârziere a măsurilor de frânare a locomotivei, pe fondul stresului determinat de constrângerile de timp ale activității, generate de întârzierea cu care urma să plece trenul nr.11037 din stația CFR București Nord.

Factorul cauzal

Eroarea umană apărută în procesul de conducere și deservire a locomotivei BB 576 în timpul ultimei mișcări de manevră efectuate, manifestată prin luarea cu întârziere a măsurilor de frânare în vederea opririi înaintea garniturii trenului ce se afla în staționare.

Factor contributiv

Constrângerile de timp (generate de întârzierea față de graficul de circulație) au crescut nivelul de stres asupra mecanicului și au influențat comportamentul acestuia în timpul manevrei de cuplare la rama RIO 05.

Factorul sistemic

Nu a fost identificat.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au identificat următoarele probleme de siguranță care nu au legătură cauzală sau contributivă cu producerea accidentului:

1. Manevra de dare împrejur- rebrusare a locomotivei trenului de călători nr.11034 s-a efectuat fără întocmirea unui plan de manevră scris, manevra fiind efectuată ca urmare a comunicării prin stația de radiocomunicații între IDM dispozitor și mecanicul de locomotivă.
2. Registrul de evidență a pericolelor întocmit de OTF Regio Călători Brașov nu include niciun pericol legat de nerespectarea de către personalul care conduce și deservește trenurile a obligațiilor privind avizarea de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚĂ

Recomandări privind siguranța

Având în vedere constatările cuprinse la punctul la punctul „5.b. Observații suplimentare”, 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 următoarei recomandări de siguranță, adresată către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Preambul recomandare privind siguranța nr.489/1

În cursul investigației s-a constatat, așa cum este menționat la punctul „5.b. Observații suplimentare.”, că OTF Regio Călători SRL nu a identificat și evaluat unele pericole care ar fi putut conduce la creșterea gravității incidentului, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea privind siguranța nr.489/1

Reevaluarea de către OTF Regio Călători Brașov a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și stabilirea și punerea în aplicare a unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolelor legate de nerespectarea de către personalul care conduce și deservește trenurile a obligațiilor privind avizarea de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.

III. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs în data de 24.07.2024, în jurul orei 11:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, în linie curentă, între stația CFR Berbești și Hm Popești, la km 18 + 600, prin deraierea locomotivei DA 913 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.60566, aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA.



*Raport de investigare final
15 iulie 2024*

REZUMAT

În data de 24.07.2024, în jurul orei 11:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Căi Ferate Craiova, secția de circulație Alunu - Băbeni (linie simplă, neelectrificată), în linie curentă, între stația CFR Berbești și Hm Popești, la km 18+600, pe o porțiune de linie în curbă cu deviație dreapta în sensul de mers al trenului și restricție de viteză de 15 km/h, în circulația trenului de marfă nr.60566, s-a produs deraierea locomotivei titulare DA 913 aflată în remorcarea trenului, de osia, nr.6 de la boghiu II, prima osie în sensul de mers.

Trenul a fost remorcat cu locomotivele DA 913 titulară, DA 1004 multiplă tracțiune (MT), DA 1183 - împingătoare și avea în componere 25 de vagoane de tip Fals, încărcate cu lignit.

Vagoanele din compunerea trenului, locomotivele de remorcare și personalul de conducere și deservire al acestora aparțin operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA.

Urmările accidentului

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime și nici pagube la mediul înconjurător. Nu au fost înregistrate pagube la locomotiva deraiată.

Suprastructura căii a fost afectată pe o distanță de 35,5 m, prin lovirea și distrugerea traverselor și a materialului metalic mărunț.

Imediat după producerea accidentului, de la ora 11:37, circulația feroviară a fost închisă între stația CFR Berbești și Hm Popești.

Repunerea pe linie a locomotivei deraiate s-a realizat cu mijloace proprii (vinciuri hidraulice), această operație finalizându-se la data de 24.07.2024, în jurul orei 19:40.

S-au executat lucrări de înlocuire a traverselor normale de lemn, afectate de deraiere, înlocuire material mărunț, rectificare a nivelului transversal prin lucrări de buraj manual și completare a prisme cu piatră spartă.

După terminarea acestor lucrări, în data de 24.07.2024, la ora 19:48, a fost redeschisă circulația trenurilor cu limitarea de viteză de 15 km/h.

Nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor de călători, această secție fiind destinată exclusiv transportului de marfă.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, menținerea geometriei căii peste toleranțele admise care impuneau dispunerea măsurilor de remediere sau măsuri SC, a condus la producerea deraierii.

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:

CONCLUZII

Rezumatul analizei și și concluzii privind cauzele accidentului

La data de 24.07.2024, trenul de marfă nr. 60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), a fost expedit din H.M. Alunu la ora 9:34 și avea ca destinație stația CFR Băbeni.

Trenul a fost compus din 25 vagoane încărcate seria Fals și a fost remorcat de locomotiva titulară DA913, locomotiva multiplă tracțiune DA1004 și locomotiva împingătoare DA1183 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM, acestea fiind conduse și deservite de personal aparținând aceluiași operator de transport feroviar.

După plecarea trenului, în jurul orei 05:50, între stația CFR Berbești și Hm Popești, pe curba circulară, cu deviație dreaptă, în sensul de mers, mecanicul locomotivei titulare a sesizat rulare însoțită de zgomote anormale a locomotivei după care a luat măsuri de frânare rapidă concomitent cu anunțarea mecanicilor celorlalte două locomotive, pentru frânarea trenului. După oprirea trenului, ca urmare a verificărilor efectuate, s-a constatat că la km 18+600, s-a produs deraierea locomotivei titulare DA 913, de osia nr.6 de la boghiul nr.II, primul în sensul de mers.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, se poate afirma că, menținerea geometriei căii peste toleranțele admise care impuneau dispunerea măsurilor de remediere sau măsuri SC, a condus la producerea deraierii.

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 următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factorul cauzal

Escaladarea șinei firului exterior la curbei cu deviație dreaptă în sensul de mers a trenului, de către roata atacantă a primei osii a locomotivei titulare DA 913, din cauza creșterii raportului dintre forța de ghidare și greutatea care acționa pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități ale geometriei căii:

- existența în cale, în zona producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), a unei porțiuni în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor, fapt care a condus la descărcarea de sarcină a roții din dreapta a primei osii;
- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru valorile uzurii laterală a șinei pe firul exterior al curbei, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare.
- depășirea valori ecartamentului și a variației ecartamentului în zona producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), fapt care a condus la creșterea forței de ghidare;
- depășirea toleranței admise în exploatare pentru diferența între săgețile minime și maxime pe curbă, fapt care a condus la creșterea forței de ghidare.

Factor contributiv

Depășirea termenelor, prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații periodice ale liniei pe zona producerii accidentului.

Factori sistemici:

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- Gestionarea ineficace a riscului asociat pericolului de depășirea toleranțelor admise ale geometriei căii de către administratorul de infrastructură.

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.

În urma producerii a 5 accidente feroviare de la începutul anului 2024 până la data inspecției, pe secția de circulație nr.204 Băbeni – Alunu, 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.

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).

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 siguranța

Nu s-au emis recomandări de siguranță.

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 24.07.2024, în circulația trenului de marfă nr.60566, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, 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), pe fondul asigurării unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar.

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, prezentate la capitolul 4.e *Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar* pentru care AGIFER a mai emis recomandări de siguranță cât și măsurile luate după producerea accidentului prezentate la capitolul 5.b. *Măsuri luate de la producerea accidentului*, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

Menționăm faptul că, chiar în absența unor noi recomandări privind siguranța feroviară, în baza observațiilor făcute de comisia de investigare urmare a neconformităților constatate, CNCF poate dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a unei deraieri.

IV. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs în data de **25.07.2024**, secția de circulație Aradu Nou – Periam, între stația CFR Aradu Nou și halta de mișcare Zădăreni, la km 1+095,50, în circulația trenului de marfă nr.66143 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA).



*Raport de investigare final
14 iulie 2025*

REZUMAT

La data de 25.07.2024, în jurul orei 14:02, trenul de marfă nr.66143 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), a plecat din stația CFR Aradu Nou remorcat cu locomotiva DA 970 și avea ca destinație halta de mișcare Zădăreni.

Trenul avea în componere 8 vagoane, tip cisternă seria Zas, încărcate cu biodiesel, 617 tone brute, 32 osii, 129 m.

În jurul orei 14:40, în circulația trenului de marfă nr.66143, între stația CFR Aradu Nou și halta de mișcare Zădăreni, s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, de la primul vagon din componerea trenului, vagonul nr.31537965681-4.

Locul producerii accidentului feroviar (*figura nr.1*) este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Aradu Nou – Periam (linie simplă neelectrificată), secție neinteroperabilă gestionată de către SC RC-CF Trans SRL Brașov.

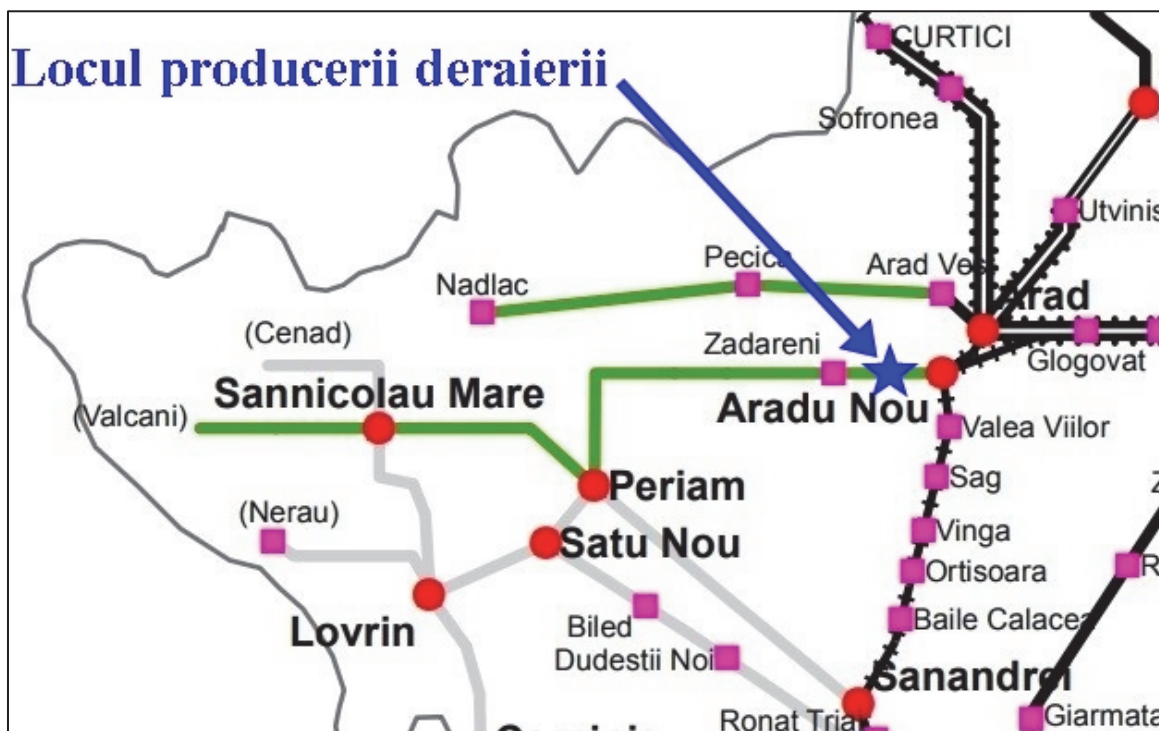


Figura nr.1 – Locul producerii deraierii

Prima urma de părăsire a suprafeței de rulare a șinei a fost constatată la km 1+095,50 pe firul interior al curbei de la km 1+000÷1+200 (partea stângă în sensul de mers al trenului și al kilometrajului), fiind produsă de căderea roții din stânga a primei osii, în sensul de mers a vagonului nr.31537965681-4, între firele căii.

Trenul a rulat în stare deraiată pe o distanță de aproximativ 130 m după care s-a oprit datorită măsurilor de frânare luate de către mecanicul de locomotivă.

Consecințele accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident a fost afectată suprastructura căii ferate prin deteriorarea materialului mărunț de cale (buloane, tirfoane, traverse) pe o distanță de circa 130 m.

Instalații feroviare

Nu au fost afectate elementele componente ale instalațiilor de pe traseul pe care a circulat trenul de marfă nr.66143.

Materialul rulant

La vagonul nr.31537965681-4 s-a constatat că avea deraiate ambele osii ale primului boghiu, în sensul de mers, roțile 5÷8. La locomotiva DA 970 s-a constatat că șuruburile de fixare ale dispozitivului de ghidare al barei de tracțiune aflate partea din spate (postul I) sens mers, erau retezate.

Perturbații în circulația feroviară

Circulația, între stația CFR Aradu Nou și Hm Zădăreni, a fost închisă după producerea accidentului până la ridicarea materialului rulant deraiat și finalizarea operațiilor de reparare a suprastructurii căii ferate, la data de 26.07.2024, ora 03:45, fiind redeschisă cu restricție de viteză de 10 km/h doar circulației trenurilor de călători.

Ca urmare a producerii acestui accident feroviar au fost anulate 5 trenuri de călători care trebuiau să circule pe secția Aradu Nou – Periam.

Persoane vătămate

În urma producerii accidentului nu s-au înregistrat persoane rănite sau decedate.

Măsurile luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Osiile deraiate ale vagonul nr.31537965681-4 au fost repuse pe linie la data de 26.07.2024, ora 03:17, cu ajutorul cu mijloacelor locale de către operatorul de transport feroviar.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

În timpul circulației trenului de marfă nr.66143, între stația CFR Aradu Nou și Hm Zădăreni, la km 1+095,50, pe o porțiune cuprinsă pe curba circulară cu deviație stânga, în sensul de mers al trenului, s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, de la primul vagon din compunerea trenului, vagonul nr.31537965681-4.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, starea tehnică a suprastructurii căii pe o zonă din cuprinsul curbei circulare, generată de existența unui grup de traverse normale de lemn necorespunzătoare consecutive, care impunea dispunerea măsurilor imediate de remediere sau măsuri SC, a condus la producerea deraierii.

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:

Factor cauzal

Existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unui grup de traverse normale de lemn necorespunzătoare consecutive, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura o prindere sigură a plăcilor metalice, având ca efect depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, conducând astfel la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

Factor contributiv

Efectuarea reviziilor și controalelor fără consemnarea tuturor deficiențelor, fără stabilirea măsurilor și a termenelor adecvate pentru remediere, fapt ce a condus la menținerea în cale a unui grup de traverse normale de lemn necorespunzătoare.

Factori sistemici:

- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- Gestionarea ineficace a riscului asociat pericolelor de „Depășire a valorii maxime admise a ecartamentului căii” și „Menținerea în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare” de către gestionarul de infrastructură.

Măsurile luate de la producerea accidentului

Nu este cazul.

Observații suplimentare

Nu este cazul.



RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Nu s-au emis recomandări de siguranță.

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 25.07.2024, în circulația trenului de marfă nr.66143, între stația CFR Aradu Nou și Hm Zădăreni, la km 1+095,50, prin deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a primului vagon din compunerea trenului, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul GI).

Luând în considerare că, în cazul evenimentului feroviar produs la data de 18.04.2023 între stația CF Sânnicolau Mare și Hm Cenad, prezentat la Cap.- 4.e „*Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar*”, AGIFER a identificat probleme similare și a emis o recomandare de siguranță, pentru care ASFR, la data de 20.01.2025, (la aproximativ 6 luni de la producerea accidentului care a avut loc între stația CFR Aradu Nou și Hm Zădăreni), prin adresa nr.2010/69 a comunicat faptul că, recomandarea emisă a fost implementată, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

Menționăm faptul că, în absența unor recomandări privind siguranța feroviară, în baza observațiilor făcute de comisia de investigare urmare a neconformităților constatate, RC CF poate dispune măsurile de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a unei deraieri.

V. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 14.08.2024, ora 14:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între Hm Popești și stația CFR Berbești, la km 18+410, în circulația trenului de marfă nr. 86077, format din două locomotive izolate, DA 913 și DA 1183, prin deraierea locomotivei DA 913–titulară, de prima osie, în sensul de mers al trenului.



*Raport investigare final
11 august 2025*

REZUMAT

În data de 14.08.2024, în jurul orei 14:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Căi Ferate Craiova, secția de circulație Alunu – Băbeni (linie simplă, neelectrificată), în linie curentă, între Hm Popești și stația CFR Berbești, la km 18+410, pe o porțiune de linie în curbă cu deviație stânga în sensul de mers și restricție de 15 km/h, în circulația trenului de marfă nr.86077, format din două locomotive izolate, DA 913 titulară și DA 1183 inactivă („la roată”), s-a produs deraierea locomotivei DA 913, titulară, de prima osie, de la boghiul I, în sensul de mers a trenului.

Urmările accidentului

Ca urmare a producerii acestui accident, nu s-au înregistrat victime și nici pagube la mediul înconjurător. Nu au fost înregistrate pagube la locomotiva deraiată.

Locomotiva a rulat în stare deraiată cu roțile de la osia nr.1, boghiul I, o distanță de aproximativ 13 m pe elementele metalice verticale de prindere, suprastructura căii fiind afectată, prin lovirea și distrugerea traverselor și a materialului metalic mărunț.

Imediat după producerea accidentului, de la ora 15:07, circulația feroviară a fost închisă, între Hm Popești și stația CFR Berbești.

Repunerea pe linie a locomotivei deraiate s-a realizat cu mijloace proprii (vinciuri hidraulice), această operație finalizându-se la data de 14.08.2024 în jurul orei 19:50.

S-au executat lucrări de înlocuire a traverselor din lemn normale, afectate de deraiere, înlocuire material mărunț, rectificare a nivelului transversal prin lucrări de buraj manual și completare a prisme de piatră spartă.

După terminarea acestor lucrări, în data de 19.08. 2024, la ora 12:30, a fost redeschisă circulația trenurilor cu limitare de viteză de 15 km/ h.

Nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor de călători, această secție fiind destinată exclusiv transportului de marfă.

Deraierea locomotivei DA 913, s-a produs în cuprinsul unei zone în care curba are supraînălțarea constantă (km 18+410), și s-a manifestat prin escaladarea ciupercii șinei firului exterior al curbei de către roata din dreapta a osiei conducătoare, în condițiile existenței unor neconformități ale geometriei căii.

Analizând constatările și măsurătorile efectuate la suprastructura căii și la materialul rulant, după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, informațiile obținute de la personalul implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap. 4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

CONCLUZII

Rezumatul analizei și și concluzii privind cauzele accidentului

În data de 14.08.2024, trenul de marfă nr.86077 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), a fost expedit din CFR Băbeni la ora 14:00 și avea ca destinație Hm Alunu.

Trenul a fost compus din locomotiva DA 913 titulară și locomotiva DA 1183 remorcată inactivă (locomotive izolate), acestea fiind conduse și deservite în echipe complete. .

După plecarea trenului, în jurul orei 14:00 din stația CFR Băbeni, între Hm Popești și stația CFR Berbești, în jurul orei 14:55, pe o curbă circulară cu deviație stânga, la km 18+410, în sensul de mers, mecanicul locomotivei titulare a sesizat zgomote anormale la partea de rulare a locomotivei și a luat măsuri de frânare rapidă a trenului. După oprirea trenului, ca urmare a verificărilor efectuate, s-a constatat că, locomotiva DA 913 titulară a deraiat de prima osie în sensul de mers.

Urmare a verificărilor și constatărilor tehnice efectuate la locomotiva DA 913 și analizând modul în care a fost condusă locomotiva și respectiv viteza de circulație avută în momentul producerii deraierii se poate concluziona că materialul rulant și personalul de locomotiva nu au influențat producerea accidentului feroviar.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, se poate afirma că, menținerea geometriei căii peste toleranțele admise care impuneau dispunerea măsurilor de remediere sau măsuri SC, a condus la producerea deraierii.

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 următorii factori cauzali, contributivi și sistemici:

Factorul cauzal

Escaladarea șinei firului exterior la curbei cu deviație stânga, în sensul de mers a trenului, de către roata atacantă a primei osii a locomotivei titulare DA 913, s-a produs din cauza depășirii limitei de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități ale geometriei căii:

- existența în cale, în zona producerii accidentului (în cuprinsul curbei circulare), a unei porțiuni în care rampa torsionării căii, depășea valoarea maximă admisă pentru circulația trenurilor;
- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru diferența dintre valorile măsurate ale săgeților vecine și dintre săgețile maxime și minime;
- existența pe firul exterior a unei uzurii laterale a ciupercii șinei a cărei înălțimi depășea punctul de început al racordării feței laterale cu umărul ciupercii;
- depășirea toleranțelor admise în exploatare pentru valoarea ecartamentului și a variației acestuia.

Factor contributiv

- neexecutarea lucrărilor de reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoare la linii și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.

Factori sistemici:

- asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise;
- gestionarea ineficace a riscului asociat pericolului de depășirea toleranțelor admise ale geometriei căii.

Măsurile luate de la producerea accidentului

CNCF a informat că în după producerea accidentelor feroviare din anul 2024, pe această secție de circulație, 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).

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

Nu s-au emis recomandări de siguranță.

Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 14.08.2024, în circulația trenului de marfă nr.86077, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a căii a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, 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), pe fondul asigurării unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane, în raport cu cel necesar.

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, prezentate la capitolul 4.e *Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar* pentru care AGIFER a mai emis recomandări de siguranță cât și măsurile luate după producerea accidentului prezentate la capitolul 5.b. *Măsuri luate de la producerea accidentului*, comisia de investigare consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

VI. RAPORT DE INVESTIGARE privind incidentul feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova în data de 29.08.2024, pe distanța Olteni-Ciolpani, în circulația trenului de călători nr.9900, aparținând SNTFC „CFR Călători” SA, prin lovirea a 10 inductori de cale, de către un amortizor provenit de la locomotiva EA 397.



*Raport final
15.07.2025*

REZUMAT

În data de **29.08.2024**, trenul de călători nr.9900 a circulat pe distanța Roșiori Nord - Videle, fiind format din 4 vagoane (3 vagoane de călători și un vagon de serviciu) și a fost remorcat cu locomotiva electrică cu numărul de înmatriculare 91 53 0 450 **397-1**.

Pe distanța Olteni – Ciolpani, s-a produs lovirea a 10 inductori de cale, de către un amortizor hidraulic vertical provenit de la locomotiva EA 397 aflată în remorcarea trenului de călători nr.9900.

Trenul de călători nr.9900, vagoanele din compunerea trenului, locomotiva de remorcarea cu mecanicul de locomotivă aflat în conducerea și deservirea acestuia și personalul de tren, aparțin operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova (SRCF Craiova), secția de circulație Roșiori Nord – Videle, linie dublă electrificată (Fig. nr.1).

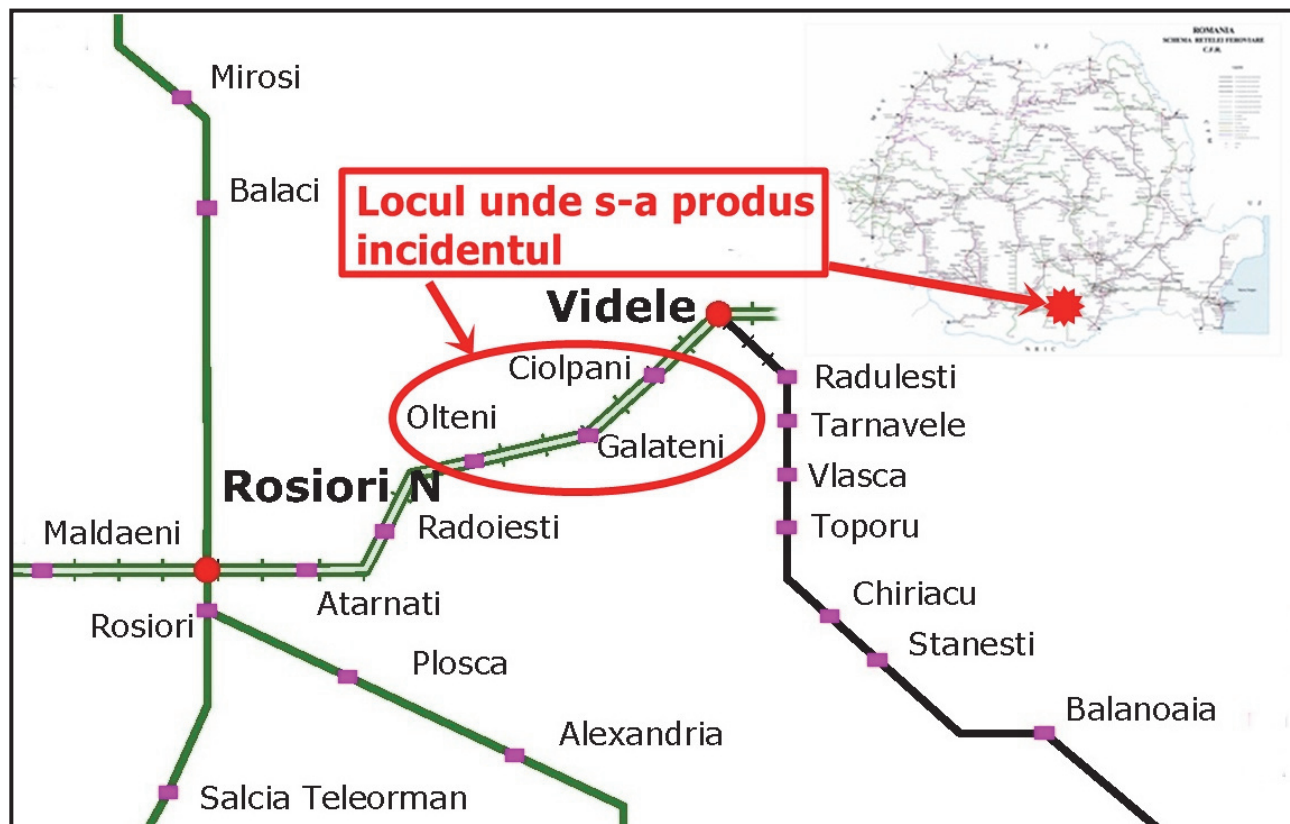


Figura nr.1 – locul producerii incidentului

Urmările incidentului

În urma producerii incidentului s-au înregistrat pagube la infrastructura feroviară și la materialul rulant. Nu au fost înregistrate victime și nu au fost înregistrate perturbări în circulația trenurilor.

Analiză și concluzii

Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere caracteristicile liniei prezentate la subcapitolul C.2.3.1. *Linii* prezentate în capitolul C.2.3. *Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului* precum și constatările efectuate la linie, după producerea incidentului, prezentate în capitolul C.5.4.1- *Date constatate cu privire la linie*, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii liniilor nu a influențat producerea incidentului din data de 29.08.2024.

Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere caracteristicile instalațiilor prezentate la subcapitolul C.2.3.2. *Instalații* de la capitolul C.2.3. *Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului* precum și constatările efectuate la instalații, după producerea incidentului, prezentate în capitolul C.5.4.2 *Date constatate cu privire la instalații*, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor nu a influențat producerea incidentului din data de 29.08.2024.

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Având în vedere constatările efectuate la locomotiva EA 397, prezentate la capitolul C.5.4.3. *Date constatate cu privire la locomotivă* se pot concluziona că starea tehnică a locomotivei a influențat producerea incidentului din data de 29.08.2024.

Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

În data de 29.08.2024, trenul de călători nr.9900 format din 4 vagoane (3 vagoane de călători și un vagon de serviciu), remorcat de locomotiva electrică EA 397 a plecat din stația CFR Craiova la ora 03.05 și a circulat fără nereguli din punct de vedere SC până la stația CFR Olteni unde a sosit și oprit la ora 05.48.

În stația CFR Olteni trenul de călători nr.9900 a fost garat la linia la linia nr.II directă, fir nr.II de circulație și a plecat din stație în jurul orei 05:49, cu parcurs de ieșire în abatere de la linia nr.II directă, fir nr.II de circulație pe firul nr.I de circulație.

Pe distanța Olteni – Ciolpani după plecare din stația CFR Olteni în circulația trenului de călători nr.9900 s-a produs ieșirea bolțului (bulonului) de fixare din suportul lonjeronului șasiului cutiei de la partea superioară (Fig. nr.9) a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.6 partea stângă a locomotivei de remorcare EA 397, urmată de rotirea cu 180° a amortizorului hidraulic vertical și intrarea acestuia în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare.

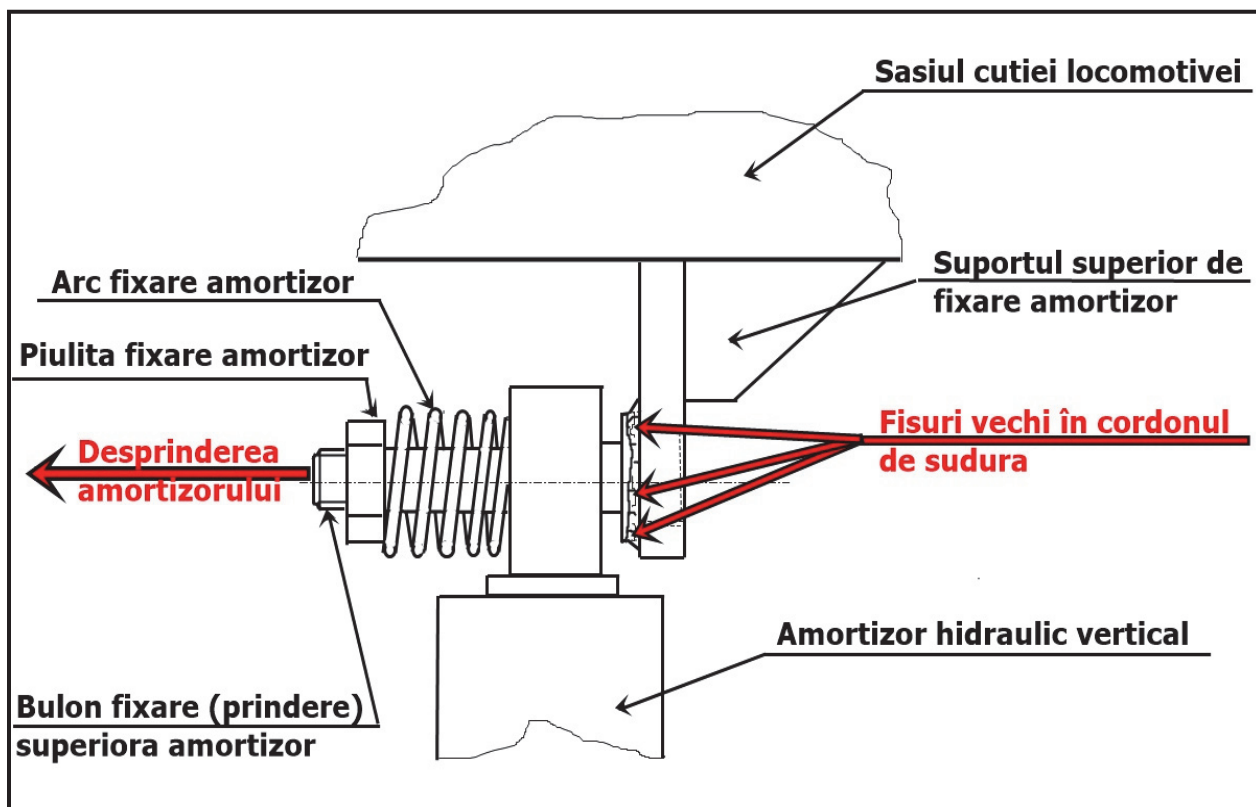


Figura nr.9 Schiță cu desprinderea (ieșirea) bolțului (bulonului) din suportul superior

Ca urmare a desprinderii de la boghiul nr.II al locomotivei EA 397 a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.6 din suportul superior de fixare de pe șasiul locomotivei, rotirea acestuia cu 180° în jos și intrarea acestuia în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare (Fig nr.10) s-a produs lovirea pe partea stângă a firului I de circulație a 10 inductori de cale.

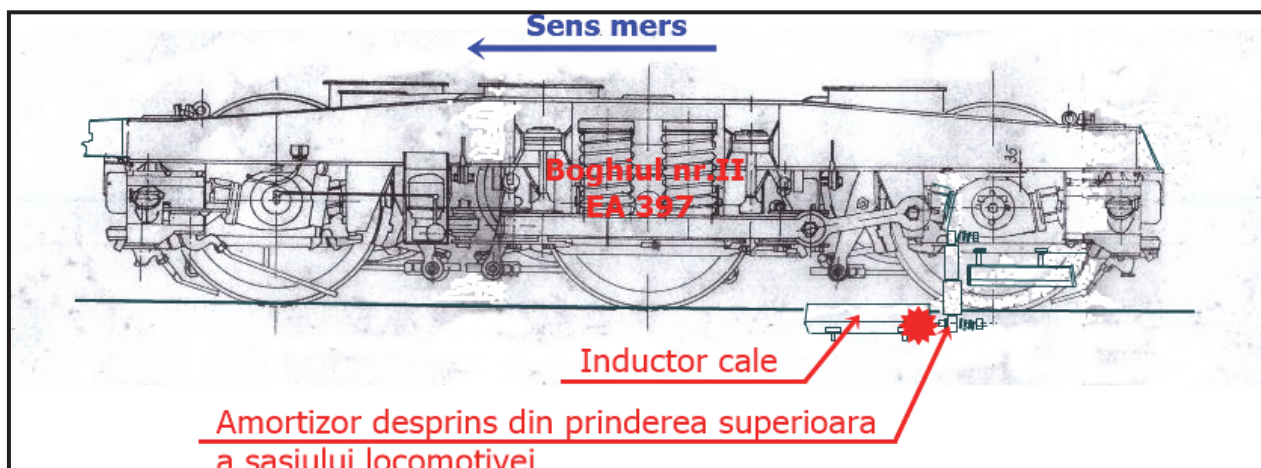


Figura nr.10 Boghiul nr.II al locomotivei EA 397 cu amortizorul vertical desprins și rotit

Desprinderea (ieșirea) bolțului (bulonului) din suportul superior al amortizorului s-a produs ca urmare a solicitărilor la încovoiere în regim oscilatoriu, din procesul de amortizare a oscilațiilor produse în timpul mersului de neregularitățile căii de rulare care a produs oboseala materialului, apariția și dezvoltarea în timp a unor fisuri în cordonul de sudură al bolțului de la suportul de fixare a amortizorului vertical de la osia nr.6

Cu ocazia reviziei tip RT din data de 12.07.2024 și a reviziei tip PTH3 din data de 27.08.2024 aceste fisuri apărute în timp în cordonul de sudură al bolțului de la suportul de fixare a amortizorului vertical de la osia nr.6 nu au putut fi identificate fapt care în timpul parcursului a condus la desprinderea (ieșirea) bolțului (bulonului) de fixare din suportul lonjeronului șasiului cutiei de la partea superioară (Fig. nr.9) a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.6.

Cauzele incidentului

Cauza directă și factori care au contribuit

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie desprinderea din sudură și ieșirea bulonului (bolțului) de fixare din suportul lonjeronului șasiului cutiei (de la partea superioară a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.6 partea stângă a locomotivei EA 397), urmată de rotirea cu 180° a amortizorului hidraulic vertical și intrarea acestuia în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare, fapt ce a condus în final la lovirea a 10 inductori de cale.

Factori care au contribuit

- oboseala a materialului din cordonul de sudură al bolțului de la suportul de fixare a amortizorului vertical de la osia nr.6 ca urmare a solicitărilor la încovoiere în regim oscilatoriu în procesul de amortizare a oscilațiilor produse în timpul mersului de neregularitățile căii de rulare;
- apariția și dezvoltarea în timp a unor fisuri la materialul cordonului de sudură al bolțului de la suportul superior de prindere al amortizorului, ca urmare a preluării sarcinilor transmise neregularitățile căii de rulare și cutia locomotivei;
- neidentificarea fisurilor vechi existente la cordonul de sudură al bolțului de la suportul superior de prindere al amortizorului vertical al osiei nr.6, partea stângă, de la locomotiva EA 397 în cadrul reviziei planificate tip RT efectuată la data de 12.07.2024 și revizia tip PTH3 din data de 27.08.2024.

Cauze subiacente

- aplicarea deficitară a prevederilor Specificației Tehnice Cod: ST 31 – 2016, referitoare la obligația verificării în cadrul reviziei planificate tip R1, a modului de fixare a amortizorilor.

Cauze primare

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

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate alte deficiențe fără relevanță asupra cauzelor producerii incidentului astfel:

Nerespectarea prevederilor Ordinului nr.315/2011 de aprobare a „Normativului 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”, Cap.3, Tabelul 3.1, cu privire la neefectuarea reparațiilor planificate la care era scadentă locomotiva EA 396.

Desprinderea (ieșirea) bolțului (bulonului) de fixare din suportul lonjeronului șasiului cutiei de la partea superioară (Fig. nr.9) a amortizorului hidraulic vertical de la osia nr.6 partea stângă a locomotivei de remorcare EA 397 a fost influențată și de faptul că din anul 2009 la locomotiva EA 397 nu au mai fost efectuate reparațiile periodice scadente în care să fie incluse lucrări care implicau verificarea suportilor de prindere a amortizorilor și remedierea defectelor constatate.

RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

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

VII. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 01.09.2024, ora 15:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Giurgiu Nord - Videle (linie simplă electrificată), la ieșirea trenului de marfă nr.40712 001 (aparținând OTF SC Rail Cargo CARRIER - România SRL), de la linia nr.5, din halta de mișcare Rădulești, prin deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 7-lea vagon din compunerea trenului.



*Ediție finală
August 2025*

REZUMAT

La data de 01.09.2024, în jurul orei 15:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Căi Ferate București, secția de circulație Giurgiu Nord - Videle (linie simplă neelectrificată, cu excepția distanței Rădulești – Videle care este electrificată), la ieșirea trenului de marfă nr.40712 001 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Rail Cargo CARRIER - România SRL), de la linia nr.5, din halta de mișcare Rădulești, s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, a vagonului nr.31564962069-9, aflat al 7-lea în compunerea trenului. Vagonul a circulat în stare deraiată aproximativ 20 m.

Trenul a fost remorcat cu locomotiva ES 037 și avea în componere 18 vagoane platformă, tip Sggmrss, încărcate cu containere.

Vagoanele din componerea trenului, locomotiva de remorcare și personalul de conducere și deservire al acestora aparțin operatorului de transport feroviar de marfă SC Rail Cargo CARRIER - România SRL.

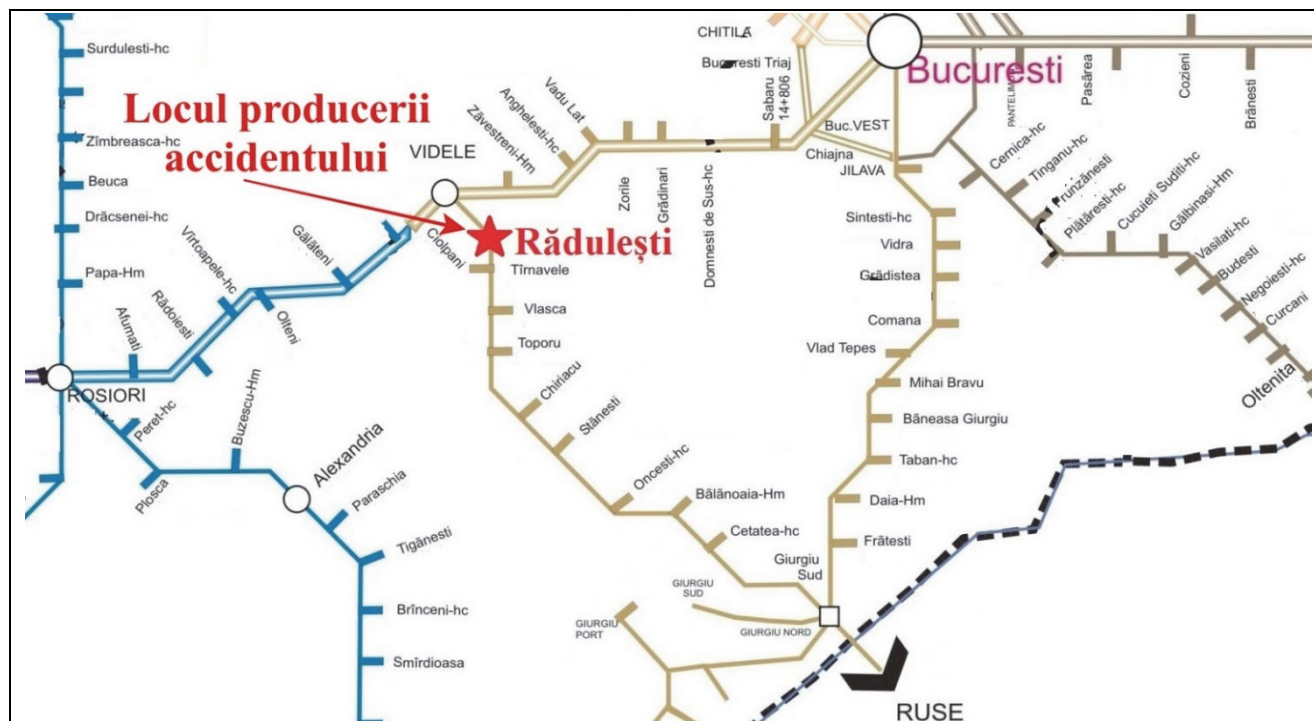


Figura. nr.1. Locul producerii accidentului feroviar

Urmările accidentului

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

Au fost înregistrate pagube la vagonul deraiat.

Suprastructura căii a fost afectată ușor pe o distanță de circa 20 m.

Imediat după producerea accidentului feroviar, la ora 15:30, a fost închisă accidental linia curentă Rădulești – Videle, fiind redeschisă circulației la ora 17:20.

Repunerea pe linie a vagonului deraiat s-a realizat cu mijloace proprii (vinciuri hidraulice), această operație finalizându-se la data de 02.09.2024, în jurul orei 02:30.

Au fost înregistrate un număr de 63 minute întârziere în circulația unui tren de călători.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, menținerea geometriei căii peste toleranțele admise care impuneau dispunerea măsurilor de remediere sau măsuri SC, a condus la producerea deraierii.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și și concluzii privind cauzele accidentului

Având în vedere mențiunile consemnate la capitolele 3.a.5. *Infrastructura feroviară - linii și instalații* și 3.a.4. *Compunerea și echipamentele trenului*, după producerea accidentului, comisia de investigare consideră că starea tehnică a infrastructurii feroviare și a materialului rulant au influențat producerea incidentului.

La data de 01.09.2024, ora 11:20, trenul de marfă nr.40712 001, aparținând OTF SC Rail Cargo CARRIER - România SRL, a fost expedit din stația CFR Giurgiu Nord și avea ca destinație stația CFR Curtici.

Trenul a fost compus din 18 vagoane platformă, încărcate cu containere, și a fost remorcat de locomotiva ES 037 aparținând OTF SC Rail Cargo CARRIER - România SRL, aceasta fiind condusă și deservită de personal aparținând aceluiași OTF.

La data de 01.09.2024, la ieșirea trenului de marfă nr.40712 001, de la linia nr.5 din halta de mișcare Rădulești, s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu de la vagonul nr.31564962069-9, aflat al 7-lea în compunerea trenului.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, menținerea geometriei căii peste toleranțele admise care impuneau dispunerea măsurilor de remediere sau măsuri SC, a condus la producerea deraierii.

Concluzii privind starea tehnică a locomotivei de remorcare a trenului

Având în vedere constatările efectuate la locomotivă, după producerea deraierii, se poate afirma că starea tehnică a locomotivei de remorcare a trenului de marfă nr.40712 001 (ES 037) nu a influențat deraierea.

Concluzii privind starea tehnică a vagonului implicat în accident

Având în vedere mențiunile consemnate în capitolul 3.a.4. - **Compunerea și echipamentele trenului** - **Constatări efectuate în atelier specializat**, se poate afirma că starea tehnică a vagonului nr.31564962069-9, implicat în deraiere, a putut favoriza, în condițiile unei suprastructuri a căii slăbite, producerea accidentului. Astfel, în urma verificărilor efectuate la sediul SC Atelierele CFR Grivița București SA s-a constatat lipsa plăcilor de uzură de la crapodinele boghiurilor A și C (primul și al treilea boghiu în sensul de mers al trenului), acest fapt conducând la mărirea forței laterale de ghidare prin sporirea gradul de rigiditate al ansamblului boghiu – cutie vagon.

Analiză și concluzii privind modul de producere a deraierii trenului

Din analiza constatărilor efectuate la locul producerii accidentului (urmele lăsate de circulația roților vagoanelor în stare deraiată), a geometriei și a stării a tehnice a căii, a constatărilor efectuate la vagonul implicat în accident, se poate concluziona că:

- deraierea s-a produs prin escaladarea flancului activ al șinei din partea stângă (firul exterior al șinei) panoului dintre schimbătoarele de cale nr.17 și nr.15 de către roata din stânga a primei osii a ultimului boghiu, în sensul de mers, de la vagonul nr.31564962069-9, aflat al 7-lea în compunerea trenului.

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 feroviar, a unei zone în care rampa torsionării căii și valoarea nivelului transversal depășeau valoarea maximă admisă respectiv toleranțele admise în exploatare, fapt ce a condus la depășirea limitei de stabilitate la deraiere.

Factor contributiv

- lipsa plăcilor de uzură de la crapodina boghiurilor A și C (primul și al treilea boghiu în sensul de mers al trenului) de la vagonul nr.31564962069-9, fapt ce a sporit gradul de rigiditate al ansamblului boghiu – cutie vagon, conducând astfel la mărirea forței laterale de ghidare.

Factori sistemici:

- asigurarea unui volum inadecvat al resurselor materiale și umane în raport cu cel necesar pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise.
- gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolelor de neasigurare a nivelului în profil transversal și de nerespectare a toleranțelor la nivel și poziția căii în plan.
- nerespectarea prevederilor reglementărilor în domeniu referitoare la grosimea minimă a plăcilor de uzură dintre crapodinele vagonului.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚĂ

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea incidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta este luată în considerare și, dacă este cazul, este urmată.**

Preambul recomandare de siguranță nr.493/1

În cursul investigației s-au constatat mai multe neconformități privind starea suprastructurii căii pe porțiunea de linie unde a avut loc accidentul feroviar. La verificarea documentelor din cadrul SMS s-a constatat că SRCF București a efectuat pentru obiectivul „*Menținerea parametrilor tehnici ai infrastructurii căii aflate în exploatare, mentenanță, monitorizare*” o evaluare a riscului „*Deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație*”, însă măsura de gestionare a riscului adoptată de monitorizare a riscurilor, nu este suficientă pentru ținerea sub control a riscului identificat, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

Recomandarea de siguranță nr.493/1

Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR” SA va reevalua riscurile asociate obiectivului „*Menținerea parametrilor tehnici ai infrastructurii căii aflate în exploatare, mentenanță, monitorizare*” și va stabili măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

VIII. RAPORT DE INVESTIGARE privind accidentul feroviar produs la data de 19.09.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, în halta de mișcare Șag, pe zona macazului schimbătorului de cale nr.5, în circulația trenului de călători Regio nr.2601 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 2-lea vagon din compunerea trenului.



*Proiect raport de investigare
25 august 2025*

REZUMAT

La data de 19.09.2024, ora 06:59, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara Nord – Arad (linie simplă electrificată), pe parcursul de intrare a trenului de călători Regio nr.2601 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) la linia 2 abătută din halta de mișcare Șag, pe zona macazului schimbătorului de cale nr.5, s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 2-lea vagon din compunerea trenului.

Trenul de călători Regio nr.2601, având în compunere 2 vagoane de călători, 8 osii, 98 tone, 77 m lungime, remorcat cu locomotiva EC 043 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), a fost expedit din stația CFR Timișoara Nord la ora 05:41 și avea ca destinație stația CFR Arad.

Pe zona macazului schimbătorului de cale nr.5, la km 39+375, s-a constatat că acul drept, neactiv, de pe firul drept în sensul de mers al trenului, prezenta o rupere transversală la o distanță de 4,73 m față de vârful acului, în dreptul orificiului de prindere a barei de legătură a dispozitivului ajutător de manevrare cu arcuri din talpa acului.



Figura. nr.1. Locul producerii accidentului feroviar

Prima urmă de circulație anormală a fost identificată pe fața superioară a acului macazului schimbătorului de cale nr.5, în secțiunea de rupere, fiind produsă de roata din partea dreaptă a primei osii aferente ultimului boghiu al vagonului de călători nr.50532296005-3.

Trenul de călători Regio nr.2601 s-a oprit după parcurgerea unei distanțe de circa 90 m de la locul producerii deraierii, ca urmare a măsurilor de frânare luate de către mecanicul de locomotivă.

Consecințe accidentului

Suprastructura căii

În urma producerii acestui accident a fost ușor afectată suprastructura căii pe o distanță de circa 90 m.

Instalații feroviare

Ca urmare a circulației în stare deraiată a vagonului de călători nr.50532296005-3 nu au fost afectate instalațiile SCB.

Materialul rulant

Ca urmare a producerii acestui eveniment a deraiat vagonul de călători nr.50532296005-3 (al 2-lea din compunerea trenului), de ultimele două osii a celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers.

Perturbații în circulația feroviară

Ca urmare a producerii acestui accident feroviar a fost închisă accidental circulația trenurilor prin Hm Șag. Circulația trenurilor s-a reluat în data de 19.09.2024 la ora 11:00, pe linia III directă cu restricție de viteză de 5 km/h pilotat de organ L. După finalizarea lucrărilor la schimbătorul de cale nr.5 s-a ameliorat restricția de viteză la 15 km/h pe linia III directă.

În data de 18.10.2024 s-a reluat circulația trenurilor peste schimbătorul de cale nr.9 după finalizarea lucrărilor de reparații cu viteza de 15 km/h.

Au fost înregistrate un număr de 239 minute întârziere în circulația unui tren de călători. Au fost anulate 10 trenuri de călători pe relația Timișoara Nord – Arad fiind asigurată transbordarea calatorilor cu mijloace auto.

Persoane vătămate

În urma producerii accidentului nu s-au înregistrat victime.

Măsurile luate și lucrări executate pentru restabilirea circulației feroviare

Vagonul deraiaș a fost repus pe calea de rulare, cu ajutorul vinciurilor hidraulice, la ora 11:22.

Alte pagube materiale

Nu este cazul.

CONCLUZII

Rezumatul analizei și concluzii

La data de 19.09.2024, ora 07:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Timișoara - Arad (linie simplă electrificată), la intrarea în Hm Șag, pe zona macazului schimbătorului de cale nr. 5 la km 39+375, având parcurs de intrare la linia 2 abătută, în circulația trenului de călători Regio nr.2601 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu a vagonului nr. 50538296005-3, ultimul din compunerea trenului.

Pe zona macazului schimbătorului de cale nr.5, la km 39+375, s-a constatat că acul drept, neactiv, de pe firul drept în sensul de mers al trenului, prezenta o rupere transversală la o distanță de 4,73 m față de vârful acului, în dreptul orificiului de prindere a barei de legătură a dispozitivului ajutător de manevrare cu arcuri din talpa acului.

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii după producerea accidentului, prezentate în cuprinsul raportului de investigare, se poate afirma că, ruperea transversală a acului neactiv, generată ca urmare a scăderii rezistenței la oboseală a materialului din care era confecționat acul în urma solicitărilor ciclice de durată la care au fost supuse în exploatare atât acul cât și bolțul de fixare al dispozitivului ajutător de manevrare cu arc, a condus la producerea deraierii.

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:

Factor cauzal

Ruperea transversală a acului drept (de pe partea dreaptă în sensul de mers al trenului), aferent macazului schimbătorului de cale nr.5, ac ce se afla în poziție neactivă (dezlipit de contraac). Ruperea s-a produs în secțiunea din dreptul orificiului de prindere cu bolț al brațului de legătură al dispozitivului ajutător de manevrare cu arc din talpa acului și a determinat deraierea ultimului boghiu al vagonului nr. 50532296005-3 (al 2-lea din compunerea trenului), prin escaladarea roții din partea dreaptă a primei osii aferente celui de-al doilea boghiu a porțiunii de ac ruptă (de la secțiunea de rupere spre călcâi). Escaladarea s-a produs ca urmare a revenirii acului neactiv în poziția lipită de contraac pe această porțiune în urma ruperii complete a acului.

Ruperea acului sub acțiunea forțelor transmise de roțile materialului rulant în deplasare a fost generată ca urmare a scăderii rezistenței la oboseală a materialului din care era confecționat acul, din cauza uzurii în timp a structurii materialului, în urma solicitărilor ciclice de durată la care au fost supuse în exploatare atât acul cât și bolțul de fixare al dispozitivului ajutător de manevrare cu arc. Deformațiile

din cristale au produs o lărgire a zonelor de alunecare, generând condiții de apariție a microfisurilor caracteristice ruperii prin oboseală ce s-au extins în jurul orificiului de prindere a bolțului din talpa acului, cu efect de concentrator de tensiune, producând ruperea cu caracter fragil în zona concentratorului de tensiune maxim.

Factor contributiv

Nu au fost identificați factori contributivi.

Factori sistemici

- Nefectuarea lucrărilor de reparații capitale pentru readucerea elementelor componente ale căii ferate la parametrii proiectați ai liniei în vederea asigurării circulației trenurilor în condiții de siguranță, cu vitezele de circulație și tonajele stabilite.
- Asigurarea unui volum inadecvat al resurselor umane, în raport cu cel necesar, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei.
- Gestionarea ineficace a riscului asociat pericolului de menținere în cale a șinelor cu tonaj înmagazinat depășit de către administratorul de infrastructură.

Recomandări privind siguranța

Măsuri luate de la producerea accidentului

După producerea accidentului feroviar din data de 19.09.2024, a fost înlocuit macazul cu ace flexibile aferent schimbătorului de cale nr.5 din Hm Șag.

Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe, fără relevanță asupra cauzelor producerii accidentului: asigurarea unui interval de închidere de linie sub limita inferioară prevăzută în *Prescripțiile tehnice pentru executarea în comun a lucrărilor de revizii bianuale/anuale la electromecanisme, verificarea fixătoarelor și verificarea părților ascunse la aparatele de cale* nr. 3/4/1/55/14.02.2024 pentru închiderea de linie efectuată în data de 17.09.2024 pentru lucrările comune L+CT de verificări părți ascunse și revizie bianuală a electromecanismului de macaz la schimbătorul de cale nr.5 din Hm Șag și executarea acestor lucrări cu un număr redus de salariați, sub cel prevăzut de codurile de practică pentru aceste lucrări.

În data de 17.09.2024 s-au efectuat lucrări comune L+CT de verificări părți ascunse și revizie bianuală la electromecanisme și fixătoare de macaz. Lucrările s-au executat în conformitate cu programul de verificare a părților ascunse la aparatele de cale de pe raza secției L3 Timișoara nr.3/3/1/3/4957 din 06.09.2024 întocmit de către Secția L3 Timișoara și aprobat de conducerea SRCF Timișoara, a prescripțiilor tehnice nr.3/4/1/55/14.02.2024 întocmite de către Divizia Instalații, Serviciul Instalații Semnalizare și aprobate de către conducerea SRCF Timișoara și a telegramelor de aprobare a închiderilor de linie nr.25 din 13.08.2024.

Execuția lucrărilor comune L+CT de verificări părți ascunse și revizie bianuală la electromecanisme de macaz a fost consemnată în RRLISC în data de 17.09.2024, ora 11,25, fiind solicitată închiderea liniei pentru execuția lucrărilor în intervalul 11,30 – 13,00, respectiv pentru 90 minute. Conform prevederilor din prescripțiile tehnice întocmite pentru executarea lucrărilor, se specifică la cap. II Programarea lucrărilor, punctul 2.5: „*Pentru executarea completă a operațiilor tehnologice prevăzute este necesară scoaterea din funcțiune a electromecanismului de macaz și închiderea liniei pentru verificarea părților ascunse timp de 90 – 120 minute pentru schimbătorul simplu, respectiv de 120 – 180 minute pentru traversarea cu joncțiune dublă*”.

După transmiterea operatorului RC a solicitării de închidere a lucrărilor și după primirea dispoziției RC privind aprobarea lucrărilor, IDM consemnează în RRLISC faptul că operatorul RC a aprobat

închiderea de linie la ora 11,38 până la ora 13,00, respectiv pentru o durată de 82 minute, sub limita inferioară necesară executării complete a operațiilor tehnologice pentru lucrările de verificări părți ascunse la aparatele de cale.

Formația de lucru din cadrul districtului de linii nr.9 Aradu Nou care a participat la execuția lucrărilor a fost compusă dintr-un număr de doi lucrători (un meseriaș de cale și un muncitor necalificat), sub cel prevăzut de Codul de practică *Norme de timp pentru lucrările de întreținere curentă și reparația periodică a liniilor de cale ferată normală* ediția 1990 (pentru execuția lucrărilor de revizie bianuală la aparatele de cale - schimbător de cale simplu tip 49 și mai mare este prevăzută o formație minimă de 4 meseriași de cale și 2 meseriași atelier).

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, precum și măsurile deja adoptate după producerea incidentului, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, **comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta este luată în considerare și, dacă este cazul, este urmată.**

Preambul recomandare de siguranță nr. 496/1

În urma analizării Registrului de riscuri – 2024 întocmit de către Divizia Linii – SRCF Timișoara pentru ramura linii, comisia de investigare a constatat că nu a fost efectuată o analiză privind evaluarea riscului de rupere a șinei identificat în „Evidența pericolelor privind siguranța feroviară - Linii”, asociat pericolului „șine defecte de categoria I-a sau cu tonaj înmagazinat depășit, menținute în cale”.

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

Recomandarea de siguranță nr. 496/1

Administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului generat de menținerea în cale a șinelor defecte de categoria I-a sau cu tonaj înmagazinat depășit și va stabili măsurile de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestui risc.

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>

