



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ  
ROMÂNĂ  
- AGIFER -

RAPORT ANUAL  
2024



## INTRODUCERE

Acesta este raportul anual al Agenției de Investigare Feroviară - AGIFER (denumită în continuare AGIFER) pentru anul calendaristic 2024. Acesta îndeplinește cerințele Directivei 2016/798/CE a Parlamentului European și a Consiliului, transpusă în legislația română prin Ordonanța de urgență nr.73/2019 *privind siguranța feroviară*.

Această legislație de referință se regăsește și pe site-ul web al AGIFER, la adresa [www.agifer.ro](http://www.agifer.ro).

## Cuprins

<b>1 PREZENTARE</b> .....	4
1.1 Cuvânt înainte al Directorului General al AGIFER .....	4
1.2 Rolul și scopul .....	6
1.3 Date generale privind AGIFER .....	6
1.4 Organizarea.....	6
1.5 Grafic organizațional .....	7
<b>2 PROCESUL DE INVESTIGARE</b> .....	8
2.1 Evenimentele feroviare care au fost investigate .....	8
2.2 Situația acțiunilor de investigare deschise/ finalizate în ultimii 5 ani.....	11
2.3 Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional).....	11
2.4 Diagrama procesului de investigare .....	12
<b>3 INVESTIGAȚII</b> .....	13
3.1 Privire de ansamblu a investigațiilor finalizate în anul 2024 comparativ cu anul 2023, identificarea principalelor tendințe.....	13
3.2. Investigații finalizate și investigații deschise în anul 2024 .....	13
3.3. Studii de cercetare (sau studii de siguranță) finalizate sau comandate în anul 2024.....	29
3.4.Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate și închise în anul 2024.....	31
3.5 Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani .....	92
<b>4 RECOMANDĂRI</b> .....	93
4.1. Scurtă prezentare și analiză a recomandărilor de siguranță emise în anul 2024.....	93
4.2. Situația implementării recomandărilor de siguranță emise în ultimi 5 ani .....	101

## 1 PREZENTARE

### 1.1 Cuvânt înainte al Directorului General al AGIFER

Anul 2024 a fost unul în care numărul acțiunilor de investigare deschise de AGIFER a crescut față de anii anteriori, tendința fiind similară și pentru numărul de rapoarte finalizate. Acest lucru a însemnat de fapt creșterea volumului de activitate raportat la numărul de investigatori comparativ cu anul 2023, în condițiile în care legislația, situația bugetară a instituției și nivelul salarial, sub cel din domeniul feroviar, au limitat posibilitățile de creștere a numărului de angajați de specialitate cu experiența și nivelul de pregătire imperios necesare.

AGIFER a declanșat investigația pentru un număr de 60 accidente și incidente, dintre care 30 au fost declanșate ca urmare a deciziei Directorului General (în conformitate cu prevederile OUG 73/2019 care transpune Directiva nr.798/2016), iar pentru alte 30 s-a deschis investigația ca urmare a obligațiilor impuse de legislația națională subsecventă, respectiv prevederile HG nr.117/2010.

Față de anul anterior s-a dublat numărul de investigații deschise de către AGIFER pentru accidente produse prin coliziuni între trenuri sau între vehicule feroviare pentru care, din fericire, nu au existat ca urmări persoane rănite sau decedate.

Din cele 29 accidente feroviare pentru care s-a finalizat investigația în perioada analizată, 2 cazuri au fost coliziuni (1 caz în care un tren de călători a ajuns din urmă și a intrat în coliziune cu un tren de marfă, iar în altul s-a produs coliziunea a 2 locomotive care circulau izolate), 22 au fost deraieri și 5 incendii ale materialului rulant (3 la automotoare, 1 la o locomotivă și 1 la vagoane de călători).

Factorii cauzali identificați în cazul celor 22 de deraieri au relevat neconformități privind starea căii și în special starea necorespunzătoare a traverselor din lemn (12 cazuri), neconformități legate atât de starea căii cât și de cea a materialului rulant (3 cazuri), probleme la materialului rulant implicat (6 cazuri) și 1 caz de neconformități privind încărcarea vagoanelor.

Problemele identificate frecvent în investigațiile realizate au fost, în continuare, cele legate de resursele insuficiente alocate pentru mentenanță și investiții, fapt care nu a permis respectarea termenelor de reparații la infrastructura feroviară și, în anumite cazuri, la materialul rulant (în special în cazul operatorilor feroviari deținută de stat). De asemenea, deficitul de resursă umană specializată influențează defavorabil modul de desfășurare al activității. Totodată, evaluarea, gestionarea și ținerea sub control a riscurilor necesită o atenție deosebită în continuare.

În ceea ce privește cadrul legislativ care guvernează activitatea AGIFER, în anul 2024, prin ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, s-a modificat organigrama instituției, reducându-se numărul de posturi de conducere (cerință impusă de Legea 296/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung).

Există în continuare riscul apariției unui vid de reglementare în situația în care Comisia Europeană ar impune abrogarea actualului Regulament de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România. (regulament aprobat prin HG 117/2010 – act normativ care se află pe lista normelor naționale care necesită asanarea), având în vedere că, proiectul transmis de AGIFER pentru un nou regulament privind avizarea și investigarea nu a fost încă aprobat.

În ceea ce privește colaborarea cu celelalte organisme de investigare, din cadrul rețelei constituite la nivel European, AGIFER a continuat să participe activ la ședințele și în cadrul grupurilor de lucru:

- Grupul de lucru pentru evaluarea inter pares, în conformitate cu prevederile Art.22(7) din Directiva nr.798/2016 privind siguranța feroviară;
- Grupul de lucru pentru elaborarea ghidurilor Rețelei organismelor de investigare.

De asemenea, AGIFER a fost reprezentată în cadrul seminarelor ESReDA – Asociația pentru Siguranță Fiabilitate și Date, în care activează specialiști în investigația de siguranță din domeniul aerian, naval, terestru, chimic, nuclear, etc.

Colaborarea cu operatorii economici din domeniul feroviar în cursul desfășurării investigațiilor, chiar dacă concluziile rapoartelor de investigare nu au fost întotdeauna comode sau confortabile, relevând probleme reale ce trebuie foarte atent ținute sub control, s-a bazat pe comunicare, respectiv ascultarea, analizarea și prezentarea deschisă a punctelor de vedere și a argumentelor avute în vedere, conducând la concluzii finale cu un grad sporit de înțelegere și acceptare, având în vedere scopul comun al îmbunătățirii siguranței feroviare, ținând cont de învățămintele care se pot trage.

Pentru aceasta doresc să mulțumesc tuturor operatorilor feroviari, administratorului/ gestionarilor de infrastructură și entităților responsabile cu întreținerea, precum și angajaților acestora, cu care am colaborat și am comunicat eficient în cursul investigațiilor, care ne-au sprijinit în demersul nostru, pentru a crește exactitatea, eficiența și efectele așteptate, de îmbunătățire a siguranței feroviare.

**Director General AGIFER  
Laurențiu Cornel DUMITRU**

## 1.2 Rolul și scopul

### Rolul Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER

AGIFER investighează toate accidentele și incidentele în circulația trenurilor produse pe rețeaua de transport feroviar și cu metroul precum și incidentele care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiunile tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate componente ale sistemului feroviar de mare viteză și convențional european.

În conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență nr.73/2019 *privind siguranța feroviară* și a Hotărârii Guvernului nr.117/02.03.2010 prin care a fost aprobat Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România (denumit în continuare *Regulament de investigare*), în luarea deciziei privind deschiderea unei acțiuni de investigare, AGIFER, ține seama de:

- gravitatea accidentului sau incidentului;
- dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;
- impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar;
- cereri ale administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

### Scopul urmărit de AGIFER

Prin acțiunile de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare AGIFER urmărește îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea producerii unor accidente sau incidente în condiții similare celor investigate. Acțiunile de investigare, atunci când este necesar, au ca rezultat final recomandări de siguranță, care reprezintă propuneri pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

## 1.3 Date generale privind AGIFER

### Personal angajat la finalul anului 2024

În cadrul AGIFER, la finalul anului 2024, și-au desfășurat activitatea un număr total de 42 salariați, din care:

- 1 director general;
- 1 director general adj.;
- 1 director economic;
- 4 consilieri director general;
- 1 șef serviciu;
- 1 auditor;
- 2 consilier juridic
- 21 investigatori;
- 7 experți;
- 1 tehnician;
- 1 referent;
- 1 economist.

### Bugetul alocat

Pentru desfășurarea activității, în anul 2024, AGIFER a avut cheltuieli bugetare de 10.291.389 lei, echivalent 2.068.995 euro (curs de referință la 31.12.2024 - 1 € = 4,9741 lei).

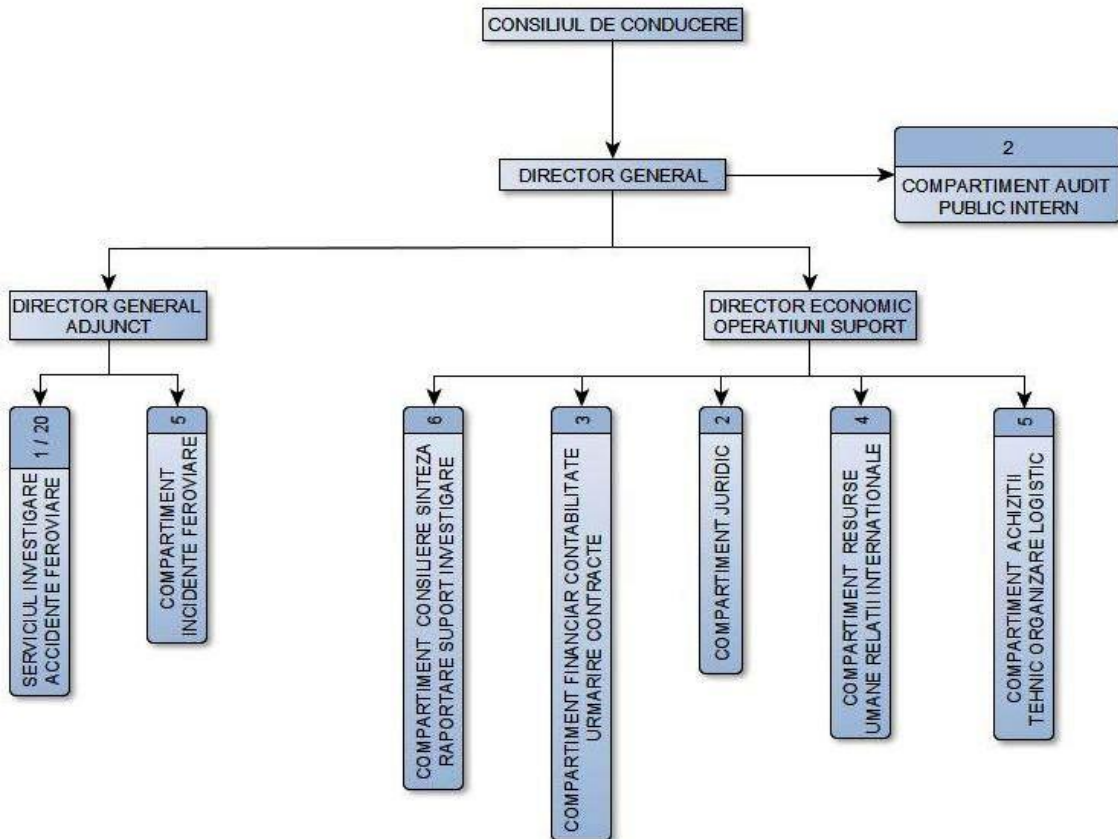
## 1.4 Organizarea

În cursul anului 2018, prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr.1171/11.07.2018 a fost aprobată structura organizatorică a Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER, aceasta fiind prezentată mai jos:

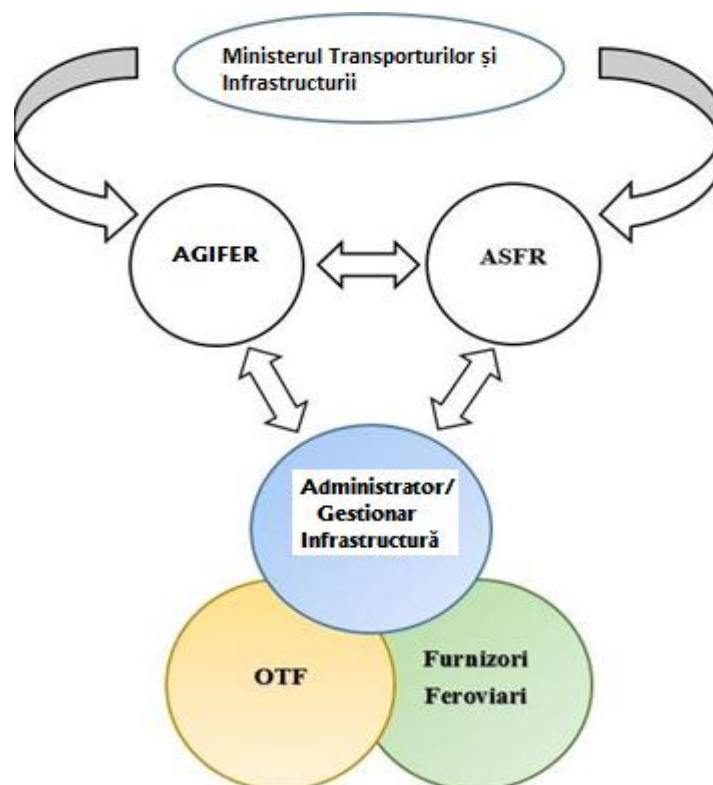
## AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER

TOTAL PERSONAL = 50

FUNȚII DE CONDUCERE = 4



### 1.5 Grafic organizațional



## 2 PROCESUL DE INVESTIGARE

Investigația este un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analiza informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță.

Investigatori principali își îndeplinesc sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară. Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

Rezultatul acțiunii de investigare a unui accident sau incident, constituie obiectul raportului de investigare întocmit în funcție de gravitatea accidentului sau incidentului. Raportul descrie obiectivele investigației și cuprinde, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

Investigația se desfășoară într-un mod cât mai transparent, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să se partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar implicați, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, Agenția Uniunii Europene pentru căile ferate, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului de investigare. În acest sens în ultima etapă a procesului de investigare AGIFER întocmește un proiect de raport pe care îl transmite tuturor celor menționați anterior pentru a le acorda posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante.

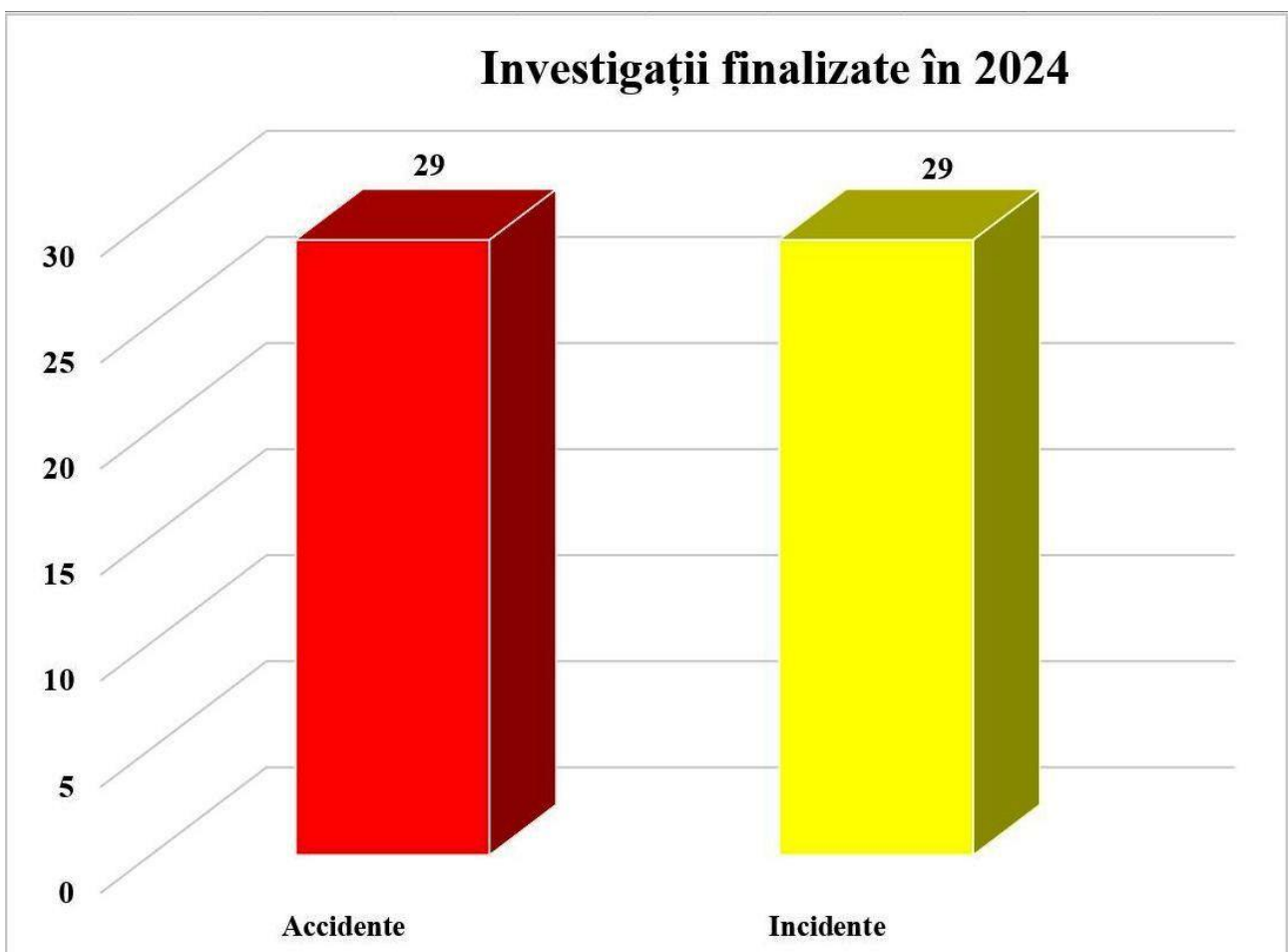
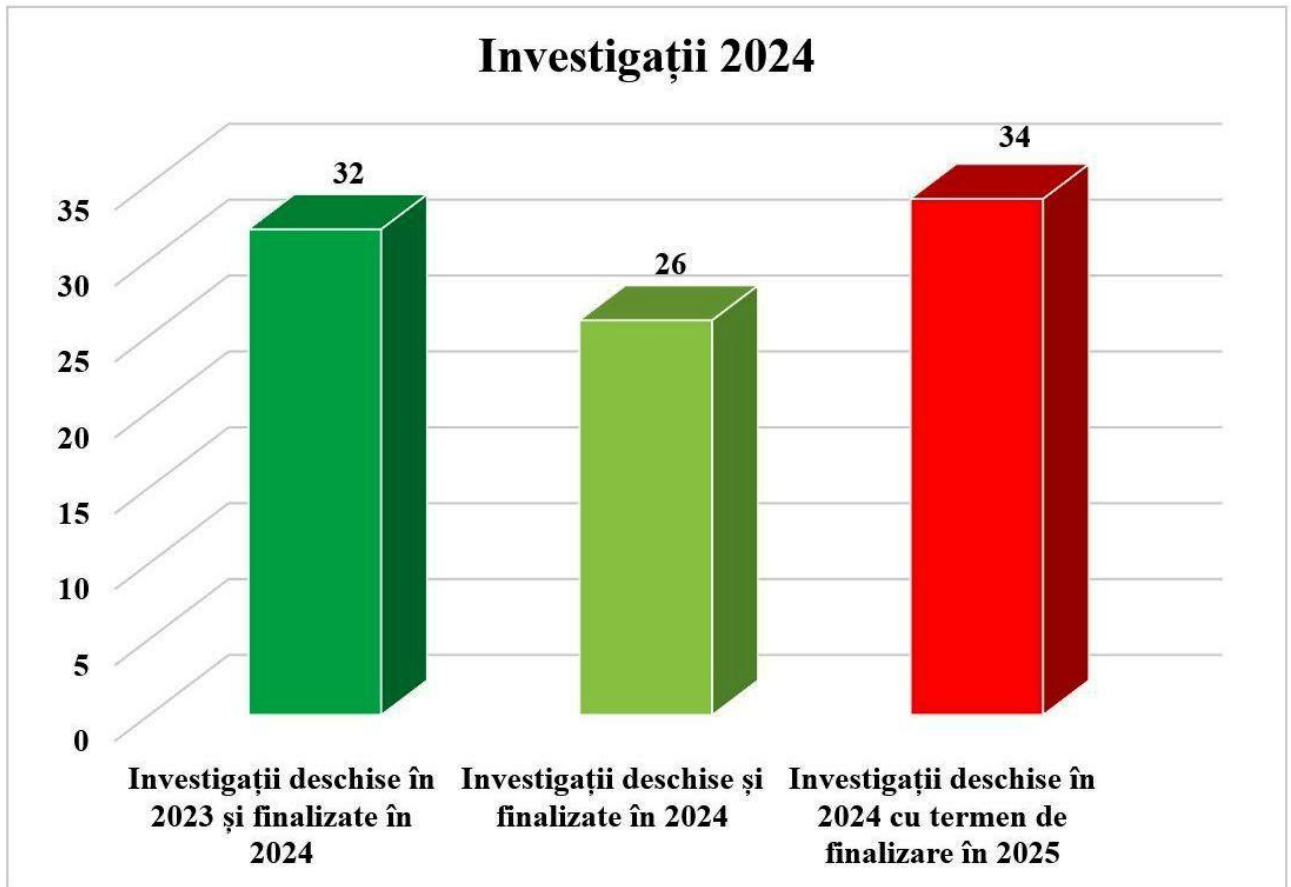
Informațiile tehnice furnizate, punctele de vedere și comentariile făcute sunt analizate și dacă sunt relevante pentru investigare, acestea vor fi luate în considerare fiind incluse în raportul final. Raportul de investigare este avizat de conducerea Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER în vederea și publicare pe site-ul acesteia.

### 2.1 Evenimentele feroviare care au fost investigate

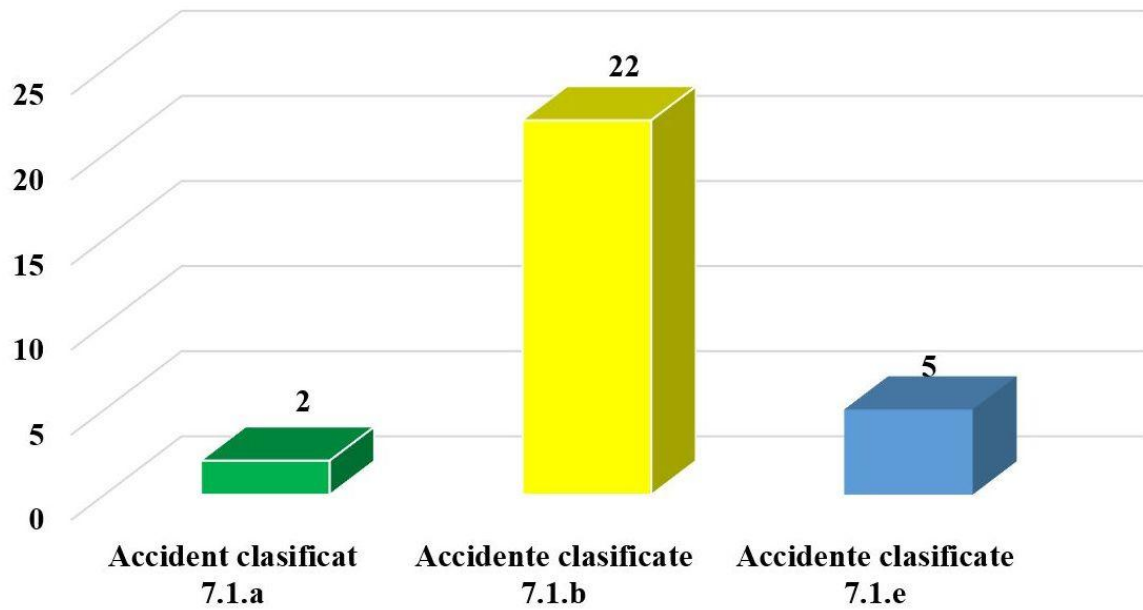
În cursul anului 2024 personalul AGIFER a investigat un număr de **93** accidente/incidente, în conformitate cu prevederile *Ordonanței de urgență nr.73/2019* și a *Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România* aprobat prin *HG 117/2010* – denumit în continuare *Regulament de investigare*. Din cele **93** acțiuni de investigare, un număr de **33** erau deschise din anul 2023 (32 din acestea fiind finalizate în cursul anului 2024, pentru un caz a fost publicată o declarație intermediară acesta rămânând în lucru), iar celelalte **60** au fost deschise în cursul anului 2024.

În anul 2024, au fost finalizate și închise **58** acțiuni de investigații, respectiv:

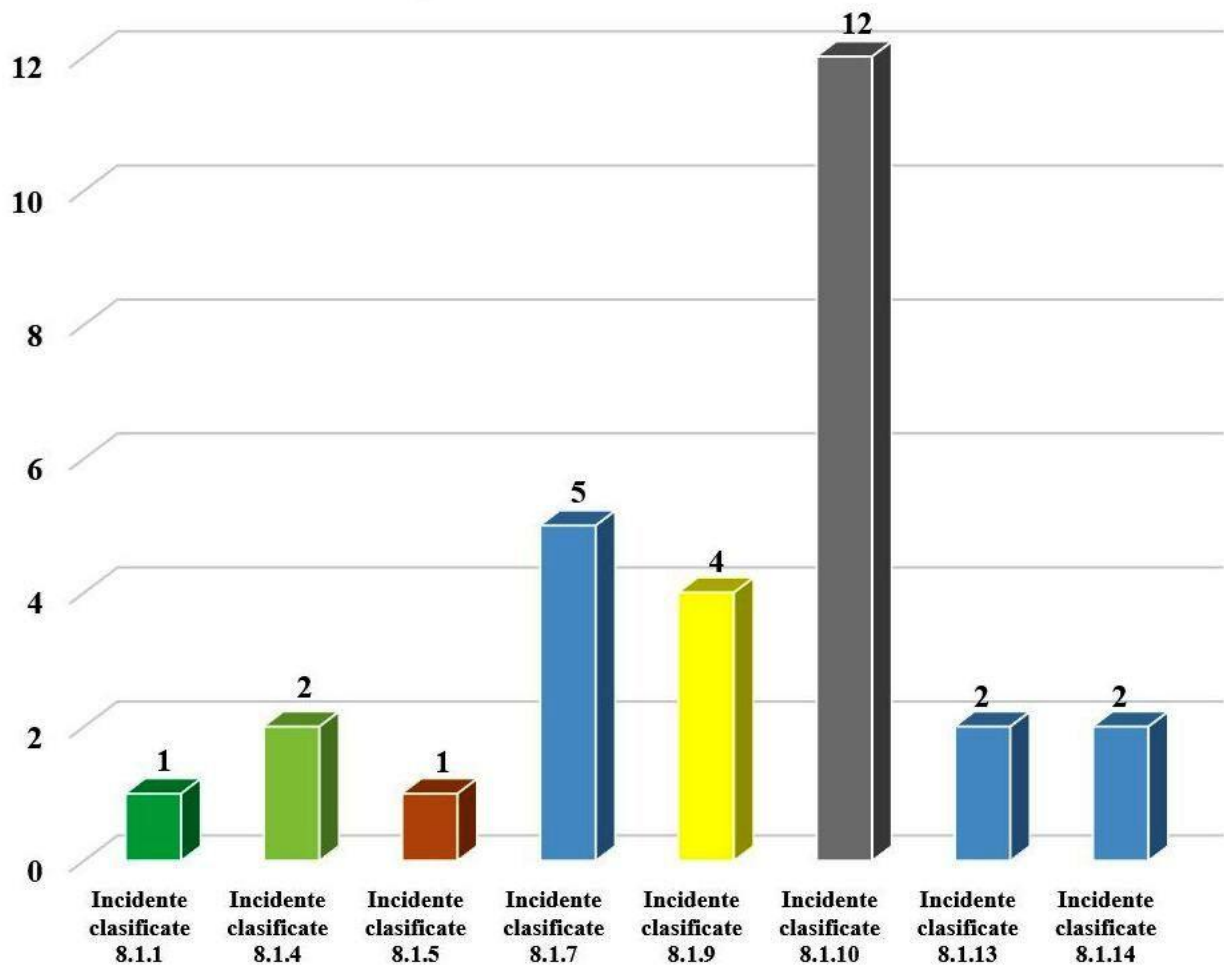
- **29 accidente feroviare;**
- **29 incidente feroviare** clasificate conform prevederilor art.8.1 grupa A din *Regulamentul de investigare*, pentru care Agenția de Investigare Feroviară Română a asigurat investigatorul principal.



## Investigații accidente finalizate în 2024



## Investigații incidente finalizate în 2024



## 2.2 Situația acțiunilor de investigare deschise/ finalizate în ultimii 5 ani

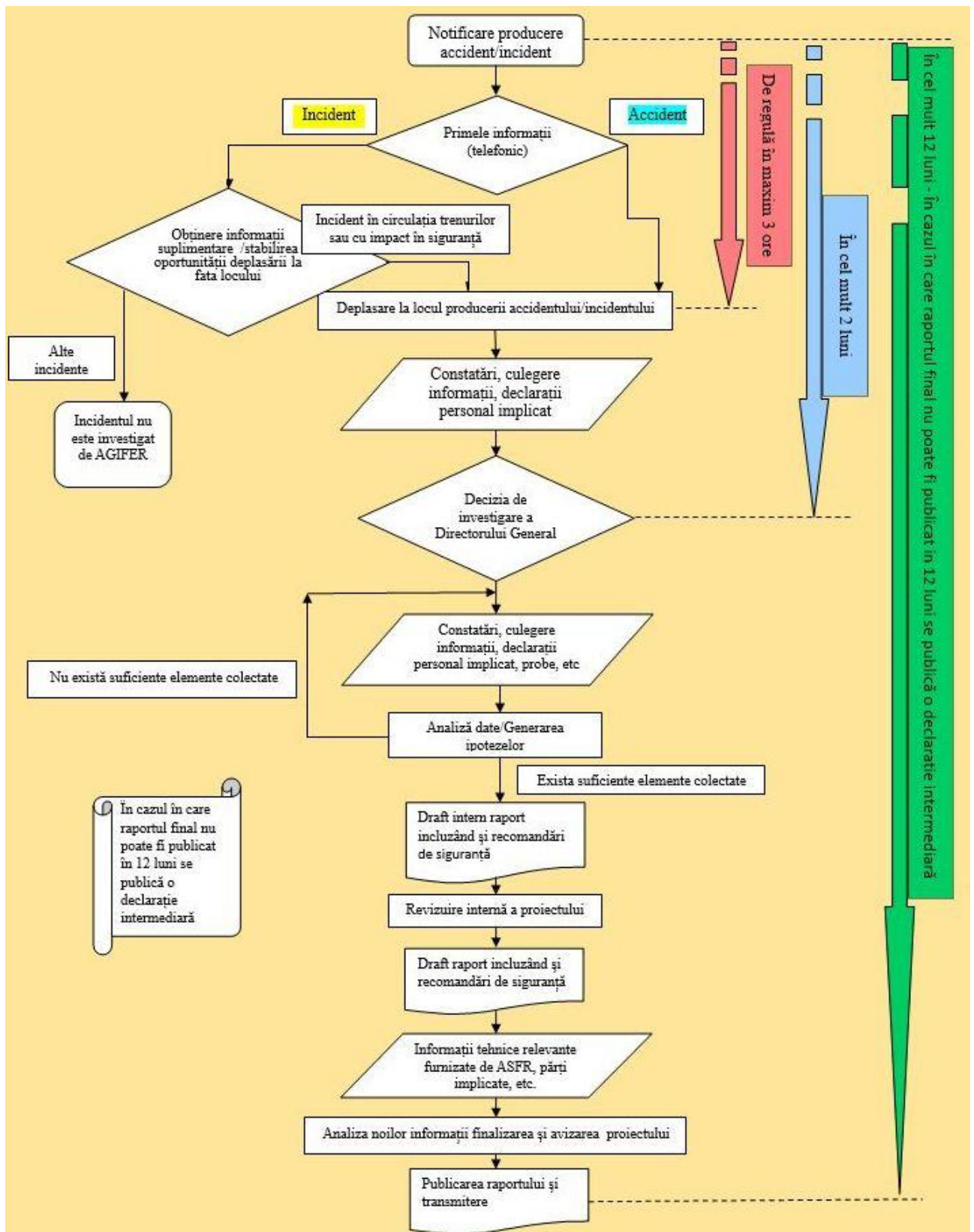
	Număr investigații deschise			Număr investigații finalizate		
	Accidente	Incidente	TOTAL	Accidente	Incidente	TOTAL
Anul 2020	29	17	<b>46</b>	42	25	<b>67</b>
Anul 2021	32	25	<b>57</b>	30	24	<b>54</b>
Anul 2022	33	20	<b>53</b>	34	22	<b>56</b>
Anul 2023	27	26	<b>53</b>	31	25	<b>56</b>
Anul 2024	29	31	<b>60</b>	29	29	<b>58</b>

## 2.3 Instituțiile implicate în investigare (în mod curent sau excepțional)

De la înființare și până în prezent, pe parcursul desfășurării acțiunilor de investigare Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER a cooperat cu autoritățile responsabile cu ancheta judiciară, precum și cu alte autorități cu atribuții de intervenție la locul accidentului/incidentului.

În conformitate cu prevederile din Ordonanței de urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviară, în realizarea investigațiilor Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER poate apela în caz de nevoie la specialiști din domenii conexe. În cursul anului 2024 nu au fost cazuri de cooptare în comisiile de investigare a accidentelor feroviare de specialiști din afara AGIFER.

## 2.4 Diagrama procesului de investigare



## 3 INVESTIGAȚII

## 3.1 Privire de ansamblu a investigațiilor finalizate în anul 2024 comparativ cu anul 2023, identificarea principalelor tendințe.

Tipul accidentelor investigate în anul 2024 <sup>(1)</sup>	Numărul accidentelor	Numărul victimelor		Pagube cu TVA <sup>(2)</sup> (lei)	Pagube TVA <sup>(2)</sup> (€)	Tendință comparativ cu anul 2023 a numărului accidentelor (Diferența dintre numărul de cazuri și procentual)
		Morți	Răniți grav			
Coliziuni între trenuri	2	-	14	4.073.994,29	819.468,65	+1 (+100%)
Deraieri de trenuri	22	-	-	3.607.429,62	725.016,58	-4 (-15,38%)
Loviri ale vehiculelor rutiere la treceri la nivel	0	-	-	-	-	0 (0%)
Incendii la materialul rulant	5	-	-	11.684.560,67	2.348.287,45	+1 (+25,00%)
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>14</b>	<b>19.365.984,58</b>	<b>3.892.772,68</b>	<b>-2</b> <b>(-6,45%)</b>

(1) a fost luat în considerare anul finalizării investigației;

(2) conform documentelor transmise de părțile implicate până la data finalizării investigației.

## 3.2. Investigații finalizate și investigații deschise în anul 2024

În anul 2024 Agenția de Investigare Feroviară Română a finalizat și închis 58 acțiuni de investigare (din care 32 au fost investigații deschise în anul 2023) și a inițiat procedura de investigare pentru un număr de 60 cazuri. Din cele 60 cazuri la 26 au fost finalizate și închise investigațiile în anul analizat iar pentru 34 urmează a fi finalizate și închise investigațiile în anul 2025.

În tabelul de mai jos prezentăm investigațiile și temeiul legal în care au fost efectuate acestea ținând seama de cerințele Directivei europene privind siguranța feroviară și legislația națională.

## Investigații finalizate în anul 2024

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației <sup>(1)</sup>	Data finalizării
1	07.01.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Războieni – Cluj Napoca (linie dublă, electrificată), în stația Câmpia Turzii, în circulația trenului de marfă nr.56004, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea vagonului nr.31537982021-2, de ambele osii ale celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers.	i	04.01.2024
2	26.01.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București Nord - Videle (linie dublă electrificată), în stația Bucureștii Noi, linia 1C, Km 0+843, în circulația trenului de marfă nr.57704 (aparținând operatorului de transport feroviar CER-FERSPED SA), s-a	i	23.01.2024

		produs deraierea locomotivei EA 038 de prima osie, în sensul de mers.		
3	22.02.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Jibou - Șarmășag (linie simplă, neelectrificată), <b>între stațiile Zalău Nord și Mirșid</b> , în circulația trenului de călători Regio nr.4363 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea automotorului ADH nr.1416 de penultimul boghiu (osiile 9 și 10 în sensul de mers).	i	19.02.2024
4	28.02.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Apața și Augustin</b> , s-a produs deraierea celei de a treia osii, în sensul de mers, al celui de al 8-lea vagon din compunerea trenului de marfă nr.67815, aparținând operatorului de transport feroviar CER FERSPED SA.	i	07.02.2024
5	13.03.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, <b>în stația Roșiori Nord</b> , s-a produs ajungerea din urmă și tamponarea trenului de marfă nr.50514 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania), de către trenul de călători nr.1822 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).	i	11.03.2024
6	17.03.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Beia și Cața</b> , s-a produs deraierea de ambele boghiuri ale vagonului nr.31533960791-5, aflat penultimul în compunerea trenului de marfă nr.66358 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.	i	06.03.2024
7	28.03.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), <b>între stațiile Popești Vâlcea și Berbești</b> , la km.21+550, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea primei osii, a primului boghiu, în sensul de mers, a locomotivei împingătoare DA 1129.	i	26.03.2024
8	18.04.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Ronaț Triaj Gr. D – Cenad (secție neinteroperabilă gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov), <b>între stațiile Sânnicolau Mare și Cenad</b> , la km 68+513, s-a produs deraierea primelor osii, în sensul de mers, de la cele două boghiuri ale vagonului motor nr.95539970556-0 și a primei osii a primului boghiu, în sensul de mers, al remorcii de automotor nr.95535570456-5, din compunerea automotorului AMX 556 ce forma trenul de călători nr.11187 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL).	i	03.04.2024

9	17.05.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord, <b>între stațiile Toporu și Chiriacu</b> (linie simplă neelectrificată), la km 31+173, s-a produs coliziunea între locomotiva DA1692, care circula ca tren de marfă nr.79562 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă United Railways SRL) și locomotiva izolată DA1566, care circula ca tren de marfă nr.88324 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier - România SRL).	i	16.05.2024
10	08.06.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Copșa Mică (linie dublă electrificată), <b>în stația Sighișoara</b> , în circulația trenului de marfă nr.66691-007, aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA, trenul având parcurs de intrare la linia nr.5 abătută (din direcția Albești Târnava) a depășit semnalul de ieșire X5 ce afișa spre tren indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul!”, a talonat macazul nr.26 și s-a angajat pe parcursul de intrare al trenului de marfă nr.57700-005 aparținând operatorului de transport feroviar CER FERSPED SA.	iii	23.05.2024
11	01.08.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori – Videle (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Roșiori Nord și Atârnați</b> , în circulația trenului nr.96212, (aparținând administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA), format dintr-o mașină multifuncțională autopropulsată – MSM tip FST3500 Colmar nr.6698, s-a produs deraierea acesteia.	i	31.07.2024
12	05.08.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Copșa Mică (linie dublă electrificată), <b>în stația Dumbrăveni</b> , s-a declanșat un incendiu la locomotiva BB 528 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.58808 aparținând operatorului de transport Rail Force SRL.	i	24.07.2024
13	09.08.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, pe secția de circulație Galați Brateș – Racordare CSG – Cătușa, linia 706M, <b>în stația Cătușa</b> , în circulația trenului de marfă nr.77546 (aparținând operatorului de transport feroviar Unicom Tranzit SA), s-a produs deraierea a primelor două vagoane de marfă de cale largă din compunerea trenului.	i	08.08.2024
14	23.08.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Blaj – Praid (linie simplă neelectrificată), <b>între stațiile Târnăveni Vest și Jidvei</b> , la km.23 + 400, s-a declanșat un incendiu la vagonul motor AMX 525 din trenul de călători Regio nr.11316, aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL.	i	20.08.2024

15	01.09.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Oradea – Salonta (linie simplă neelectrificată), <b>între stațiile Leș Bihor și Oradea Vest</b> , la km.108 + 200, în circulația trenului de călători Regio nr.3111 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), format din automotoarele nr.9553978-1008-1 și nr.9553978-1009-9, s-a declanșat un incendiu la automotorul nr.9553978-1008-1, aflat al 2-lea din compunere.	i	28.08.2024
16	08.09.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Suceava Nord – Pașcani, <b>în stația Verești</b> , s-a produs depășirea semnalului de intrare YII al stației, care avea indicația „ <i>OPREȘTE fără a depăși semnalul</i> ” de către trenul de călători nr.1752, remorcat cu locomotiva EA598, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	iii	24.07.2024
17	10.09.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Constanța Mărfuri - Capu Midia, <b>în stația Capu Midia</b> , la km.0 + 160, în circulația trenului de marfă nr.67055010, aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA, remorcat cu locomotiva DA 216, s-a produs deraierea locomotivei de primele două osii.	i	21.08.2024
18	17.09.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași, <b>în stația Cernele</b> , locomotiva electrică LEMA 063, aparținând Vest Trans Rail SRL, locomotivă izolată care se afla în staționare pe linia nr.11 din data de 16.09.2023, ora 20:55, s-a pus în mișcare spre direcția Ișalnița și a talonat macazul schimbătorului de cale nr.22 din capătul Y al stației, după care s-a înscris pe firul nr.I de circulație pe distanța Cernele – Ișalnița oprindu-se după ce a parcurs circa 3,6 km în linie curentă.	iii	18.03.2024
19	03.10.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă, electrificată), la km.223+139.5, firul I, <b>între stațiile Augustin și Racoș</b> , s-a produs deraierea de toate osiile a vagonului nr.88537980117-2, aflat al 23-lea vagon în compunerea trenului de marfă nr.66633-002, aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA.	i	01.10.2024
20	24.10.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Costești – Roșiori Nord (linie simplă, neelectrificată), <b>între stațiile Costești și Miroși</b> , la km 138 + 830, s-a produs deraierea primului boghiu în sensul de mers, al celui de al 13-lea vagon din compunerea trenului de marfă	i	23.10.2024

		nr.66764 aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA.		
21	04.11.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Periam – Aradu Nou secție neinteroperabilă gestionată de către SC RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă neelectrificată, <b>între stațiile Periam și Zădăreni</b> , la km.15 + 400, în circulația trenului de călători Regio nr.11160 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL), s-a declanșat un incendiu la vagonul motor AMX nr.95539970533 – 9.	i	30.10.2024
22	05.11.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Drăgotești – Turceni (linie simplă electrificată), <b>între stațiile Drăgotești și Borăscu</b> , la km 28+480, în circulația trenului de marfă nr.65004 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea primelor 8 vagoane, seria Fals încărcate cu cărbune, din compunerea trenului.	i	30.10.2024
23	14.11.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara - Arad (linie simplă electrificată), la ieșirea din <b>stația Aradu Nou</b> , pe linia 3 abătută la km 51+654, în circulația trenului de marfă nr.66653013 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea a 6 vagoane cisternă încărcate cu motorină (de la al 3-lea la al 8-lea vagon din compunere), din care două s-au răsturnat.	i	03.10.2024
24	27.11.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Lețcani - Dorohoi (linie simplă, neelectrificată, gestionată de RC-CF TRANS Brașov SRL), <b>între stațiile Trușești și Todireni</b> , km 77+326, în circulația trenului de marfă nr.66952027 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, al celui de-al 11-lea vagon din compunerea trenului.	i	05.11.2024
25	28.11.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Siculeni – Deda (linie simplă electrificată), <b>între stațiile Voșlăbeni și Izvoru Mureșului</b> , s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei cu numărul de înmatriculare 91530400146-3 ce asigura remorcarea trenului de marfă nr.66394 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.	i	21.11.2024
26	01.12.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Capu Midia - Dorobanțu, în <b>stația Capu Midia</b> , la km.32+250, în circulația trenului de marfă nr.66602030, s-a produs deraierea locomotivei titulare DA 1547 de primele 5 roți partea stângă sens de mers și a primelor 30 vagoane din compunerea trenului.	i	13.11.2024

27	04.12.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Ploiești Vest – Brașov (linie dublă electrificată), în <b>stația Azuga</b> , în circulația trenului de călători nr.1742 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs ruperea pantografului activ al locomotivei EA 583 de remorcare a trenului, pantograf care în căderea lui a spart un geam de la primul vagon al trenului ce a produs rănirea a trei persoane.	iii	02.12.2024
28	09.12.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în <b>stația Gălățeni</b> , pe secția de circulație Roșiori Nord – Videle, linie dublă electrificată, s-a produs scăparea trenului de marfă nr.68202 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL) remorcat cu locomotiva EA 079, ce se afla garat la linia nr.5, în direcția stației Olteni, depășirea mărcii de siguranță, talonarea schimbătorului de cale nr.14 și oprirea trenului peste schimbătorul de cale nr.10.	iii	20.08.2024
29	13.12.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Dej – Beclean pe Someș (linie dublă electrificată), la intrarea de pe fir I de circulație la linia 6 în <b>stația Beclean pe Someș</b> , a trenului de marfă nr.661004, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, s-a produs deraierea a 5 vagoane din compunerea trenului.	i	10.12.2024
30	22.12.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Chiajna - Videle, în <b>stația Zăvestreni</b> , în circulația trenului de călători nr.9304 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea locomotivei de remorcare de osia nr.6 (prima în sensul de mers).	i	03.12.2024
31	28.12.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Brăila - Făurei (linie dublă, electrificată), în <b>stația Făurei</b> , s-a produs lovirea cutiilor cu borne ale inductorilor de 500 Hz (km 172+490) și 1000/2000 Hz (km 172+240) aferenți semnalului YFII, de către chingile de legare și asigurare a mărfii de la trei vagoane din compunerea trenului de marfă nr.66050, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA.	iii	13.02.2024
32	28.12.2023	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Brăila - Făurei (linie dublă, electrificată), în <b>stația Urleasca</b> , s-a produs lovirea pichetului inductorului de 500 Hz al semnalului YII din haltă, de către chingile de legare și asigurare a mărfii de la două vagoane din compunerea trenului de marfă nr.66928, aparținând	iii	13.02.2024

		operatorului de transport feroviar de marfă CER-Fersped SA.		
33	01.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Cluj, secția de circulație Cluj Napoca – Războieni, <b>între stațiile Boju și Tunel</b> , s-a produs lovirea unui număr de 9 inductori de cale de către bucăți metalice desprinse de la vagonul nr.33535304637-8, aflat în compunerea trenului de marfă nr.66703-031, aparținând operatorului de transport feroviar Unicom Tranzit SA.	iii	20.02.2024
34	05.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Gura Motrului – Turceni (linie dublă electrificată), la intrarea trenului de marfă nr.65096 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA) în <b>stația CF Turceni</b> , peste schimbătorul de cale nr.47, s-a produs deraierea celui de al doilea boghiu al vagonului nr.315366514207, situat al 18-lea în compunerea trenului.	i	20.12.2024
35	05.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Strehăia - Drobeta Turnu Severin (linie simplă electrificată), în <b>stația Balota</b> , în circulația trenului de marfă nr.66240 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea de prima osie a locomotivei împingătoare EA 91 53 0400 478 – 0.	i	23.12.2024
36	10.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Alunu (linie simplă, neelectrificată), <b>între stațiile Popești Vâlcea și Băbeni</b> , la km 15+130, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers, a celui de al doilea boghiu de la vagonul nr.81536650824-1, situat al 14-lea în compunerea trenului.	i	20.12.2024
37	23.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Salva – Beclean pe Someș (linie simplă, electrificată), <b>între stațiile Mogoșeni și Beclean pe Someș</b> , s-a declanșat un incendiu la vagonul de călători nr.50532049115-0 și, ulterior, extinderea acestuia la vagonul de călători nr.50532049112-7, vagoane care erau în compunerea trenului de călători nr.1830 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	i	23.12.2024
38	29.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București – Ploiești, în <b>stația Crivina</b> , s-a produs lovirea a 3 inductori de cale de către legătura de gardă din partea stângă, în sensul de mers, de la locomotiva EA 773, care remorca trenul de călători IC 538, aparținând	iii	22.03.2024

		operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.		
39	10.02.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord, (linie simplă, neelectrificată), în <b>stația Toporu</b> , s-a produs lovirea liniarelor și barelor de control ale macazului nr.1 de către rezervorul de colectare a reziduurilor desprins de la locomotiva DA 1541, care a remorcat trenul de marfă nr.56380, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA.	iii	01.04.2024
40	04.04.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord (linie simplă, neelectrificată), în <b>stația Târnavele</b> , s-a produs lovirea a 4 inductori de cale de către rezervorul de colectare a reziduurilor desprins de la DA 1502 care a remorcat trenul de marfă nr.61356, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA.	iii	27.05.2024
41	21.03.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord, pe <b>distanța Toporu – Giurgiu Nord</b> , s-a produs depășirea vitezei maxime admisă, impusă de restricția de viteză de 50 km/h, de către trenul de călători nr.1095 remorcat cu locomotiva GM 1384, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	iii	27.05.2024
42	16.04.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Ciulnița – Fetești, în <b>stația Jegălia</b> , s-a produs lovirea contragreutății de compensare a stâlpului LC SH 59 situat la km.127+800, de către ușa vagonului nr.61538487004-9, din compunerea trenului de călători nr.1887, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	iii	03.07.2024
43	21.04.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Bartolomeu – Zărnești, între stațiile Bartolomeu și Cristian, s-a produs lovirea inductorului aferent semnalului de avarie al trecerii la nivel echipată cu instalație automată de semnalizare rutieră cu semibariere tip BAT de la km.5+948, de către inductorul instalației INDUSI al automotorului ce a format trenul de călători Regio nr.11337, aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL.	iii	24.07.2024
44	26.04.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Dej Călători-Apahida, linie dublă electrificată, <b>între stațiile Dej Călători și Gherla</b> , fir I la km 40+760, s-a produs lovirea unui cupon de șină aflat în gabaritul liniei de către locomotiva DHC 473, din compunerea trenului de marfă nr. 66717025	iii	07.10.2024

		aparținând operatorului de transport feroviar Unicom Tranzita SA.		
45	02.05.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Golești–Titu, <b>stația Găești</b> , s-a produs depășirea semnalului luminos de ieșire YIII, care ordona oprirea, de către trenul de marfă nr.67752-001, aparținând operatorului de transport feroviar Tehnotrans Feroviar SRL.	iii	16.05.2024
46	10.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caransebeș – Strehaia, <b>pe distanța Drobeta Turnu Severin Mărfuri-Balota</b> , în circulația trenurilor de marfă nr.67002, nr.87067 și nr.87069, aparținând operatorului de transport feroviar Tim Rail Cargo SRL, s-a produs depășirea vitezei maxime admise impusă de restricția de viteză de 30 km/h.	iii	16.12.2024
47	15.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caransebeș – Strehaia, <b>pe distanța Drobeta Turnu Severin Mărfuri-Balota</b> , în circulația trenurilor de marfă nr.67002, nr.87051 și nr.67094, aparținând operatorului de transport feroviar Tim Rail Cargo SRL, s-a produs depășirea vitezei maxime admise impusă de restricția de viteză de 30 km/h.	iii	16.12.2024
48	27.05.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj secția de circulație Halmeu – Oradea, linie simplă neelectrificată, în <b>stația Sanislău</b> , s-a produs depășirea semaforului de ieșire cu un braț de grup B care afișa indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua – brațul orizontal, spre dreapta sensului de mers și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren”, respectiv talonarea macazului schimbătorului de cale nr.1 de către trenul de marfă nr.66350427, aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA.	iii	23.12.2024
49	07.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord (linie simplă neelectrificată), în <b>stația Rădulești</b> , s-a produs lovirea tobei inferioare de angrenaj aflată în gabaritul de liberă trecere provenită de la locomotiva DA 1402, ce urma să asigure remorcarea trenului de marfă 56100007, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, de către locomotiva DA 1680 care remorca trenul de marfă nr.64054006, aparținând operatorului de transport feroviar de marfă United Railways SRL.	iii	01.10.2024
50	11.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași, <b>între stațiile Răcari și Coțofeni</b> , s-a produs lovirea mai multor inductori din cale de către amortizorul vertical de la osia nr.3, în sens de mers, de la locomotiva EC 052 aflată în remorcarea trenului	iii	14.10.2024

		Regio 2092, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Calatori” SA.		
51	21.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Chitila-București Nord, în <b>stația Chitila</b> , s-a produs îndrumarea trenului de călători nr.13905021, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, spre stația București Nord pe firul II în loc de firul III.	iii	23.08.2024
52	16.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal, <b>pe distanța Fărcașele – Caracal</b> , s-a produs depășirea de către trenul de marfă nr.67204, aparținând operatorului de transport feroviar VEST TRANS RAIL SRL, a vitezei maxime admise pentru categoria de tren, stabilită în ordinul de circulație.	iii	18.09.2024
53	31.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal, s-a produs expedierea simultană a trenului de călători nr.348 031, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, pe firul II circulație <b>între stațiile Fărcașele și Drăgănești Olt</b> în condițiile în care acesta era ocupată de trenul de marfă nr.57322 030, aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier - România SRL.	iii	14.11.2024
54	10.08.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Chitila-București Nord, în <b>stația Chitila</b> , s-a produs îndrumarea trenului de călători nr.9102010, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, spre stația București Nord pe firul III în loc de firul II.	iii	27.11.2024
55	25.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Giurgiu Nord – Videle (linie simplă, electrificată), <b>între stațiile Rădulești și Videle</b> , s-a produs lovirea contrașinei situată pe podul de la km.62+409, de către plugul locomotivei GM 1025 care remorca trenul de călători nr.460025, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.	iii	12.12.2024
56	05.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București – Brașov, în <b>stația Comarnic</b> , s-a produs depășirea semnalului de ieșire Y4, având indicația „oprește fără a depăși semnalul”, de către trenul de marfă nr.87702005, aparținând operatorului de transport feroviar Rail Force SRL.	iii	17.12.2024
57	19.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, pe secția de circulație Mărășești – Galați (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Barcea și Ivești</b> , s-a produs lovirea bobinei de joantă aferentă	iii	11.11.2024

		circuitului de cale X2AD, la Km 252+935, de către regulatorul automat de timonerie de la locomotiva EC 092 ce a remorcat trenul de călători nr.7569, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.		
58	17.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Letcani - Dorohoi (secție neinteroperabilă, gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă, neelectrificată), în <b>stația Letcani</b> , s-a produs expedierea fără ordinul operatorului de circulație a trenului de marfă nr.66578015, aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL.	iii	11.12.2024

- (1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art.2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

#### Investigații deschise în anul 2024 finalizate în anul 2025 sau care urmează a fi finalizate

Nr. crt.	Data producerii	Descriere	Baza legală a investigației <sup>(1)</sup>	Data finalizării
1	16.01.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Caracal (linie dublă electrificată), în capătul Y al <b>stației Leu</b> , în zona schimbătorului de cale nr.16, s-a produs deraierea unui număr de 11 vagoane (din care 2 s-au răsturnat) din compunerea trenului de marfă nr.68322, aparținând operatorului de transport feroviar Global Rail Solutions SRL.	i	10.01.2025
2	07.02.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București Băneasa – București Sud, în <b>stația Pantelimon</b> , prin tamponarea violentă dintre locomotiva izolată DA 180 care a circulat ca tren nr.86350 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA) și ultimul vagon din compunerea trenului de marfă nr.58182106 (aparținând operatorului de transport feroviar United Railways SRL), aflat în staționare la linia 2.	i	05.02.2025
3	27.02.2024	Pe rețeaua de transport feroviar cu metroul, în circulația trenului nr.04 (format din trenurile electrice de metrou 1121-2121) s-a produs depășirea semnalului de intrare Y al <b>stației Timpuri Noi</b> , intrarea în abatere la linia 1 din această stație unde se afla garat trenul de metrou nr.17 (format din trenurile electrice de metrou 1117-2117), fapt ce a dus la cuplarea celor 2 trenuri.	ii	24.02.2025
4	01.03.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Strehaia – Motru Est (linie simplă, electrificată), între stațiile Strehaia și Jirov, la km 12+012, în circulația trenului de marfă	i	26.02.2025

		nr.65094 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de ambele osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a vagonului nr.81536653508-7, situat al 3-lea din compunerea trenului.		
5	13.03.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Buzău – Mărășești (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Zoia și Râmnicu Sărat</b> , la km 158+875, în circulația trenului de marfă nr.66307 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.83537963122-8, de primul boghiu în sensul de mers.	i	06.03.2025
6	26.03.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între stațiile Berbești și Popești Vâlcea, la km 21+850, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de primul boghiu, în sensul de mers, al vagonului de marfă nr.81536653750-5 situat al 13-lea vagon în compunerea trenului.	i	24.03.2025
7	21.04.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Arad – Oradea (linie dublă neelectrificată), între stațiile Sântana și Utvinișu Nou, pe firul II de circulație, la km 9+300, în circulația trenului de marfă nr.66290-020 (aparținând operatorului de transport Grup Feroviar Român SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva DA1544 de remorcarea a trenului.	i	16.04.2025
8	15.05.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație București – Constanța (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație, <b>între stațiile Dorobanțu și Basarabi</b> , la km. 206 + 400, în circulația trenului de marfă nr.66363815 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), s-a produs declanșarea unui incendiu la locomotiva de remorcarea DA 1504.	i	15.04.2025
9	08.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Sud - Buzău, în <b>stația Ploiești Est</b> , la gararea trenului de marfă nr.77280-108 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SA), remorcat cu locomotiva DHC 938, la linia 10 B, s-a produs deraierea locomotivei de remorcarea de toate cele patru osii în zona macazul nr.37 din capul X al stației.	i	08.05.2025
10	11.06.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord-Videle (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Roșiori Nord și Atârnați</b> , pe firul II de circulație, la km	i	20.05.2025

		94+807, în circulația trenului de călători nr.1596 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea ultimelor două vagoane din compunere (al doilea boghiu, în sensul de mers, de la fiecare vagon).		
11	13.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov-Sighișoara (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Rupea și Racoș</b> , pe firul I de circulație, la km 238+194, în circulația trenului de călători nr.347 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu de la cel de-al 3-lea vagon din compunere.	<b>i</b>	09.07.2025
12	19.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în <b>stația București Nord</b> , grupa A, în cadrul manevrei de rebrusare a garniturii din care a fost compus trenul de călători Regio nr.11034 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL), de la linia 11 pe secțiunea 074, în vederea inversării locomotivei BB 576 și formării trenului de călători Regio nr.11037, la introducerea locomotivei BB 576 s-a produs tamponarea violentă a acesteia cu rama RIO 05.	<b>iii</b>	03.07.2025
13	24.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), <b>între stațiile Berbești și Popești Vâlcea</b> , la km 18+600, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de prima osie, în sensul de mers, a locomotivei titulare DA 913.	<b>i</b>	15.07.2025
14	25.07.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Periam – Aradu Nou (secție neinteroperabilă gestionată de către SC RC-CF Trans Brașov SRL - linie simplă neelectrificată), între stațiile Aradu Nou și Zădăreni, la km 1+095,50, în circulația trenului de marfă nr.66143 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, a primului vagon din compunerea trenului.	<b>i</b>	14.07.2025
15	14.08.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între stațiile Berbești și Popești Vâlcea, la km 18+410, în circulația trenului de marfă nr.86077 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de prima osie, în sensul de mers, a locomotivei titulare DA 913.	<b>i</b>	11.08.2025
16	29.08.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație secția de circulație	<b>iii</b>	15.07.2025

		Roșiori Nord – Videle (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Olteni și Ciolpani</b> , s-a produs lovirea a 10 inductori de cale, de către un amortizor provenit de la locomotiva EA 397 ce a remorcat trenul de călători nr.9900 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).		
17	01.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF 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 Rail Cargo CARRIER - România SRL), de la linia nr.5 din <b>stația Rădulești</b> , s-a produs deraierea ambelor osii ale ultimului boghiu, în sensul de mers, de la cel de-al 7-lea vagon din compunerea trenului.	i	25.08.2025
18	07.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Medgidia – Constanța (linie dublă, electrificată), în <b>stația Valului Traian</b> , la km 215+350, în circulația trenului de marfă nr.68502006 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup SRL), s-a produs deraierea celui de-al 22-lea vagon de primul boghiu în sensul de mers.	i	investigație în derulare
19	12.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), <b>între stațiile Berbești și Popești Vâlcea</b> , la km 30+520, în circulația trenului de marfă nr.60568212 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea de ambele osii ale primului boghiu de la cel de-al 21-lea vagon din compunerea trenului.	iii	investigație în derulare
20	19.09.2024	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), în <b>stația Șag</b> , pe macazul nr.5, s-a produs deraierea ultimei osii, în sensul de mers, de la cel de-al 2-lea vagon din compunerea trenului.	i	25.08.2025
21	22.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Turceni - Filiași (linie dublă electrificată), în <b>stația Turceni</b> , s-a produs deraierea locomotivei LEMA 083 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.58490 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup Rail Logistic SRL), de primul boghiu în sensul de mers și prima osie de la al doilea boghiu.	i	investigație în derulare
22	26.09.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași (linie dublă, electrificată), în <b>stația Craiova</b> , s-a produs	i	investigație în derulare

		deraierea locomotivei izolate LEMA 006, care circula ca tren nr.86699 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL), de prima osie de la primul boghiu în sensul de mers.		
23	11.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Gura Motrului – Ploșșoru (linie dublă electrificată), în <b>stația Turceni</b> , s-a produs lovirea dalelor pietonale montate între firele căii, de către locomotiva EC 053 ce asigura remorcarea trenului de călători nr.2855, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	iii	investigație în derulare
24	17.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara – Lugoj (linie simplă, electrificată), în <b>stația Belinț</b> , s-a produs lovirea pichetului aferent circuitului de cale 1-3Si3, aflat în gabaritul de liberă trecere CFR, de către robinetii de izolare cu alimentator ai distribuitoarelor cu aer KE, a vagoanelor din compunerea trenului de marfă nr.48431016 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL).	iii	31.01.2025
25	19.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Titu – Târgoviște (linie dublă, neelectrificată), <b>între stațiile Nucet și Târgoviște</b> , pe firul I de circulație, la km 29+850 în circulația trenului de marfă nr.666251 (aparținând Deutsche Bahn Cargo Romania SRL), s-a declanșat un incendiu la locomotiva DA 011, aflată în remorcarea trenului.	i	investigație în derulare
26	20.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București - Videle, <b>pe distanța Zăvestreni – Grădinari</b> , s-a produs lovirea de către amortizorul vertical aferent boghiului nr.2, osia nr.4, de la locomotiva EA789, aflată în remorcarea trenului de călători nr.9002 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), a unui număr de 17 inductori de cale.	i	19.03.2025
27	29.10.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, <b>secția de circulație Palas – Constanța Mărfuri</b> (linie simplă, neelectrificată), la km 1+040, în circulația trenului de marfă nr.66361 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), s-a produs deraierea vagonului nr.315366661926 (al 31-lea din compunere, deraiat de al doilea boghiu, în sensul de mers) și a vagonului nr.895369500460 (al 32-lea din compunere, deraiat ambele boghiuri).	i	investigație în derulare
28	04.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești Sud - Buzău (linie dublă, electrificată), în <b>stația Ploiești Est</b> , la	i	investigație în derulare

		gararea trenului de marfă nr.58496 003 (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Grup Rail – Logistic SRL), s-a produs deraierea a trei vagoane din compunere.		
29	05.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Filiași - Drobeta Turnu Severin (linie simplă, electrificată), <b>între stațiile Tîmna și Igiroasa</b> , la km.328+511, în circulația trenului de marfă nr.66078 004 compus din 27 de vagoane încărcate cu benzină (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), s-a produs deraierea a 7 vagoane.	i	investigație în derulare
30	16.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Carei - Sărmășag, în <b>stația Carei</b> , s-a produs lovirea unor elemente ale instalațiilor feroviare de către o ușă de vizitare deschisă de la echipamentul încărcat pe vagonul nr.31804863701-7, aflat în compunerea trenului de marfă nr.56522 016, aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL.	iii	10.04.2025
31	20.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov - Sighișoara (linie dublă electrificată), la km.228+908, pe firul I de circulație, <b>între stațiile Augustin și Racoș</b> , s-a produs deraierea de un boghiu, primul în sensul de mers a macaralei EDK de 250 tf aflată în compunerea trenului de marfă nr.67733, aparținând operatorului de transport feroviar RAIL FORCE SRL.	i	investigație în derulare
32	25.11.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Caracal – Roșiori Nord (linie dublă electrificată), <b>între stațiile Măldăeni și Roșiori Nord</b> , s-a produs lovirea inductorului de 1000/2000 Hz de la semnalul BL24, de către o piesă provenită de la automotorul AM 974 care a format trenul de călători Regio nr.9386, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.	iii	21.08.2025
33	11.12.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Piatra Olt - Podu Olt (linie simplă neelectrificată), în <b>stația Lotru</b> , s-a produs punerea în mișcare, de la linia nr.2 abătută, a trenului de marfă nr.57423 (aparținând operatorului de transport feroviar PSP CARGO), fără a avea ordin de circulație și talonarea macazului nr.2.	iii	10.07.2025
34	23.12.2024	Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, pe secția de circulație Constanța - Medgidia, în <b>stația Palas</b> , s-a executat eronat parcursul de ieșire a trenului de călători nr.1680023, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.	iii	15.04.2025

		concomitent cu parcursul de manevra de la L4 Tranzit la L1D în vederea regararii unei drezine pantograf		
--	--	---	--	--

- (1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

### 3.3. Studii de cercetare (sau studii de siguranță) finalizate sau comandate în anul 2024 Studii comandate în 2023 și finalizate în 2024

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației <sup>(1)</sup>	Date complementare
---	---	---	---

- (1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

#### Studii comandate în anul 2024 finalizate în 2024

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației <sup>(1)</sup>	Date complementare
31.05.2024	Determinarea compoziției chimice, structurii metalografice și a proprietăților mecanice pentru 5 bucăți cupoane de șină provenite de la CNCF „CFR” SA Sucursala CF Craiova. Expertiză efectuată în cadrul acțiunii de investigare a incidentului produs la data de 16.01.2024, ora 01:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova - Caracal (linie dublă electrificată), în zona schimbătorului de cale nr.16 din capătul Y al stației Leu, în circulația trenului de marfă nr.68322 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Global Rail Solutions SRL), prin deraierea a 11 vagoane, din care 2 răsturnate	i	25.07.2024

25.11.2024	<p>Raport de expertiză extrajudiciară schimbător 5, linia 2 abătută stația Șag, județul Arad, în vederea identificării cauzei ruperii acului aparatului de cale.</p> <p>Expertiză efectuată în cadrul acțiunii de investigare a incidentului produs la data de 19.09.2024, ora 07:05, 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), în stația Șag, pe macazul nr.5, prin deraierea ultimei osii, în sensul de mers, de la cel de-al 2-lea vagon din compunerea trenului.</p>	i	12.12.2024
------------	--	---	------------

### Studii comandate în anul 2024 și nefinalizate în 2024

Data comenzii	Denumirea Studiului (tipul încadrării, localizarea)	Baza legală a investigației <sup>(1)</sup>	Date complementare
---	---	---	---

(1) **Baza legală a investigației:** i= În conformitate cu Directiva de Siguranță, ii= În temeiul juridic național (care acoperă posibilele domenii excluse prin art. 2, paragraful 2 al Directivei de Siguranță), iii= Opțional – alte criterii (Norme naționale/reglementări la care Directiva de Siguranță nu face referire).

### 3.4. Prezentarea sumară a investigațiilor finalizate și închise în anul 2024

În cursul anului 2024 au fost finalizate și închise un număr de 58 acțiuni de investigare dintre care 32 au fost deschise în anul 2023, restul de 26 fiind deschise în cursul anului 2024.

În continuare este prezentată o situație sintetică privind cele 58 rapoarte de investigare finalizate și închise în cursul anului 2024.

**3.4.1.** Accidentul feroviar produs la data de 07.01.2023, ora 02:24, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Războieni – Cluj Napoca (linie dublă, electrificată), în stația Câmpia Turzii, în circulația trenului de marfă nr.56004, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, prin deraierea vagonului nr.31537982021-2, de ambele osii ale celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 04.01.2024.

#### Factorul causal

Deraierea s-a produs ca urmare a pătrunderii capătului axei triunghiulare, situate în fața osiei nr.3, între șină și roata nr.6, după desprinderea atârănătorului portsabot din asamblarea cu cadrul de boghiu urmată de căderea axei triunghiulare pe etrierul de siguranță și ruperea acestuia, ca urmare a vibrațiilor produse de locurile plane existente pe suprafața de rulare acestei roți.

#### Factori contributivi

- Efectuarea defectuoasă, în stația Dumbrăveni, a lucrărilor de reparație provizorie a locurilor plane existente pe suprafața de rulare a roților celui de-al doilea boghiu în sensul de mers de la vagonul nr.31537982021-2.
- Admiterea și menținerea în circulație, a vagonului nr.31537982021-2, cu un defect care nu permitea circulația acestuia în stare încărcată.

#### Factor sistemic

Lipsa unei evaluări a riscurilor asociate pericolelor generate de admiterea și menținerea în circulație a unui vagon cu defecte ce nu permit circulația acestuia în stare încărcată.

#### Măsurile luate de la producerea accidentului/incidentului

Urmare producerii accidentului feroviar, SNTFM „CFR Marfă” SA, a luat următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente cu cauze asemănătoare:

- accidentul feroviar a fost prelucrat cu salariații proprii;
- s-a dispus ca în cadrul reviziilor tehnice (compunere, tranzit, sosire), revizorii tehnici de vagoane să acorde o atenție sporită supravegherii prin defilare a trenului și tratării instrucționale a vagoanelor depistate cu brocuri și locuri plane.

#### Observații suplimentare

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-a făcut următoarea observație suplimentară privind unele deficiențe în ceea ce privește geometria căii dar care, având în vedere modul de producere al accidentului nu au influențat producerea acestuia:

- depășirea toleranțelor admise a nivelului transversal prescris al unui fir față de celălalt;
- depășirea valorii admise a denivelării încrucișate;
- variația ecartamentului cu mai mult de 2 mm/m, în zona punctului de deraiere.

#### Recomandări privind siguranța

Accidentul feroviar produs la data de 07.01.2023, în stația Câmpia Turzii, a fost cauzat de defectele existente la roțile aferente boghiului nr.2 de la vagonul nr.31537982021-2.

În timpul investigației s-a constatat că, vagonul deraiat în acest accident a fost admis și menținut în circulație, cu un defect care nu permitea circulația acestuia în stare încărcată (locuri plane pe suprafața de rulare a roților).

*Preambul recomandarea de siguranță nr.446/1*

*Comisia de investigare a constatat faptul că OTF nu a evaluat riscurile asociate pericolelor generate de admiterea și menținerea în circulație a unui vagon cu defecte ce nu permit circulația acestuia în stare încărcată.*

Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior, în vederea îmbunătățirii siguranței feroviare și a prevenirii unor evenimente similare, AGIFER consideră

oportună adresarea, către ASFR, a următoarei recomandări de siguranță, fără a exclude extinderea recomandării și la alți OTF:

*Recomandarea de siguranță nr.446/1*

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să evalueze riscurile asociate pericolelor generate de admiterea și menținerea în circulație a unui vagon cu defecte ce nu permit circulația acestuia în stare încărcată și să stabilească eventuale măsuri pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

**3.4.2.** Accidentul feroviar produs la data de 26.01.2023, ora 14:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație București Nord - Videle (linie dublă electrificată), în stația Bucureștii Noi, linia 1C, Km 0+843, în circulația trenului de marfă nr.57704 (aparținând operatorului de transport feroviar CER-FERSPED SA), prin deraierea locomotivei EA 038 de prima osie, în sensul de mers.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.01.2024.

#### **Factor cauzal**

Depășirea limitei de stabilitate la deraiere, din cauza stării necorespunzătoare a căii, generată de menținerea geometriei căii în afara toleranțelor admise în exploatare.

#### **Factor contributiv**

Monitorizarea ineficientă a stării căii în perioada de suspendare a lucrărilor de mentenanță a căii.

#### **Factori sistemici**

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

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

După producerea accidentului feroviar, pe linia 1C, în perioada ulterioară au fost înlocuite toate traversele necorespunzătoare existente în cale, s-a completat prisma de piatră spartă din zona km. 0+843 și s-a rectificat nivelul prin lucrări de buraj manual.

#### **Observații suplimentare**

Cu ocazia investigării acestui accident, în urma analizării documentelor puse la dispoziția comisiei de investigare, de către factorii implicați, a constatat că durata serviciului maxim admis pe locomotivă nu a fost respectată în sensul în care serviciul prestat de personalul de locomotivă de serviciu pe locomotiva EA 038, (locomotivă titulară aflată în remorcarea trenului de marfă nr.57704), a fost de 13 h și 10 minute, de la luarea serviciului în primire de la Stația Constanța Port Terminal Ferry-Boat până la producerea accidentului, contrar prevederilor Ordinului MT nr.256 din 29 martie 2013.

#### **Recomandări privind siguranța**

Accidentul feroviar produs la data de 26.01.2023, pe parcursul de trecere prin stația Bucureștii Noi, pe linia 1C, la km 0+843, fost generat 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 procedurilor din SMS de la nivelul AI).

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care au avut loc în perioada 2015÷2020 pe raza de activitate a SRCF București, prezentate la Cap. 4.e „*Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar*” și ținând cont de faptul că au fost emise recomandări în acest sens, comisia consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

**3.4.3** Accidentul feroviar produs la data de 22.02.2023, în jurul orei 14:40, Cluj, secția de circulație Jibou - Șarmășag (linie simplă, neelectrificată), între stațiile Zalău Nord și Mirșid, în circulația trenului de călători Regio nr.4363 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin deraierea automotorului ADH nr.1416 de penultimul boghiu (osiile 9 și 10 în sensul de mers).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 19.02.2024.

**Factor cauzal**

Depășirea limitei de stabilitate la deraiere, prin descărcarea de sarcină a primei roți din partea dreaptă în raport cu sensul de mers de la vagonul motor nr.1416, și creșterea forței laterale (de ghidare) pe această roată, care rula pe firul exterior al curbei, în condițiile existenței următoarelor neconformități la suprastructura căii și la osia deraiată:

- existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unei zone în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă;
- depășirea variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, precum și depășirile toleranțelor în exploatare pentru valorile săgeților vecine și între săgețile maxime și minime pe curbă;
- existența unor deformații plastice ale arcurilor metalastic, care au condus la o insuficiență a efectului de amortizare a vibrațiilor și la descărcări statice permanente de sarcină ale primei roți din partea dreaptă în raport cu sensul de mers de la vagonul motor nr.1416.

**Factor contributiv**

Remedierea necorespunzătoare a defectelor înregistrate în urma verificării geometriei căii cu vagonul de măsurat calea.

**Factori sistemici**

- neexecutarea lucrărilor de reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoare la linii și menținerea geometriei căii în toleranțele admise în condițiile alocării unor resurse umane insuficiente pentru aceste activități.
- neasigurarea de către CNCFR „CFR” SA a personalului pentru funcțiile cu responsabilități în siguranța circulației (revizori cale și puncte periculoase, șefi echipă întreținere cale);
- menținerea în circulație a automotorului ADH nr.1416 după depășirea scadenței de timp și kilometri parcurși, pentru efectuarea reparațiilor planificate;
- lipsa din cadrul specificațiilor tehnice ale reviziilor planificate, a unor prescripții destinate verificării și întreținerii arcurilor metalastic de la boghiul purtător al vagonului motor, care este în componența automotoarelor tip ADH.

**Măsuri luate de la producerea accidentului**

- Au fost înlocuite traversele de beton degradate în urma accidentului feroviar și au fost efectuate lucrări de buraj cu mașini grele de cale;
- În luna iulie 2023 au fost efectuate lucrări de reparație periodică cu mașini grele de cale, cu ciuruirea integrală a prisme de piatră spartă, pe zona producerii accidentului.

**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. din cauza neaprovizionării cu materialele necesare și neexecutării lucrărilor de reparație periodică, au fost menținute în cale șine cu uzura peste valoarea admisă în exploatare, în anul 2020. Acestea au fost înlocuite în anul 2021.
2. în carnetul de revizie a curbelor, sunt consemnate măsurători la ecartament, nivel și săgeată, în zile în care personalul districtului era liber sau efectua lucrări la alte poziții kilometrice.

**Recomandări privind siguranța**

Pe parcursul investigației a rezultat că vagonul motor nr.1416 se încadra în perioada normală de funcționare și faptul că nu au mai fost înregistrate la automotoarele tip ADH echipate cu arcuri metalastic, investigații de deraieri cauzate de acest tip de suspensie, din care să poată fi trase învățăminte pentru viitor.

La boghiul purtător de la vagonul motor nr.1416, comisia de investigare a identificat faptul că pentru arcurile metalastic uzate, nu erau prevăzute operațiuni de verificare, reglaj sau înlocuire cu ocazia reviziilor planificate.

Manifestarea unor uzuri avansate ale arcurilor metalastic ce pot cauza deraieri conduc la concluzia că poate fi necesară verificarea periodică a acestor arcuri, având în vedere faptul că acestea sunt componente critice pentru siguranță.

Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior, în vederea îmbunătățirii siguranței feroviare și a prevenirii unor evenimente similare, AGIFER emite

următoarea recomandare de siguranță:

#### **Recomandarea de siguranță nr.448/1**

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA să evalueze pericolul reprezentat de lipsa din cadrul specificațiilor tehnice ale reviziilor planificate, a unor prescripții destinate verificării și întreținerii arcurilor metalastic de la boghiul purtător al vagonului motor, care este în componența automotoarelor tip ADH și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscurilor induse de aceasta.

**3.4.4.** Accidentul feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionala de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), la data de 28.02.2023, în jurul orei 00:05, între stațiile Apața și Augustin, prin deraierea celei de a treia osii, în sensul de mers, al celui de al 8-lea vagon din componerea trenului de marfă nr.67815, aparținând operatorului de transport feroviar CER FERSPED SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.02.2024.

#### **Factor cauzal**

Starea necorespunzătoare a asamblării nedemontabile dintre suportii bridelor de fixare ale rezervorului de aer și șasiul vagonului care a generat căderea rezervorului de aer între firele căii.

#### **Factor contributiv**

Existența pe suprafața roților R1 și R2 a unor locuri plane cu valori peste limita maxim admisă în circulația vagoanelor încărcate.

#### **Factor sistemic**

Nerespectarea de către operatorul economic RSCO - deținătorul materialului rulant -, a procedurilor de introducere, respectiv recepție și punere în circulație, în și din unitatea reparatoare contractantă (STM), a materialului rulant, conform procedurilor de sistem elaborate de către RSCO.

#### **Recomandări privind siguranța**

*Preambul recomandare privind siguranța nr.449-1*

În cursul acțiunii de investigare a reieșit nerespectarea de către operatorul economic ROLLING STOCK COMPANY SA - deținătorul materialului rulant - a procedurilor de introducere, respectiv recepție și punere în circulație, în și din unitatea reparatoare contractantă (SIRV SRL Săcele), a materialului rulant, conform procedurilor de sistem elaborate de către ROLLING STOCK COMPANY SA.

În urma verificării modului cum este reglementată - la nivelul deținătorului certificatului ERI - ROLLING STOCK COMPANY SA activitatea de recepție tehnică - comisia de investigare a constatat faptul că în relația contractuală cu SIRV SRL Săcele, nu a fost respectată această activitate la reparația de tip RIF, personalul responsabil de recepția tehnică al ROLLING STOCK COMPANY SA nefiind prezent.

Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior, în vederea îmbunătățirii siguranței feroviare și a prevenirii unor evenimente similare, AGIFER consideră oportună adresarea către ASFR, a următoarei recomandări de siguranță:

*Recomandarea privind siguranța nr.449-1*

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, va solicita operatorului economic ROLLING STOCK COMPANY SA, revizuirea prevederilor procedurii proprii de sistem **PSF-45 - Identificare pericole în gestionarea întreținerii parcului de vagoane și locomotive** și a procedurilor care definesc măsurile de control aplicate întreținerii efectuate și redării în exploatare a vagoanelor de marfă.

**3.4.5.** Accidentul feroviar produs la data de 13.03.2023, ora 03:54, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, în stația Roșiori Nord, prin ajungerea din urmă și tamponarea trenului de marfă nr.50514 (aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania), de către trenul de călători nr.1822 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 11.03.2024.

### Factori cauzali

- lipsa măsurilor de frânare în vederea opririi trenului înaintea semnalului luminos de intrare YM al stației Roșiori Nord, care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul!” – o unitate luminoasă de culoare roșie, spre tren;
- acționarea de către mecanicul de locomotivă în mod nejustificat a butonului „depășire ordonată” la trecerea locomotivei EA 637 pe lângă inductorul semnalului luminos de intrare YM al stației Roșiori Nord;
- luarea cu întârziere a măsurilor de frânare și efectuarea unei frânări de serviciu în locul unei rapide a trenului după depășirea semnalului luminos de intrare YM al stației Roșiori Nord.

### Factori contributivi

- starea de oboseală a mecanicului de locomotivă, care a condus și deservit trenul de călători nr.1822;
- neavizarea de îndată a producerii coliziunii dintre trenul de călători nr.1822 și trenul de marfă nr.50514, de către mecanicul de locomotivă, care a condus și deservit trenul de călători nr.1822, fapt ce a condus la sporirea gravității consecințelor.

### Factori sistemici

- lipsa unei evaluări a riscurilor generate de pericolul reprezentat de acționarea în mod nejustificat/neinstrucțional a butonului „Depășire ordonată” la trecerea pe lângă semnale care ordonă oprirea;
- lipsa unei evaluări a riscurilor generate de pericolul reprezentat de nerespectarea prevederilor instrucționale de către personalul care conduce și deservește trenurile, referitor la obligația avizării de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.

### Măsuri luate de la producerea accidentului

Urmare a producerii acestui accident, SNTFC a emis actele nr.RGSC1/5/265/17.03.2023 și nr.DMR/2/2/101/20.03.2023, ce cuprind măsuri pentru evitarea producerii unor evenimente similare accidentului feroviar produs la data de 13.03.2023 în stația Roșiori Nord.

### Recomandări privind siguranța

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

#### *Preambul recomandare de siguranță nr.450/1*

În cursul investigației s-a constatat, așa cum este menționat la punctul „4.d. Mecanisme de feedback și de control.....”, că OTF SNTFC a identificat și evaluat o parte din pericolele care s-au manifestat în cazul acestui accident. Având în vedere gradul de gravitate a daunelor rezultate în urma accidentului și modificarea frecvenței, elemente pe baza cărora se stabilește riscul și implicit se dispun măsuri pentru monitorizarea acestuia, AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

#### *Recomandarea de siguranță nr.450/1*

Reevaluarea de către SNTFC a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:

- depășirea semnalelor care ordonă oprirea;
- luarea cu întârziere a măsurii de frânare a trenurilor;
- stare de oboseală sau lipsa de atenție a personalului de locomotivă;
- nerespectarea vitezelor maxime de circulație prevăzute în livretele de mers, BAR sau ordin de circulație, de către personalul de locomotivă.

#### *Preambul recomandare de siguranță nr.450/2*

În cursul investigației s-a constatat, așa cum este menționat la punctul „4.d. Mecanisme de feedback și de control.....”, că OTF SNTFC nu a identificat și evaluat unele pericole care s-au manifestat în

cazul acestui accident, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

*Recomandarea de siguranță nr.450/2*

Reevaluarea de către SNTFC a riscurilor asociate și stabilirea de măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:

- acționarea în mod nejustificat/neinstrucțional a butonului „Depășire ordonată” la trecerea pe lângă semnale care ordonă oprirea;
- nerespectarea prevederilor instrucționale de către personalul care conduce și deservește trenurile, referitor la obligația avizării de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.

**3.4.6.** Accidentul feroviar produs la data de 17.03.2023, în jurul orei 20:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), între stațiile Beia și Cața, în circulația trenului de marfă nr.66358 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea de ambele boghiuri a vagonului nr.31533960791-5, aflat penultimul în componerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 06.03.2024.

#### **Factor cauzal**

Neasigurarea capetelor libere ale lanțului utilizat pentru ancorarea/fixarea materialului militar, în partea din spate sens de mers pe antepenultimul vagon din tren, și faptul că acest vagon avea spații libere în podea în zona de așezare a țepușelor laterale.

#### **Factor contributiv**

Montarea necorespunzătoare pe terasament a contrașinei de la podul km.262+858.

#### **Factori sistemici**

- Activitatea sumară (neaprofundată) desfășurată de SNTFM în legătură cu identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, cu menținerea competențelor pentru funcțiile implicate în procesul de luare în primire a vagoanelor încărcate și cu monitorizarea activității în stațiile arondate.
- 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**

După producerea accidentului, la nivelul PL Brașov Triaj s-a dispus instruirea suplimentară a personalului M/C și V a prevederilor din Anexa II RIV, prescripții de încărcare „Moduri de încărcare și stivuire – Vehicule pe roți sau șenile”.

Pe lângă cele de mai sus, s-a dispus de asemenea ca la luarea în primire a trenurilor încărcate cu vehicule pe roți, să se verifice OBLIGATORIU ca toate elementele folosite la asigurarea vehiculelor (lanțuri, chingi, etc), să fie asigurate contra căderii în parcurs prin legarea acestora sau fixarea lor de podeaua vagonului.

UM din cadrul MAPN a luat măsura de a instrui personalul care participă la încărcarea materialului militar pe vagoane, de a asigura surplusul materialelor de ancorare împotriva căderii de pe vagon.

#### **Observații suplimentare**

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

Anexa II RIV, elaborată de UIC, a fost înlocuită de aceeași organizație prin Orientări/ghiduri/reguli de încărcare. Conform celor declarate pe site-ul UIC (<https://uic.org/freight/load-safety/article/loading-guidelines>), din anul 2022 ERA consideră aceste norme ca fiind „Mijloace Acceptabile De Conformitate” care garantează că marfa încărcată pe vagon este asigurată în siguranță și rămâne astfel pe parcursul călătoriei către client. Acestea sunt actualizate și completate periodic (ultima versiune fiind emisă la 01.04.2023).

În cursul investigației s-a constatat că OTF nu are prevederi/proceduri prin care să se asigure permanent că, codurile de practică utilizate pentru încărcarea și verificarea modului de încărcare a vagoanelor sunt actualizate periodic, în vederea asigurării că operațiile de transport se desfășoară în bune condiții de siguranță circulației.

## Recomandări privind siguranța

### Recomandări privind siguranța asociate producerii accidentului

#### Preambul recomandare privind siguranța nr.451/1

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că starea de montare pe terasament a contrașinei de la podul de la km.262+858 a fost necorespunzătoare, atât înainte de producerea accidentului cât și după efectuarea lucrărilor de reparații ca urmare a producerii accidentului. De asemenea, s-a constatat că pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, mai există astfel de situații în care contrașinele podurilor nu și-au îndeplinit rolul pentru care sunt montate.

#### Recomandarea privind siguranța nr.451/1

Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR va solicita CNCF „CFR” SA realizarea unui plan de acțiune pentru reducerea riscurilor montării necorespunzătoare a contrașinelor pe poduri de pe întreaga infrastructură administrată (vezi prevederile art.28, pct.14 din Instrucția nr.314/1989 de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal).

### Recomandări privind siguranța asociate observațiilor suplimentare

#### Preambul recomandare privind siguranța nr.451/2

Anexa II RIV a fost înlocuită prin Orientări/ghiduri/reguli de încărcare elaborate de UIC. Agenția Europeană pentru Căile Ferate – ERA consideră aceste norme ca fiind „Mijloace Acceptabile De Conformitate” care garantează că marfa încărcată pe vagon este securizată în siguranță și rămâne astfel pe parcursul călătoriei către client. Acestea sunt actualizate și completate periodic.

#### Recomandarea privind siguranța nr.451/2

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA întocmirea unei prevederi/proceduri prin care să se asigure permanent că, codurile de practică utilizate pentru încărcarea și verificarea modului de încărcare a vagoanelor sunt actualizate periodic, în vederea asigurării că operațiile de transport se desfășoară în bune condiții de siguranță circulației.

Menționăm că, deși recomandarea privind siguranța vizează activitatea OTF SNTFM (aceasta fiind analizată în cursul investigării acestui accident feroviar), aceasta nu este limitativă putând fi extinsă și la alți OTF la care ASFR constată lacune similare cu ocazia activităților de supraveghere.

**3.4.7.** Accidentul feroviar produs la data de 28.03.2023, ora 06:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), între stațiile Popești Vâlcea și Berbești, la km.21+550, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea primei osii, a primului boghiu, în sensul de mers, a locomotivei împingătoare DA 1129.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 26.03.2024.

### **Factor causal**

Lovirea aparatului de ciocnire, căzut de la vagonul nr.81536653796-8, de către locomotiva DA 1129, împingătoare la trenul de marfă nr.60566, urmată de escaladarea de către roata din partea stângă a primei osii, în sensul de mers, a șinei firului exterior al căii.

### **Factori contributivi**

- existența unei fisuri vechi pe aproximativ 40% din secțiunea unuia din șuruburile ce asigurau fixarea aparatului de ciocnire din partea stânga față, în sensul de mers, pe traversa frontală de la vagonul nr.81536653796-8;
- preluarea la transport după încărcarea de către beneficiar și introducerea vagonului nr.81536653796-8 în compunerea trenului de marfă nr.60566 fără a fi revizuit tehnic de personal competent în acest sens;
- forțele de ciocnire suplimentare induse de reacțiile produse în corpul trenului, în circulația acestuia, ca urmare a legării neconforme constatate între unele dintre vagoanele din compunere (6 aparate de legare active strânse necorespunzător).

### **Factor sistemic**

Lipsa unei evaluări a riscurilor asociate pericolului reprezentat de căderea, în timpul circulației, a unui subansamblu de la un vagon aflat în compunerea trenului.

### Recomandări privind siguranța

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

*Preambul recomandare privind siguranța nr.453/1*

În cursul acțiunii de investigare s-a constatat că evenimentul s-a produs ca urmare a căderii unui subansamblu (aparat de ciocnire) de la vagonul nr.81536653796-8 din compunerea trenului de marfă nr.60566 care ulterior a fost lovit de locomotiva DA 1129, împingătoare la acest tren. Având în vedere constatările și concluziile comisiei de investigare menționate anterior, în vederea îmbunătățirii siguranței feroviare și a prevenirii unor evenimente similare, AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

*Recomandarea privind siguranța nr.453/1*

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

**3.4.8.** Accidentul feroviar produs la data de 18.04.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Timișoara, secția de circulație Ronaț Triaș Gr. D – Cenad (secție neinteroperabilă gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov), între stațiile Sânnicolau Mare și Cenad, la km 68+513, prin deraierea primelor osii, în sensul de mers, de la cele două boghiuri ale vagonului motor nr.95539970556-0 și a primei osii a primului boghiu, în sensul de mers, al remorcii de automotor nr.95535570456-5, din compunerea automotorului AMX 556 ce forma trenul de călători nr.11187 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 03.04.2024.

#### 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 de pe firul interior al curbei, sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

#### Factori contributivi

Neefectuarea în ultimii 10 ani anterior producerii accidentului, a măsurătorilor cu vagonul de măsurat calea.

#### 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.

### Recomandări privind siguranța

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

alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, la AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.

*Preambul recomandare de siguranță nr.454/1*

În cursul investigației s-a constatat, așa cum este menționat la punctul „4.d. Mecanisme de feedback și de control, inclusiv gestionarea riscurilor și managementul siguranței, precum și procese de monitorizare”, că gestionarul de infrastructură feroviară RC-CF Trans SRL Brașov a identificat și evaluat pericolele care s-au manifestat în cazul acestui accident, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

*Recomandarea de siguranță nr.454/1*

Reevaluarea de către gestionarul de infrastructură feroviară RC-CF Trans SRL Brașov a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:

- neasigurarea bazei materiale și a resurselor umane, necesare realizării mentenanței infrastructurii feroviare;
- depășirea valorii maxime admise a ecartamentului căii;
- menținerea în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare.

**3.4.9.** Accidentul feroviar produs la data de 17.05.2023, în jurul orei 02:57, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord, între stațiile Toporu și Chiriacu (linie simplă neelectrificată), la km 31+173, prin coliziunea între locomotiva DA1692, care circula ca tren de marfă nr.79562 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă United Railways SRL) și locomotiva izolată DA1566, care circula ca tren de marfă nr.88324 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier - România SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.05.2024.

#### **Factori cauzali**

- lipsa măsurilor de frânare în vederea opririi locomotivei izolate DA1692 care circula ca tren de marfă nr.79562 înaintea semnalului luminos de ieșire XI al stației Toporu, care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul!” – o unitate luminoasă de culoare roșie, spre tren;
- acționarea nejustificată a butonului „Depășire ordonată” (lăsarea în acestuia poziția apăsată), de către mecanicul de locomotivă în timpul parcursului, precum și circulația cu instalația IVMS setată pe o poziție superioară rangului trenului de marfă nr.79562;
- pierderea capacității de conducere a mecanicului locomotivei DA1692, ca urmare a faptului că acesta a adormit în timpul serviciului;
- absența șefului de tren din postul de conducere al locomotivei DA1692 în timpul circulației trenului de marfă nr.79562.

#### **Factor contributiv**

Starea fizică și psihică a personalului care a condus și deservit locomotiva DA1692, ce era afectată de oboseala acumulată ca urmare a depășirii frecvente a serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, neasigurarea duratei corespunzătoare a timpului de odihnă la domiciliu și în afara acestuia, precum și consumul de băuturi alcoolice în timpul serviciului.

#### **Factor sistemic**

- ineficiența mecanismelor de control și a procedurilor din cadrul sistemului de management al siguranței prin care să se asigure respectarea prevederilor Ordinului MTI nr.256/2013;
- lipsa măsurilor necesare pentru ținerea sub control a pericolelor identificate și menționate în Registrul de riscuri;
- neidentificarea și implicit neevaluarea pericolelor reprezentate de:
  - neluarea măsurilor de frânare de către personalul care conduce și deservește locomotivele în funcție de situația impusă de reglementările în vigoare;
  - manipularea în mod neinstrucțional a instalațiilor de siguranță și vigilență precum și a instalațiilor de control automat al vitezei trenului instalate pe locomotivă;
  - absența șefului de tren din postul de conducere al locomotivei DA1692 în timpul circulației trenurilor, în conformitate cu reglementările în vigoare.

#### **Măsuri luate de la producerea incidentului**

- Urmare a producerii acestui accident, operatorul de transport feroviar de marfă United Railways SRL a emis decizia nr.224 din data de 18.05.2023 prin care se constituie Comisia de reevaluare a

riscurilor și identificare a pericolelor ca urmare a producerii acestui accident, în vederea analizării accidentului și a urmărilor acestuia cu scopul de a identifica măsuri suplimentare pentru ținerea sub control a riscurilor.

- Urmare a acestei decizii, a fost completat registrul de riscuri cu măsuri de control al riscurilor privind:
  - completarea tematicii de control cu verificarea modului de respectare a OMT 256/2013;
  - avizarea cazurilor de nefuncționare a instalațiilor INDUSI și DSV;
  - completarea tematicii de control cu verificarea modului de respectare a Ord. 17/A/447/1971 și 17DA/610/1987;
  - completarea tematicii de control cu verificarea modului de respectare a OMT 855/1986;
- De asemenea prin decizia nr.244 din data de 22.05.2023 s-a dispus intensificarea acțiunilor de control prin suplimentarea normelor minime ale personalului cu atribuții de monitorizare.
- În urma analizării conținutului proiectului Raportului de investigare al acestui accident feroviar ASFR, prin actul nr.2010/225/13.05.2024, a comunicat următoarele:
  - Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, prin actul nr.1000/61/17.05.2023 a restricționat următoarele elemente ale certificatului unic de siguranță nr.RO 1020210005, cu termen de valabilitate de la data de 24.01.2021 până la data de 23.01.2026, aparținând operatorului de transport feroviar UNITED RAILWAYS SRL, respectiv: Efectuarea operațiunilor de transport feroviar în conformitate cu art.1 alin.(10) lit.g) din Ordonanța de urgență nr.12/1998 cu modificările și completările ulterioare, pe secțiile de circulație înscrise în Lista secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea certificatului unic de siguranță nr.RO 1020210005 operatorului de transport feroviar United Railways SRL conform pct. nr.4.4 din certificat. Totodată Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, a impus o serie de măsuri pentru încetarea restricționării după cum urmează:
    - verificarea de către ASFR a cunoștințelor profesionale ale întregului personal cu responsabilități în siguranța circulației, din cadrul operatorului de transport feroviar UNITED RAILWAYS SRL, în conformitate cu OMTI nr.900/2023 privind instituirea unor măsuri preventive de urgență în vederea îmbunătățirii siguranței feroviare;
    - prezentarea de către operatorul de transport feroviar UNITED RAILWAYS SRL de dovezi privind identificarea tuturor pericolelor și revizuirea listei riscurilor din activitatea proprie, precum și a măsurilor de acoperire a acestora, urmare a accidentului feroviar produs la data de 17.05.2023 și verificarea aplicării corecte și eficiente a tuturor proceselor și procedurilor în cadrul sistemului de management al siguranței, inclusiv măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor.
  - Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, a întreprins o acțiune de inspecție de stat la operatorul de transport feroviar United Railways SRL care s-a concretizat prin încheierea unei note de constatare cu nr.2310/384 din data de 24.05.2023;
  - prin adresa nr.1000/460/25.05.2023, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a decis încetarea restricționării efectuării de operațiuni de transport feroviar pe secțiile de circulație înscrise în Lista secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea certificatului unic de siguranță nr. RO1020210005, cu termen de valabilitate de la data de 24.01.2021 până la data de 23.01.2026, aparținând operatorului de transport feroviar United Railways SRL, conform punctului 4.4 din certificat în următoarele condiții:
    - OTF United Railways SRL a înaintat până pe data de 20 ale lunii, pe o perioadă de 6 luni, către ASFR rezultatele procesului de monitorizare desfășurat conform Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, privind eficacitatea și eficiența măsurilor de siguranță suplimentare stabilite, cuprinzând obligatoriu situația detaliată privind respectarea OMT nr. 256/2013, respectiv rezultatele concrete în urma verificării tuturor foilor de parcurs ale vehiculelor feroviare motoare utilizate;
    - efectuarea, de către personalul ASFR, a unor acțiuni de supraveghere lunare pe o perioadă de 6 luni, având ca obiectiv în principal, verificarea modului de monitorizare, precum și respectarea măsurilor suplimentare în acord cu situațiile transmise.

După expirarea perioadei de 6 luni, a rezultat îndeplinirea cerințelor și angajamentelor asumate și respectarea prevederilor reglementărilor specifice

### **Observații suplimentare**

Datele înregistrate de instalația IVMS scot în evidență numeroase depășiri ale vitezei maxime de circulație prevăzută în livretul de mers astfel:

- pe distanța Jilava – Chiajna au fost înregistrate un număr de 5 cazuri de depășire ale vitezei cu valori de 4 – 12 Km/h (figura nr.3);
- pe distanța Chiajna – Videle au fost înregistrate un număr de 5 cazuri de depășire ale vitezei cu valori de 4 – 8 Km/h (figura nr.4);
- pe distanța Videle - Toporu au fost înregistrate un număr de 8 cazuri de depășire ale vitezei cu valori de 4 – 14 Km/h (figura nr.5).

Aceste depășiri ale vitezei sunt de valori mari și pe distanțe semnificative și au fost cauzate de starea de oboseală excesivă ca urmare a nerespectării duratei serviciului continuu maxim admis și a duratei minime de odihnă la domiciliu și în afara domiciliului.

### **Recomandări privind siguranța**

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

#### *Preambul recomandare de siguranță nr.455/1*

În cursul investigației s-a constatat că operatorul de transport feroviar de marfă United Railways SRL a identificat și evaluat riscurile asociate pericolelor menționate la capitolul „4.d. *Mecanisme de feedback și de control, inclusiv gestionarea riscurilor și managementul siguranței, precum și procese de monitorizare*”, dar nu a dispus măsuri pentru ținerea sub control a acestora.

#### *Recomandarea de siguranță nr.455/1*

Operatorului de transport feroviar de marfă United Railways SRL să facă o reevaluare a riscurilor asociate și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:

- depășirea serviciului maxim admis pe locomotivă;
- oboseala datorată depășirii serviciului maxim admis pe locomotivă;
- depășire semnale/indicatoare care ordonă oprirea;
- executarea serviciului sub influența băuturilor alcoolice a substanțelor stupefiante, a medicamentelor și/sau a substanțelor care pot diminua capacitatea de muncă;
- neurmărirea și nerespectarea indicațiilor semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor care ordonă oprirea de către mecanicul de locomotivă;
- nerespectarea vitezelor maxime admise.

#### *Preambul recomandare de siguranță nr.455/2*

În cursul investigației s-a constatat că operatorul de transport feroviar United Railways SRL nu a identificat și implicit evaluat, riscurile asociate pericolelor menționate la capitolul „4.d. *Mecanisme de feedback și de control, inclusiv gestionarea riscurilor și managementul siguranței, precum și procese de monitorizare*”.

#### *Recomandarea de siguranță nr.455/2*

Operatorului de transport feroviar de marfă United Railways SRL să facă o evaluare a riscurilor asociate și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:

- neluarea măsurilor de frânare de către personalul care conduce și deservește locomotivele în funcție de situația impusă de reglementările în vigoare;
- manipularea în mod neinstrucțional a instalațiilor de siguranță și vigilență precum și a instalațiilor de control automat al vitezei trenului instalate pe locomotivă;
- absența șefului de tren din postul de conducere al locomotivei DA1692 în timpul circulației trenurilor, în conformitate cu reglementările în vigoare.

**3.4.10.** Incidentul feroviar produs în data de 08.06.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Braşov, secţia de circulaţie Braşov – Copşa Mică (linie dublă electrificată), în staţia Sighişoara, în circulaţia trenului de marfă nr.66691-007 aparţinând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA. Incidentul a constat în faptul că, trenul având parcurs de intrare la linia nr.5 abătută (din direcţia Albeşti Târnava) a depăşit semnalul de ieşire X5 ce afişa spre tren indicaţia „OPREŞTE fără a depăşi semnalul!”, a talonat macazul nr.26 şi s-a angajat pe parcursul de intrare al trenului nr.57700-005 aparţinând operatorului de transport feroviar CER FERSPED SA. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.05.2024.

#### **Factor cauzal**

Neurmărirea liniei şi a indicaţiei semnalului de ieşire corespunzător liniei de garare a trenului nr.66691-007 în staţie şi luarea cu întârziere a măsurilor de frânare în vederea opririi înaintea semnalului de ieşire care ordona oprirea, pe fondul unei stări de oboseală a mecanicului de locomotivă cauzată de depăşirea serviciului continuu maxim admis.

#### **Factori contributivi**

Nu se aplică.

#### **Factor sistemic**

Acţiunea neaprofundată de identificare a riscurilor asociate operaţiunilor feroviare efectuată de Grup Feroviar Român SA pentru zona de risc „transport feroviar”.

#### **Măsuri luate de la producerea incidentului**

Nu se aplică.

#### **Observaţii suplimentare**

Cu ocazia desfăşurării acţiunii de investigare s-au identificat următoarele probleme de siguranţă care nu au relevanţă pentru concluziile privind cauzele incidentului:

- Instalaţia de centralizare electronică din staţia Sighişoara este incompletă, în sensul că în biroul IDM nu există o imprimantă pentru tipărirea alarmelor înregistrate – conform Instrucţiunii de manipulare - şi prin urmare, indicaţiile de alarmă nu puteau fi tipărite nici dacă ar fi existat o procedură prin care să se stabilească o persoană care să efectueze acest lucru – lucru care de asemenea nu a fost stabilit.
- La nivelul SRCF Braşov nu s-a făcut o monitorizare eficientă a activităţii IDM din staţiile dotate cu instalaţii de centralizare electronică, prin întocmirea tematicilor de control sau a unei proceduri/instrucţiune de lucru care să impună verificarea informaţiilor - ce cuprind şi alarmele/defectele înregistrate - din „jurnalul” instalaţiei la ieşirea din serviciu a fiecărui IDM.
- În cadrul acţiunii de identificare a riscurilor asociate operaţiunilor feroviare efectuată de CNCF, pentru activitatea „Management trafic feroviar”, nu a fost identificat ca pericol (v. cap. definiţii şi abrevieri), nevizarea unui accident sau incident.

#### **Recomandări privind siguranţa**

Având în vedere factorul cauzal şi sistemic identificaţi în cursul investigaţiei, 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 siguranţa feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări privind siguranţa, adresate către ASFR, care, în limitele competenţelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranţa emise de AGIFER sunt luate în considerare şi, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puţin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecinţă a recomandărilor emise.

*Preambul recomandare privind siguranţa nr.456/1*

În cursul investigaţiei s-a constatat că Grup Feroviar Român SA a efectuat o acţiune neaprofundată de identificare a riscurilor asociate operaţiunilor feroviare pentru zona de risc „transport feroviar”. Comisia de investigare consideră necesar emiterea următoarei recomandări privind siguranţa:

*Recomandarea privind siguranţa nr.456/1*

Reevaluarea de către Grup Feroviar Român SA a riscurilor asociate operaţiunilor feroviare proprii şi stabilirea unor măsuri eficiente pentru ţinerea sub control a pericolelor „nerespectarea prevederilor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă”, „interpretarea eronată de către mecanicul de

locomotivă a indicațiilor semnalelor fixe și mobile care ordonă OPRIREA” și „oboseala/atenția scăzută datorată depășirii de către mecanic a serviciului maxim admis pe locomotivă”.

*Preambul recomandare privind siguranța nr.456/2*

În cursul investigației s-au constatat unele deficiențe în activitatea Grup Feroviar Român SA, referitoare la:

- monitorizarea serviciului continuu maxim admis;
- lecțiile învățate din accidente și incidente, respectiv întocmirea rapoartelor de investigare ca urmare a incidentelor de depășire a serviciului continuu maxim admis;
- monitorizarea activității prin efectuarea însoțirilor de trenuri de către instructorii de specialitate T.

*Recomandarea privind siguranța nr.456/2*

Reevaluarea de către Grup Feroviar Român SA a activităților menționate și luarea măsurilor pe care le consideră necesare, pentru îmbunătățirea activității.

*Preambul recomandare privind siguranța nr.456/3*

În cursul investigației s-au constatat unele deficiențe în activitatea CNCF „CFR” SA – Sucursala Regionala de Căi Ferate Brașov, referitoare la:

- monitorizarea activității IDM din stațiile înzestrate cu instalații de centralizare electronică;
- acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii pentru activitatea „Management trafic feroviar”, referitoare la nevizarea unui accident sau incident.

*Recomandarea privind siguranța nr.456/3*

Reevaluarea de către CNCF „CFR” SA a activităților menționate și a acțiunii de identificare a riscurilor asociate acestora.

**3.4.11.** Accidentul feroviar produs la data de 01.08.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, pe secția de circulație Roșiori – Videle (linie dublă electrificată) între stațiile Roșiori Nord și Atârnați, în circulația trenului nr.96212, (aparținând administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA), format dintr-o mașină multifuncțională autopropulsată – MSM tip FST3500 Colmar nr.6698, prin deraierea acesteia.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 31.07.2024.

#### **Factor causal**

Ruperea axului intermediar (planetar) de acționare a roții situate pe partea stângă (în sensul de mers al utilajului) de la puntea feroviară nr.2 (prima în sensul de mers) a utilajului Colmar.

#### **Factor contributiv**

Neefectuarea, periodică, în cadrul lucrărilor de reparații și întreținere, a unor controale nedistructive cu ultrasunete la axele intermediare (planetare) prin care ar fi putut fi depistate eventuale fisuri, dezvoltate în timp, la aceste piese.

#### **Factori sistemici**

- lipsa, din documentația privind mentenanța utilajului Colmar, a unor prevederi care să impună efectuarea, periodică, de controale nedistructive cu ultrasunete (CUS) la axele intermediare (planetare);
- lipsa evaluării riscurilor generate de ruperea în exploatare a pieselor critice privind siguranța feroviară de la utilajele utilizate în activitatea de mentenanță a liniilor.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

Nu se aplică.

#### **Observații suplimentare**

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au identificat următoarele probleme care nu au relevanță pentru concluziile privind cauzele incidentului: utilajul Colmar nu are agrement tehnic feroviar de utilizare valabil.

#### **Recomandări privind siguranța**

Accidentul feroviar produs la data de 01.08.2023, între stația CFR Roșiori Nord și Hm Atârnați, a fost cauzat de ruperea axului intermediar (planetar) de acționare a roții situate pe partea stângă (în sensul de mers al utilajului) de la puntea feroviară nr.2 (prima în sensul de mers) a utilajului Colmar.

Având în vedere factorii sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea

următoarelor recomandări privind siguranța, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.

*Preambul recomandarea nr.457/1*

În timpul investigației s-a constatat existența unei fisuri vechi la axul intermediar rupt, fisură ce nu ar fi putut fi identificată la aspectarea vizuală prevăzută a fi efectuată cu ocazia reparațiilor curente efectuate la acest utilaj. De asemenea, din verificarea documentației privind mentenanța acestui utilaj, a rezultat că, în aceasta nu sunt prevăzute controale nedistructive la piesele critice privind siguranța ale acestui utilaj, așa cum este și cazul axelor intermediare.

*Recomandarea de siguranță nr.457/1*

CNCF „CFR” SA să revizuiască documentația privind mentenanța utilajului Colmar în sensul introducerii unor prevederi care să impună efectuarea, periodică, de controale nedistructive cu ultrasunete (CUS) la axele intermediare (planetare).

*Preambul recomandarea nr.457/2*

În timpul investigației s-a constatat că, în cadrul acțiunilor de gestionare a riscurilor, CNCF „CFR” SA nu a identificat și evaluat riscurile generate de defectarea în exploatare a pieselor critice privind siguranța feroviară de la utilajele utilizate în activitatea de mentenanță a liniilor, așa cum este și cazul axelor intermediare (planetare).

*Recomandarea de siguranță nr.457/2*

CNCF „CFR” SA să efectueze evaluarea riscurilor asociate pericolelor generate de defectarea în exploatare a pieselor critice privind siguranța feroviară de la utilajele utilizate în activitatea de mentenanță a liniilor.

**3.4.12.** Accidentul feroviar produs la data de 05.08.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Copșa Mică (linie dublă electricată), în stația Dumbrăveni, prin declanșarea unui incendiu la locomotiva BB 528 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.58808 aparținând operatorului de transport Rail Force SRL.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.07.2024.

**Factorul cauzal**

Apariția unui scurtcircuit între spirele bobinei contactorului pentru ventilatoarele motoarelor de tracțiune.

**Factor contributiv**

Nu se aplică.

**Factor sistemic**

Nu se aplică.

**Măsuri luate de la producerea accidentului**

Nu se aplică.

**Observații suplimentare**

Nu se aplică.

**Recomandări privind siguranța**

Având în vedere constatările efectuate în timpul acțiunii desfășurate, modul de producere al incendiului, precum și acțiunile ce au urmat pentru lichidarea acestuia, comisia de investigare nu a considerat că mai este necesară emiterea unor recomandări privind siguranța.

**3.4.13.** Accidentul feroviar produs la data de 09.08.2023, ora 14:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Galați Brateș – Racordare CSG – Cătușa, linia 706M, în stația Cătușa, în circulația trenului de marfă nr.77546 (aparținând operatorului de transport feroviar Unicom Tranzit SA), prin deraierea a primelor două vagoane de marfă de cale largă din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 08.08.2024.

**Factor cauzal**

Existența în cuprinsul schimbătorului de cale R8 cale largă, la locul producerii accidentului feroviar, a unui grup de traverse de lemn necorespunzătoare (care nu au mai putut asigura prinderea corespunzătoare a șinelor și menținerea ecartamentului căii în limitele toleranțelor admise de cadrul de reglementare), având ca efect depășirea limitei admise a ecartamentului căii în exploatare, fapt ce a condus astfel la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor, sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

**Factor contributiv**

Ineficiența mecanismelor instituite pentru asigurarea mentenanței și verificarea stării infrastructurii.

**Factor sistemic**

Neexecutarea lucrărilor de reparații, de către Liberty Steel Galați SA, în vederea asigurării condițiilor de siguranță și securitate pentru desfășurarea operațiunilor de transport pe liniile și aparatelor de cale deținute.

**Măsuri luate de la producerea accidentului**

Nu se aplică.

**Observații suplimentare**

Proprietarul liniei industriale Liberty Steel Galați SA Galați nu a întocmit și înaintat, în vederea semnării, către CNCF contractul de exploatare a LFI deși legislația în domeniu prevede acest lucru.

**Recomandări privind siguranța**

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

*Preambul recomandare privind siguranța nr.459/1*

În cursul investigației s-a constatat că deraierea a fost cauzată de starea tehnică necorespunzătoare a suprastructurii căii din cauza neprogramării și neexecutării lucrărilor de reparații. Comisia de investigare consideră necesar emiterea următoarei recomandări privind siguranța:

*Recomandarea privind siguranța nr.459/1*

În condițiile în care Liberty Steel Galați SA, în calitate de proprietar, împreună cu Euroconstruct SA, în calitate de „agent economic autorizat AFER” prestator de „lucrări de întreținere și reparație a liniilor de cale ferată”, nu a luat toate măsurile necesare în vederea asigurării condițiilor de siguranță și securitate pentru desfășurarea operațiunilor de transport pe liniile și aparatele de cale deținute se recomandă ASFR să facă o evaluare a condițiilor de siguranță impuse de situația reală din teren și să solicite modificarea/completarea autorizației de exploatare a LFI sau retragerea acesteia.”

*Preambul recomandare privind siguranța nr.459/2*

În cursul investigației s-a constatat că proprietarul liniei industriale Liberty Steel Galați SA Galați nu a întocmit și înaintat, în vederea semnării, către CNCF contractul de exploatare a LFI deși legislația în domeniu prevede acest lucru.

*Recomandarea privind siguranța nr.459/2*

Proprietarul liniei industriale Liberty Steel Galați SA Galați va lua măsuri în vederea întocmirii și înaintării, în vederea semnării, către CNCF a contractului de exploatare a LFI.

**3.4.14.** Accidentul feroviar produs la data de 23.08.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, între stațiile Târnăveni Vest și Jidvei, la km.23 + 400, prin declanșarea unui incendiu la vagonul motor AMX 525 din trenul de călători Regio nr.11316, aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.08.2024.

**Factor cauzal**

Deteriorarea mecanică a izolației din plastic de la cablajul de legătură convertizor – acumulatori 24 V, prin frecarea repetată de o platbandă de oțel din componența cutiei vagonului, fapt care a condus

la intrarea în contact a miezului de cupru al conductorului cu platbanda, urmată de producerea unui scurtcircuit electric care a supraîncălzit și a aprins izolația de plastic a conductorilor electrici.

#### **Factor contributiv**

Executarea proiectului instalației de alimentare de 24 V, de către o firmă care nu parcursese procedurile de omologare tehnică/agrementare prevăzute în actele normative în vigoare și nu putea dovedi că are competența și capacitatea de a executa proiectarea.

#### **Factori sistemici**

- lipsa unei proceduri care să transfere către personalul propriu, atât responsabilități de gestionare a înregistrărilor cât și responsabilități de verificare a condițiilor care trebuiau îndeplinite de către automotoare privind autorizarea/certificarea/agrementarea „de la proiectare până la eliminare”;
- neefectuarea de către OTF Regio Călători a unei analize de risc din care să rezulte dacă normele de kilometri care au fost preluate de la SNCF mai sunt adecvate cu nivelul de fiabilitate al AMX 525 având în vedere că a fost înlocuit motorul Poyaud cu un motor Tedom care a necesitat și un nou tip de instalații electrice.

#### **Observații suplimentare**

##### referitor la normele aplicabile la vehiculele care provin din import

Vagonul motor AMX 525 provine din import, iar în acest caz la cererea furnizorului se eliberează ATF de către AFER, potrivit prevederilor art.1 alin.(2) din Anexa 5 la OMT 290/2000. Părțile implicate au pus la dispoziția comisiei de investigare o serie de ATF dintre care cel mai nou era ATF cu seria AT 233/2010 care avea valabilitate până în 26.04.2012.

După expirarea termenului de valabilitate a ATF, pentru AMX 525 trebuia obținut un nou ATF sau trebuia efectuată omologarea tehnică la finalizarea căreia se emitea un COT, potrivit prevederilor art.4 alin.(2) lit. c) din Anexa 5 la OMT 290/2000.

Din datele avute la dispoziție, comisia de investigare a constatat că la data producerii accidentului, AMX 525 nu fost supus unui proces de omologare tehnică și nu avea un AT sau un COT aflat în termen de valabilitate, ceea ce constituie o neconformitate.

##### referitor la cele două tipuri diferite de durate – durata normală de funcționare și durata de serviciu a AMX 525, respectiv cele două tipuri diferite de Avize emise de către AFER

*Durată normală de funcționare* a vagonului automotor, este durata de utilizare în care se recuperează, din punct de vedere fiscal, valoarea de intrare a mijloacelor fixe pe calea amortizării, potrivit prevederilor OMT 1484/2008, Anexa nr.1, art.1, lit. b), în vigoare la data producerii accidentului.

Automotoarele de ecartament normal au *durata normală de funcționare* de 12-18 ani, aceasta fiind prescrisă la codul de clasificare 2.3.1.1 din *Catalogul de mijloace fixe*.

Mijloacele de transport feroviar, care au depășit *durata normală de funcționare* stabilită în conformitate cu prevederile *Catalogului de mijloace fixe*, pot fi menținute în funcțiune în continuare, pe baza avizului tehnic emis de Autoritatea Feroviară Română - AFER, în calitate de organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor pentru domeniul de transport feroviar și cu metroul, care certifică starea tehnică a vehiculelor feroviare, potrivit prevederilor OMT 1484/2008, art.2 pct (1).

Menționăm că potrivit legislației din România, *durata de funcționare normală* este utilizată de către fabricanții din România în specificația tehnică de fabricație a vehiculelor feroviare, conform pct. 1.6. din Anexa 3 la NTF 103-001:2011.

Din datele puse la dispoziția comisiei de investigare, reiese că AMX 525 putea fi menținut în funcțiune până la data de 10.11.2024 deoarece avea acest drept acordat de către AFER prin *Avizului Tehnic pentru menținerea în funcțiune a unui vehicul feroviar care a depășit durata normală de funcționare seria AT nr.3150/2022*.

Pe baza celor menționate anterior, comisia de investigare consideră că *Avizul Tehnic pentru menținerea în funcțiune a unui vehicul feroviar care a depășit durata normală de funcționare seria AT nr.375/2015*, nu furnizează informații privind funcționarea în condiții de siguranță a automotorului AMX 525, deoarece acest Aviz indică o limită de timp care trebuie respectată de agenții economici ce dețin mijlocul fix-automotor în raport cu *Catalogul de mijloace fixe*. Astfel, *Catalogul de mijloace fixe* prevede la pct. I.2 faptul că durata normală de funcționare reprezintă durata de utilizare în care se recuperează, din punct de vedere fiscal valoarea de intrare a mijloacelor fixe pe calea amortizării.

*Durata de serviciu* este perioada de timp proiectată, pentru care se prevede că vehiculul feroviar îndeplinește specificațiile de performanță, funcționând în condițiile de mediu și la un nivel de utilizare specificate, cu susținerea logistică recomandată, potrivit definiției de la art.1, lit. c) din OMT 1484/2008. *Durata de serviciu* a unui vehicul feroviar este determinată de *durata de serviciu a structurii de rezistență*, fapt precizat la NOTA de la art.1, lit. c) din Anexa nr.1 de la OMT 1484/2008. La data producerii accidentului, AMX 525 nu deținea un *Aviz Tehnic pentru menținerea în funcțiune sau pentru acordarea unei noi durate normale de funcționare a unui vehicul feroviar care a depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*, după modelul din Anexa 2 de la OMT 1484/2008. Valoarea în ani calendaristici a *duratei de serviciu* este prevăzută în Tabelul 3.1. din NF 67-006:2011, însă vagonul motor AMX 525 nu este menționat în Tabelul 3.1 la grupa A a vehiculelor utilizate pe linii magistrale și secundare, aceasta fiind grupa în care se încadrează AMX 525.

Vagonul motor AMX 525 a ieșit din fabricație în anul 1968, de unde rezultă că acesta era în serviciu de 55 de ani, perioadă care este exagerat de mare în comparație cu *duratele de serviciu* de 35 de ani, care este prescrisă pentru unele tipuri de automotoare diesel similare, prevăzute în *Tabelului 1* din NF 67-006:2011.

Din datele puse la dispoziție, comisia de investigare a constatat că deținătorul nu deține informații privind *durata de serviciu* prescrisă a AMX 525.

Potrivit cadrului normativ din România, vehiculele feroviare care au depășit *durata de serviciu*, trebuie să fie modernizate în vederea solicitării acordării unei noi *durate normale de funcționare*, conform art.4 pct. (1) din OMT 1484/2008. Totodată este stabilit că vehiculele feroviare modernizate vor fi supuse procedurilor de omologare tehnică/certificare prevăzute în actele normative în vigoare, conform prevederilor OMT 1484/2008 art. 4, alin (4).

Astfel, din lipsa informațiilor privind *durata de serviciu* specifică pentru cazul AMX 525, comisia de investigare nu a putut verifica dacă erau sau nu respectate reglementările privind efectuarea lucrărilor de intervenție și condițiile tehnice pentru acordarea unui *Aviz Tehnic pentru menținerea în funcțiune sau pentru acordarea unei noi durate normale de funcționare a unui vehicul feroviar care a depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*. Acest tip de AVIZ se eliberează vehiculelor care au depășit *durata de serviciu* și au fost supuse unei operațiuni de modernizare.

Faptul că deținătorul nu utilizează informații privind *durata de serviciu* prescrisă a AMX 525 și nu ține cont de *durata de serviciu* atunci când planifică lucrările de reparații planificate sau de modernizare, constituie o neconformitate.

conformarea cu cerințele rezultate din Regulamentul UE 762/2018, pe care trebuie să le îndeplinească SMS al OTF, privitor la scoaterea din funcțiune a automotoarelor în vederea efectuării reparațiilor planificate.

Din datele transmise de către OTF Regio Călători rezultă că obligațiile privind efectuarea reparațiilor planificate sunt transferate în sarcina firmei care este proprietar al AMX 525.

Însă, potrivit legislației în vigoare, numai OTF și ERI au obligații privind scoaterea din funcțiune a automotoarelor în vederea efectuării reparațiilor planificate, iar proprietarul nu are aceste obligații. Astfel, OTF ar trebui să înscrie în procedurile SMS, prevederi explicite referitoare la scoaterea din funcțiune a automotoarelor în vederea efectuării reparațiilor planificate, conform cu cerințele de la pct. 5.1.3 și pct. 5.2.4 din Anexa I la Regulamentul UE 762/2018.

Din datele transmise de către OTF Regio Călători rezultă că procedurile din cadrul SMS al OTF Regio Călători nu conțin prevederi explicite privind scoaterea din funcțiune a automotoarelor în vederea efectuării reparațiilor planificate, ceea ce constituie o neconformitate.

### **Recomandări privind siguranța**

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

*Preambul recomandare privind siguranța nr.460/1*

Comisia de investigare a constatat faptul că lipsesc din cadrul procedurilor SMS ale Regio Călători, prevederi explicite care să transfere către personalul propriu, atât responsabilități de gestionare a înregistrărilor cât și responsabilități de verificare a condițiilor care trebuiau îndeplinite de către automotoare privind autorizarea/certificarea/agrementarea „de la proiectare până la eliminare”. De asemenea a reieșit pe parcursul investigației faptul că Regio Călători nu deținea înregistrări și nu gestiona informațiile potrivit cărora proiectul instalației de alimentare de 24 V, fusese executat de către o firmă care nu parcursese procedurile de omologare tehnică/agrementare prevăzute în actele normative în vigoare.

*Recomandarea de siguranță nr. 460/1*

Operatorul de transport feroviar Regio Călători SRL să evalueze pericolele reprezentate de lipsa gestionării înregistrărilor respectiv de neefectuare a autorizărilor/certificărilor/agrementărilor prescrise pentru automotoare „de la proiectare până la eliminare”;

*Preambul recomandare privind siguranța nr.460/2*

Pe parcursul investigației a reieșit faptul că deținătorul Regio Călători a preluat normele de kilometri care erau adoptate de fostul deținător REGIOTRANS, fără ca să fie făcută o analiză de risc privind respectarea cerințelor din NF 67-006:2011 privind compatibilitatea dintre intervalul între reparații planificate și nivelul de fiabilitate al vehiculului feroviar, având în vedere că a fost înlocuit motorul Poyaud cu un motor Tedom care a necesitat și un nou tip de instalații electrice.

*Recomandarea de siguranță nr. 460/2*

Operatorul de transport feroviar Regio Călători SRL să efectueze o analiză de risc privind compatibilitatea dintre intervalul între reparații planificate și nivelul de fiabilitate al AMX 525.

**3.4.15.** Accidentul feroviar produs la data de 01.09.2023, ora 06:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Oradea – Salonta (linie simplă neelectrificată), între stațiile Leș Bihor și Oradea Vest, la km.108 + 200, în circulația trenului de călători Regio nr.3111 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), format din automotoarele nr.9553978-1008-1 și nr.9553978-1009-9, prin declanșarea unui incendiu la automotorul nr.9553978-1008-1, aflat al 2-lea din compunere.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 28.08.2024.

#### **Factor cauzal**

Apariția, cel mai probabil, a unor scurtcircuite produse între cablurile din interiorul blocului aparatelor electrice precum și între cabluri și carcasa metalică a blocului aparatelor electrice ca urmare a deteriorării izolației cablurilor.

#### **Factor contributiv:**

Utilizarea automotorului implicat în producerea accidentului, pentru remorcarea trenurilor de călători, după depășirea normei de timp pentru efectuarea unei reparații planificate, reparație care trebuia să asigure potențialul tehnic necesar desfășurării transporturilor feroviare în condiții de siguranță, confort și securitate a circulației.

#### **Factor sistemic:**

Lipsa unei evaluări, la nivelul operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, a riscurilor asociate pericolului reprezentat de menținere în exploatare a automotoarelor seria AM 1000, după depășirea normelor de timp și kilometri la care trebuie făcute reparațiile planificate.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

În timpul investigației, ASFR prin actul 2021/246/01.09.2023, dispune retragerea din circulație a tuturor automotoarelor AM seria 1000.

#### **Observații suplimentare**

Nu se aplică.

#### **Recomandări privind siguranța**

*Motivarea absenței recomandărilor privind siguranța*

Având în vedere că în timpul investigației, ASFR a luat măsuri, prin dispunerea retragerii din circulație a automotoarelor seria AM 1000, comisia de investigare consideră că mai nu este necesară emiterea vreunei recomandări de siguranță.

**3.4.16.** Incidentul feroviar produs la data de **08.09.2023** a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, secția de circulație Suceava Nord – Ploiești Sud, în stația Verești, prin depășirea semnalului de intrare YII al stației, care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul” de către trenul de călători nr.1752, remorcat cu locomotiva EA598, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.07.2024.

#### **Cauza directă**

Diminuarea aderenței dintre roți și șine ca urmare a contaminării suprafeței de rulare cu ulei rezultat prin strivirea între roți și șine a semințelor de rapiță căzute din trenul de marfă 57410, având ca rezultat blocarea roților în timpul frânării trenului nr.1752 în vederea opririi în stația Verești și mărirea drumului de frânare, fapt ce a condus la depășirea semnalului luminos de ieșire YII al stației, semnal care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! – Ziua și noaptea : o unitate luminoasă de culoare roșie, spre tren”.

#### **Factori care au contribuit**

Nu au fost identificați factori care au contribuit la producerea acestui incident.

#### **Cauze subiacente**

Nu au fost identificate cauze subiacente care au produs acest incident.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate cauze primare care au produs acest incident.

#### **Măsuri luate de la producerea incidentului**

În perioada 20.08.2023 – 08.09.2023 s-au înregistrat cazuri repetate de pierderi din conținut din trenuri de marfă aparținând operatorului feroviar de transport marfă Unicom Tranzit SA, trenuri care aveau în componere vagoane de marfă seria Fals ce transportau semințe de rapiță

Astfel:

- La data de 20/21.08.2023 după circulația trenului nr.57402 s-a înregistrat prelungiri de timpi de mers și patinări ale locomotivelor trenurilor nr.1952, nr.5423 și nr.1654 pe distanța Roman – Galbeni – Itești;
- La data de 23.08.2023 după circulația trenului nr.57408, mecanicul trenului nr.5444 a avizat că pe distanța Mircești - Săbăoani șina este acoperită cu o peliculă neagră, uleioasă și sunt probleme la frânarea trenului;
- La data de 02.09.2023 după circulația trenului nr.57412, mecanicul trenului nr.5602 a avizat că pe distanța Verești – Liteni - Dolhasca locomotiva patinează și sunt probleme la frânarea trenului;
- La data de 02.09.2023, după circulația aceluiași tren nr.57412, mecanici trenurilor nr.1656 și 5610 au avizat că pe distanța Dolhasca - Roman locomotiva patinează;
- La data de 08.09.2023 după circulația trenului nr.57410, mecanicul trenului nr.1656 a avizat că pe distanța Săbăoani – Roman - Galbeni locomotiva patinează și sunt probleme la frânarea trenului producând prelungirea timpilor de mers.

În urma cazurilor repetate de pierderi din conținut din trenuri de marfă cu implicații în siguranța circulației, SRCF Iași, prin actul Revizoratului Regional de Siguranța Circulației Iași cu nr.1.3/937/11.09.2023, a restricționat începând cu dată imediată accesul pe infrastructura feroviară a trenurilor de marfă care au în componere vagoane de marfă seria Fals ce transportă semințe de rapiță. De asemenea, imediat după producerea incidentului, au fost luate următoarele măsuri:

- Pe distanța Suceava – Pașcani a fost interzisă circulația trenurilor Interregio și Intercity pe firul II de circulație;
- Au fost introduse restricții de viteză temporare în zona stațiilor pe distanța Verești – Pașcani pe liniile aferente firului II de circulație pentru asigurarea condițiilor optime de frânare și oprire a trenurilor în stații.

#### **Recomandări privind siguranța**

Având în vedere măsurile luate de SRCF Iași după producerea acestui incident, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea de recomandări de siguranță.

**3.4.17.** Accidentul feroviar produs la data 10.09.2023, ora 13:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Constanța Mărfuri - Capu Midia, în stația Capu Midia, la km.0 + 160, în circulația trenului de marfă nr.67055010, remorcat cu locomotiva DA

216 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), prin deraierea locomotivei de primele două osii.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 21.08.2024.

#### **Factor cauzal**

Accidentul feroviar s-a produs prin escaladarea ciupercii șinei firului exterior de către buza roții atacante a locomotivei DA 216 ca urmare a depășirii limitei de stabilitate la deraiere produsă în condițiile creșterii forței de ghidare și scăderii sarcinii care acționa asupra acestei roți. Acest lucru a fost posibil ca urmare a:

- existenței în cale, la locul producerii accidentului feroviar, în dreptul unor joante a două traverse de lemn alăturate necorespunzătoare, a căror stare tehnică a condus, în faza finală, la crearea de praguri laterale la aceste joante;
- depășirii, în zona producerii deraierii, a variației admise a ecartamentului și a toleranțelor admise în exploatare la ecartament;
- depășirii, în zona premergătoare producerii deraierii, a toleranțelor admise în exploatare la nivelul transversal.

#### **Factor contributiv**

Neefectuarea în termen a lucrărilor de reparare și întreținere a căii ferate conform codurilor de practică.

#### **Factori sistemici**

- lipsa planului de acțiune pentru monitorizarea de către GI a furnizorului de servicii de reparații și întreținere a căii ferate TEF Logistică feroviară SRL, generată de culegerea și analizarea defectuoasă a informațiilor;
- nerespectarea prevederilor din procedurile proprii cu implicații directe în garantarea de către GI a faptului că, întreținerea infrastructurii este furnizată în siguranță și că aceasta răspunde nevoilor specifice secției de circulație pe care s-a produs deraierea;
- menținerea în cale timp îndelungat a restricțiilor de viteză.

#### **Observații suplimentare**

În conformitate cu telegrama nr.141 din data de 19.10.2023 a SRCF Constanța, „începând cu data de 20.10.2023 activitatea de administrare a infrastructurii feroviare de pe secțiile de circulație neinteroperabile Dorobanțu – Năvodari, Năvodari – P1 Capu Midia, P1 Capu Midia Sitorman este preluată de CNCF CFR SA prin Sucursala Regională Constanța.”

#### **Recomandări privind siguranța**

##### *Motivarea absenței recomandărilor privind siguranța*

Având în vedere prevederile telegramei nr.141 din data de 19.10.2023 a SRCF Constanța, în care se specifică că „începând cu data de 20.10.2023 activitatea de administrare a infrastructurii feroviare de pe secțiile de circulație neinteroperabile Dorobanțu – Năvodari, Năvodari – P1 Capu Midia, P1 Capu Midia Sitorman este preluată de CNCF CFR SA prin Sucursala Regională Constanța.” AGIFER consideră că nu este necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

**3.4.18.** Incidentul feroviar produs la data de 17.09.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași, în stația Cernele, prin punerea în mișcare a locomotivei electrice LEMA 063, locomotivă izolată aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL, spre direcția Ișalnița, talonarea macazul schimbătorului de cale nr.22 din capătul Y al stației și înscrierea pe firul nr.I de circulație pe distanța Cernele – Ișalnița oprindu-se după ce a parcurs circa 3,6 km în linie curentă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 18.03.2024.

#### **Cauza directă**

Dezactivarea frânei de parcare după aplicarea acesteia, de către personal neautorizat și nerespectarea operațiilor de slăbire a acestui tip de frână.

#### **Factori care au contribuit**

Nemanipularea robinetului de izolare a rezervoarelor principale de aer din poziția „OFF” – închis în poziția „ON” – deschis (Fig. 19).

#### **Cauze subiacente**

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- Art.12, alin (3) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitor la faptul că mecanicului ajutor/fochistului îi este interzis să pună locomotiva în mișcare;
- Art.177, alin (2) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitor la faptul că manevra se execută de către personalul OTF, OMF sau a altor operatori economici autorizați în acest scop;
- aliniatul 3, punctul „ÎNAINTE DE PORNIREA LOCOMOTIVEI” din „INSTRUCȚIUNI ACȚIONARE FRÂNĂ DE PARCARE” referitor la deschiderea robinetului de izolare a rezervoarelor principale de aer la pornirea locomotivei.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate cauze primare în producerea acestui incident feroviar.

#### **Recomandări privind siguranța**

În cursul acțiunii desfășurate, comisia de investigare a constatat că producerea incidentului feroviar a fost generată de o eroare a mecanicului ajutor care nu avea voie să manipuleze instalațiile de frână și nu a respectat întru-totul instrucțiunile de pornire a locomotivei.

În aceste condiții, comisia de investigare consideră că nu se impune emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.19.** Accidentul feroviar produs la data de 03.10.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă, electrificată), la km.223+139.5, firul I, între stațiile Augustin și Racoș, în circulația trenului de marfă nr.66633-002 aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA, prin deraierea de toate osiile ale vagonului nr.88537980117-2, aflat al 23-lea vagon în compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 01.10.2024.

#### **Factor causal**

Ruperea foii principale, în zona ochiului de fixare, a arcului de suspensie în foi (arc cu săgeată negativă) aferent roții atacante (roata nr.7) a vagonului de marfă nr.88537980117-2, rupere care a condus la o descărcare semnificativă de sarcină concomitent cu creșterea unghiului de atac al acestei roți și, implicit, la creșterea forței de ghidare aplicată pe această roată, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere.

#### **Factor contributiv**

Nerespectarea variației uniforme de 2 mm/m și depășirile de toleranțe maxime admise în exploatare a ecartamentului în zona în care s-a produs căderea roții.

#### **Factor sistemic**

Gestionarea inefficientă de către Grup Feroviar Român SA, în calitate de ERI, a informațiilor privind arcurile de suspensie în foi (componentă critică pentru siguranță) rezultate în urma efectuării reparațiilor periodice (RP).

#### **Măsuri care au fost luate**

Nu se aplică.

#### **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: din cauza lipsei de personal, curba 223+014 ÷ 223+284, în perioada 12.05.2015 ÷ 31.07.2023 nu a fost măsurată manual la ecartament, nivel, săgeată și uzura șinelor.

#### **Recomandări de siguranță**

Accidentul feroviar produs la data de 03.10.2023, între stațiile Augustin și Racoș, a fost cauzat de ruperea foii principale a arcului de suspensie în foi (săgeată negativă) aferent roții atacante nr.7 și părăsirea suprafeței de rulare a roții din partea stângă a primei osii în sensul de mers în exteriorul curbei, în momentul în care vagonul se afla pe o porțiune de linie în curbă cu deviație dreapta în sensul de mers.

Având în vedere factorul sistemic identificat în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări privind siguranța, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale,

ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandării emise.

*Preambul recomandarea nr.463/1*

În cursul acțiunii de investigare a accidentului s-a constatat că ruperea foii principale a arcului de suspensie s-a produs la oboseală, în condițiile existenței unor fisuri vechi (80% din secțiunea foii principale de arc) în zona ochiului de arc, fisuri care sunt imposibil de depistat cu ocazia efectuării reviziilor tehnice la trenuri, întrucât zona este acoperită de piesele atelajului de suspensie (suportul inelului de suspensie, inelul de suspensie și cuiul spintecat).

Astfel de fisuri ar fi putut fi identificate în condițiile în care, Grup Feroviar Român SA în calitate de ERI al vagonului implicat, ar fi gestionat în mod eficient informațiile privind arcuri de suspensie în foi (componentă critică pentru siguranță) rezultate în urma efectuării reparațiilor periodice (RP).

*Recomandarea de siguranță nr.463/1*

Grup Feroviar Român SA, în calitate de ERI, va reanaliza modul de gestionare a informațiilor privind arcurile de suspensie în foi (componentă critică pentru siguranță) rezultate în urma efectuării reparațiilor periodice (RP) la vagoanele pentru care răspunde și va dispune măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestor informații.

**3.4.20.** Accidentul feroviar produs la data de 24.10.2023, în jurul orei 11:25, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Căi Ferate Craiova, secția de circulație Costești – Roșiori Nord (linie simplă, neelectrificată), în linie curentă, între stațiile Costești și Miroși, la km 132+830, prin deraierea de primul boghiu în sensul de mers a vagonului nr.33539339897-9, al 13-lea de la locomotivă, aflat în compunerea trenului de marfă nr.66764 aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.10.2024.

**Factor cauzal**

Existența în cale, pe o porțiune de linie din cuprinsul curbei circulare, premergătoare punctului deraierii a unei zone în care rampa torsionării căii, variația ecartamentului, valoarea săgeților vecine și a diferenței între săgețile maxime și minime în curbă depășeau valorile admise în exploatare. Acestea au determinat creșterea forței laterale (de ghidare) pe roata atacantă (din partea dreaptă care rula pe firul exterior al curbei, în sensul de mers al trenului), aferente primei osii a vagonului nr.33539339897-9, și depășirea limitei de stabilitate la deraiere.

**Factor contributiv**

Efectuarea măsurătorilor cu vagonul de măsurat calea sau căruciorul de măsurat calea, la intervale de timp mai mari decât cele prevăzute de codurile de practică.

**Factori sistemici:**

- Neefectuarea lucrărilor de reparații capitale pentru readucerea elementelor componente ale căii ferate la parametri 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 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.

**Recomandări privind siguranța**

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

alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, la AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.

*Preambul recomandare de siguranță nr.464/1*

La finalizarea activității de investigare a evenimentului feroviar cu caracter similar care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Craiova, prezentat la Cap.- 4.e „Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar”, pentru accidentul similar produs la data de 13.04.2022 în Hm Drăgotești pe linia II directă la km 40+830, prin deraierea de toate osiile a locomotivei ED 050 ce remorca trenul de marfă nr. 64208 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA), a fost emisă următoarea recomandare de siguranță:

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că CNCF „CFR” SA va evalua riscurile generate de neasigurarea, la nivelul secțiilor de linii, a unui număr suficient de salariați pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise și va stabili măsuri pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

Prin actul nr. 2010/14/05.03.2024, ASFR a comunicat stadiul implementării măsurilor luate de către AI drept consecință a recomandărilor de siguranță emise de către AGIFER, cu ocazia finalizării acțiunilor investigate în anul 2023. Astfel, pentru accidentul feroviar produs la data de 13.04.2022, au fost comunicate următoarele măsuri luate: *Pentru a asigura la nivelul secțiilor de linii un număr suficient de salariați pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise s-a solicitat către Oficiul Resurse Umane și Direcția Linii angajarea de personal cu nr.22/1/422/06.10.2022.*

Având în vedere că în Registrul de riscuri al SRCF Craiova – Divizia Linii (act nr. 22/3/11/04.01.2023) nu au fost evaluate riscurile generate de neasigurarea, la nivelul secțiilor de linii, a unui număr suficient de salariați pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise, a determinat ca modul de implementare a recomandării de siguranță să nu-și atingă obiectivul pentru care a fost emisă, în continuare fiind constatate deficiențe privind asigurarea unui număr suficient de salariați, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea unei noi recomandări de siguranță:

*Recomandarea de siguranță nr.464/1*

CNCF „CFR” SA va evalua riscurile asociate pericolelor generate de neasigurarea, la nivelul secțiilor de linii, a unui număr suficient de salariați pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise și va stabili măsuri pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

**3.4.21.** Accidentul feroviar produs la data de 04.11.2023, ora 06:18, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Periam – Aradu Nou (secție neinteroperabilă gestionată de către RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă neelectrificată), între stațiile Periam și Zădăreni, la km.15 + 400, în circulația trenului de călători nr.11160 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL), prin declanșarea unui incendiu la vagonul motor AMX nr.95539970533 – 9.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.12.2024.

#### **Factor causal**

Apariția în furtunul de intrare în filtrul de motorină a unor fisuri prin care a fost pulverizată motorină, care s-a scurs pe componentele instalației de evacuare ale motorului Tedom, ce prezenta pierderi de gaze arse de înaltă temperatură.

#### **Factori contributivi**

- utilizarea în cadrul lucrărilor de întreținere a unui furtun de alimentare (care face legătura între pompa de combustibil și filtrele de motorină), care nu îndeplinea cerințele tehnice stabilite de către producătorul motorului Tedom și al cărui furnizor nu deținea AFF sau AT;
- neasigurarea de către personalul de întreținere a etanșeității instalației de evacuare gaze arse;
- menținerea în circulație a AMX 533-9 după expirarea normei de km la care era scadent pentru reparație planificată motorul Tedom.

#### **Factori sistemici**

Nu se aplică.

## Recomandări privind siguranța

### *Motivarea absenței recomandărilor de siguranță*

Accidentul feroviar produs la data de 04.11.2023, prin declanșarea unui incendiu la vagonul motor AMX 533-9, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a vagonului motor.

În timpul investigației s-a constatat că starea tehnică necorespunzătoare a vagonului motor AMX 533-9 a fost determinată de mentenanța necorespunzătoare, care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor de la nivelul MARUB).

Luând în considerare cele menționate, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea unor recomandări.

Menționăm faptul că, absența unor recomandări privind siguranța feroviară, nu exclude posibilitatea ca Regio Călători SRL să dispună anumite măsuri de siguranță pe care le consideră necesare, pentru ținerea sub control al riscului de producere a unor incendii.

**3.4.22.** Accidentul feroviar produs la data de 05.11.2023, ora 02:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Drăgotești – Turceni (linie simplă electrificată), între stațiile Drăgotești și Borăscu, la km 28+480, în circulația trenului de marfă nr.65004 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea primelor 8 vagoane, seria Fals încărcate cu cărbune din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 30.10.2024.

### **Factori cauzali**

Starea necorespunzătoare a căii pe porțiunea de terasament de la capătul Y al podului metalic de la km 28+465 (în sensul creșterii kilometrajului), generată de:

- existența în cale, la locul producerii accidentului, a unui grup de traverse din beton precomprimat și normale de lemn necorespunzătoare consecutive, a căror stare tehnică nu asigură o rezemare corespunzătoare și menținerea ecartamentului în toleranțele admise;
- alcătuirea neconformă a joantelor aferente intreruperilor neconstructive la km 28+480 de pe ambele fire (prin neasigurarea prinderii orizontale complete);
- existența unor denivelări încrucișate care depășeau toleranțele admise în exploatare, conducând astfel la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

### **Factori contributivi**

Lipsa contrașinelor în interiorul căii pe porțiunile de terasament de la capetele podului metalic de la km 28+465.

### **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**

Nu se aplică.

### **Observații suplimentare**

Având în vedere constatările efectuate, membrii comisiei de investigare consideră că sunt suficiente elemente care să conducă la concluzia că piatra de frecare de pe partea dreaptă a boghiului cu roțile nr.5-8 nu fost asigurată corespunzător prin cele 4 buloane de prindere, la momentul producerii evenimentului fixarea acesteia pe cadrul boghiului făcându-se doar prin cele două cordoane de sudură la capete.

Montarea pietrelor de frecare pe vagon a fost efectuată cu ocazia reparației periodice, operație efectuată la data 03.03.2022 (în urmă cu circa 1 an și 8 luni), anterior producerii evenimentului feroviar, la operatorul economic identificat prin acronimul „SRS”.

### Recomandări privind siguranță

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

*Preambul recomandare de siguranță nr.466/1*

În cursul investigației s-a constatat că podul metalic de la km 28+465 era prevăzut cu contrașine la interiorul căii, dar acestea nu erau prelungite și pe terasamentele de la capetele podului, contrar prevederilor art.28 punctul 14 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - linii cu ecartament normal - nr.314/1989 : ”Contrașinele pe poduri se montează la toate podurile cu calea fără balast amplasată în aliniament cu lungime mai mare de 10 m sau în curbă cu lungime mai mare de 5 m. Contrașinele pe pod se prelungesc și pe terasamente la capetele podului. Contrașinele se montează în interiorul căii”, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

*Recomandarea de siguranță nr.466/1*

Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR” SA va efectua o evaluare a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:

- lipsa contrașinelor în interiorul căii pe porțiunile de terasament de la capetele podurilor cu lungime mai mare de 10 m amplasate în aliniament și a podurilor cu lungime mai mare de 5 m amplasate în curbă;
- menținerea în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare pe porțiunile de terasament de la capetele podurilor pe lungimea unde se montează contrașinele în interiorul căii.

**3.4.23.** Accidentul feroviar produs la data de 14.11.2023, ora 12:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Timișoara, secția de circulație Timișoara - Arad (linie simplă electricată), la ieșirea din stația Aradu Nou, pe linia 3 abătută la km 51+654, în circulația trenului de marfă nr.66653013 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), prin deraierea a 6 vagoane cisternă încărcate cu motorină (de la al 3-lea la al 8-lea vagon din compunere), din care două s-au răsturnat.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 03.10.2024.

#### 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

Monitorizarea ineficientă a evoluției defectelor înregistrate cu căruciorul de măsurat calea, fapt care a favorizat agravarea acestora.

#### Factori sistemici

- Deficiențe în activitatea de identificare și evaluare a riscurilor generate de operațiunile feroviare proprii realizate de către administratorul de infrastructură referitor la pericolul reprezentat de deraierea vehiculelor feroviare.
- 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.

### Recomandări privind siguranța

Având în vedere factorii cauzali, contributivi și sistemici identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile

art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarelor recomandări de siguranță, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26, alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, la AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.

*Preambul recomandare de siguranță nr.467/1*

La finalizarea activității de investigare a evenimentului feroviar cu caracter similar care a avut loc pe raza de activitate a SRCF Timișoara, prezentat la Cap.- 4.e „Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar”, pentru accidentul similar produs la data de 11.06.2020, între stația Baru Mare și halta de mișcare Crivadia, pe firul I de circulație, la km 54+370, în circulația trenului de marfă nr.30536 (aparținând OTF DBCR), prin deraierea de a doua osie în sensul de mers a vagonului nr.2180247015-8, situat al 15-lea în compunerea trenului, a fost emisă următoarea recomandare de siguranță:

ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, își va reevalua riscurile asociate pericolului generat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn necorespunzătoare pe zonele căii ferate aflate în curbe și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

Prin actul nr.2330/42/27.04.2022, ASFR a comunicat stadiul implementării măsurilor luate de către AI drept consecință a recomandărilor de siguranță emise de către AGIFER, cu ocazia finalizării acțiunilor investigate în anul 2021. Astfel, pentru accidentul feroviar produs la data de 11.06.2020, au fost comunicate următoarele măsuri luate sau planificate a fi luate: Divizia Linii în urma reevaluării riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn necorespunzătoare pe zonele căii ferate aflate în curbe, a stabilit următoarele măsuri de siguranță: Efectuarea demersurilor necesare pentru asigurarea resurselor materiale, financiare și umane, Efectuarea mentenanței căii cu respectarea procesului tehnologic la lucrările de înlocuire a traverselor de lemn de pe cuprinsul curbelor, rectificarea ecartamentului și menținerea acestuia în limitele toleranțelor admise, Monitorizarea tuturor zonelor căii ferate aflate în curbe pe traverse din lemn, respectiv efectuarea de măsurători (ecartament, nivel, săgeată), cu respectarea termenelor stabilite în I 305/1997, Au fost întocmite programe de măsurători ale liniilor de cale ferată cu CMC, VMC și TMC, rezultatele acestor măsurători au fost interpretate, analizate și au fost întocmite programe de remediere a acestor defecte. Asigurarea resurselor materiale respectiv șina și traverse lemn normale s-au efectuat prin aprovizionarea cu șină nouă tip 49 tratată termic, 23 bucăți de 30 m pentru firul exterior curbă km 53+835 / 54+530, înlocuite în perioada februarie – mai 2021. Pe firul interior s-a înlocuit șina cu șină SB și au fost readuse joantele la echer în aceeași perioadă. Traversele de lemn au fost înlocuite de către Antrepriza de Construcții Căi Ferate SA prin contractul nr.352/30.07.2021 încheiat de Regionala CF Timișoara. Traversele de lemn au fost înlocuite în perioada august – decembrie 2021, pe curba de la km 53+835 / 54+530 au fost înlocuite la rând 1236 bucăți traverse noi, inclusiv material mărunț de cale nou (plăcuțe cauciuc, plăci polietilenă și tirfoane B2).

Asigurarea resurselor umane s-a efectuat prin angajare de personal la Districtul nr.5 Pui și prin detașarea altor muncitori de pe raza Secției L9 Simeria în vederea efectuării lucrărilor de înlocuire a șinelor.

Măsuri control: Reviziile conform I 305/1997 se efectuează conform fișelor nr.2, 3, 4, 9, 10, 11, 12 pe baza programelor anuale și lunare întocmite și aprobate de conducerea Diviziei Linii, finalizate cu note de constatare aduse la cunoștința districtelor. CMC – pentru anul 2021 a fost întocmit program de măsurare a liniei.

Având în vedere că recomandarea de siguranță a fost implementată cu precădere pentru zona unde a avut loc accidentul feroviar produs la data de 11.06.2020, respectiv între stația Baru Mare și hm Crivadia și nu pentru toată rețeaua de cale ferată administrată de către CNCF „CFR” SA, a determinat ca modul de implementare a recomandării de siguranță să nu-și atingă obiectivul pentru care a fost emisă, în continuare fiind constatate deficiențe privind menținerea în exploatare a traverselor de lemn necorespunzătoare pe zonele căii ferate aflate în curbe, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea unei noi recomandări de siguranță:

#### *Recomandarea de siguranță nr.467/1*

Administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, își va reevalua riscurile asociate pericolului generat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn necorespunzătoare pe zonele căii ferate aflate în curbe și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

**3.4.24.** Accidentul feroviar produs la data de 27.11.2023, ora 22:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, secția de circulație Lețcani - Dorohoi (linie simplă, neelectrificată, gestionată de RC-CF TRANS Brașov SRL), între stațiile Trușești și Todireni, km 77+326, în circulația trenului de marfă nr.66952027 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), prin deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, al celui de-al 11-lea vagon din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 05.11.2024.

#### **Factor cauzal**

Existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unor defecte ale geometriei căii (ecartament, respectiv nivel transversal), coroborate cu defectele vagonului nr.83536651666-3 (jocuri la pietrele de frecare peste valoarea admisă în exploatare), au condus la depășirea limitei de stabilitate la deraiere.

#### **Factori contributivi**

- supraîncărcarea vagonului nr.83536651666-3, de către expeditor;
- dificultatea verificării jocului la pietrele de frecare în cadrul operațiilor de revizie tehnică la acest tip de vagon (vagon seria Fals modificat pentru transportul cerealelor) determinată de existența unei table (cu dimensiunile de 3200 mm x 240 mm) în zona boghiurilor vagonului, montată cu ocazia lucrării suplimentare de prelungire a pantei fixe.

#### **Factor sistemic**

Neasigurarea, de către expeditor (Comcereal SA Botoșani) și OTF (Grup Feroviar Român SA), a condițiilor pentru efectuarea cântăririi vagoanelor înainte de introducerea în compunerea trenurilor.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

Pentru restabilirea circulației feroviare RCCF a luat măsura de înlocuire a traverselor distruse pe distanța afectată de circulația în stare deraiată a vagonului nr.83536651666-3, pe o lungime de 1376 metri.

#### **Observații suplimentare**

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind unele deficiențe și lacune:

- vagonul nr.83536651666-3 este vagon de marfă pentru transport cereale provenit din seria constructivă Fals având ca lucrări suplimentare importante, montarea unui acoperiș metalic cu gură de încărcare longitudinală după modelul vagonului din seria Uagps, relocarea robinetelor de aer ai instalației pneumatice de descărcare, precum și prelungirea pantei fixe, conform proiect de execuție 91.SIM.5.00 și SIM.3079-00, avizate de AFER, precum și a specificației tehnice de produs *ST-Fals 02/2014*, avizată de ASFR;
- lucrarea suplimentară de prelungire a pantei fixe s-a efectuat prin montarea unei table cu dimensiunile de 3200 mm x 240 mm în zona boghiurilor vagonului, fapt ce face ca accesul la pietrele de frecare pentru verificarea jocului acestora conform Instrucției nr.250 să fie foarte dificil în condiții de exploatare;
- acest lucru face ca verificarea jocului la pietrele de frecare, conform Instrucției nr.250, de către personalul de exploatare să nu fie posibilă, această verificare făcându-se doar vizual. Precizăm că, măsurarea jocului la pietrele de frecare s-a realizat cu două persoane în stația Vlădeni cu ocazia cântăririi vagoanelor, iar în cadrul Electroputere VFU SA Pașcani verificarea jocului la pietrele de frecare s-a realizat la o linie prevăzută cu canal de vizitare;



*Vagon seria Fals având prelungirea pantei fixe comparat cu vagon seria Fals fără această prelungire*

Deși personalul de exploatare (RTV) admite că verificarea jocului la pietrele de frecare în cazul acestor vagoane se face doar vizual prin apropierea acestuia, nu a existat un program de urmărire în exploatare și o analiză a acestui program conform procedurilor pe care OTF le are implementate (procedură operațională Managementul procesului de revizie tehnică a trenurilor PO 8.1-01 și procedură de sistem integrat Evaluarea riscurilor PSI 6.1-01);



*Foto comparativ privind accesul la pietrele de frecare vagon seria Fals (sus) și vagon seria Fals cu prelungire a pantei fixe(jos)*

- procedurile de sistem pe care RSCO, în calitate de ERI, are implementat (PSF-45 Identificare pericole în gestionarea întreținerii parcului de vagoane și locomotive și Fișa de risc RSCO - plăci de alunecare) fac referire doar la riscurile unei mentenanțe defectuoase a acestor pietre de frecare în cadrul reparațiilor periodice.

#### **Recomandări privind siguranța**

Având în vedere factorii identificați în cursul investigației, în scopul prevenirii producerii unor accidente sau incidente similare în viitor, în conformitate cu prevederile art.26, alin.(2) din OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, comisia de investigare consideră oportună emiterea următoarei recomandări privind siguranța, adresate către ASFR, care, în limitele competențelor sale, ia măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările privind siguranța emise de 7 AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate. Conform prevederilor art.26,

alin.(3) din OUG nr.73/2019 ASFR va raporta periodic, cel puțin o dată la 6 luni, AGIFER cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor emise.

*Preambul recomandare privind siguranța nr. 468/1*

În cursul investigației s-a constatat că personalul de exploatare tehnică din ramura vagoane, urmare a lucrărilor suplimentare aduse la această serie de vagoane, nu are acces și nu poate verifica jocul însumat la pietrele de frecare, conform Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250.

Comisia de investigare consideră necesar emiterea următoarei recomandări privind siguranța:

*Recomandare privind siguranța nr.468/1*

Operatorii economici ROLLING STOCK COMPANY SA și Grup Feroviar Român SA, vor evalua riscurile asociate pericolelor generate în exploatarea vagoanelor la care au fost efectuate lucrări suplimentare de prelungire a pantei fixe, prin montarea unei table cu dimensiunile de 3200 mm x 240 mm în zona boghiurilor vagonului, stabilind măsuri concrete pentru ținerea lor sub control.

**3.4.25.** Accidentul feroviar produs la data de 28.11.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov, secția de circulație Siculeni – Deda (linie simplă electrificată), între stațiile Voșlăbeni și Izvoru Mureșului, în circulația trenului de marfă nr.66394 aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA, prin deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei cu numărul de înmatriculare 91 53 0 400146-3, ce asigura remorcarea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 21.11.2024.

#### **Factor causal**

Distribuția neconformă a sarcinilor statice pe osia nr.6 care a avut ca efect descărcarea de sarcină a roții atacante.

#### **Factori contributivi**

- Ineficacitatea unui număr de 7 (șapte) amortizoare hidraulice, din cele 16 existente pe locomotivă, din care ambele (și cel vertical și cel orizontal) din partea opusă roții care a părăsit suprafața de rulare;
- Starea necorespunzătoare a căii, generată de menținerea geometriei căii în afara toleranțelor admise în exploatare;
- Neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii ca urmare a neefectuării reviziilor căii de către personalul cu atribuții în siguranța circulației la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică.

#### **Factori sistemici**

- Monitorizarea defectuoasă (ineficientă) efectuată de către SNTFM a activităților desfășurate de către secțiile IRLU implicate în efectuarea reparației de tip RG la locomotiva implicată.
- Supravegherea/monitorizarea defectuoasă (ineficientă) a activității districtului de linii de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul secției L6 Gheorgheni și al Sucursalei Regionale de Căi Ferate Brașov.

#### **Recomandări privind siguranța**

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

*Preambul recomandare privind siguranța nr.469/1*

În cursul acțiunii de investigare s-au constatat mai multe deficiențe la locomotivă, la 6 luni după finalizarea reparației planificate de tip RG, deficiențe care au contribuit la producerea accidentului. Deficiențele constatate au fost favorizate de monitorizarea defectuoasă (ineficientă) de către SNTFM „CFR Marfă” SA a activităților desfășurate de către secțiile aparținând Societății Întreținere și

Reparații Locomotive și Utilaje „CFR IRLU” SA implicate în efectuarea reparației de tip RG la locomotiva implicată - fapt ce a reprezentat un factor sistemic.

De asemenea, s-a mai constatat faptul că după producerea unui accident anterior, măsurile luate nu au fost puse în aplicare în totalitate.

*Recomandarea privind siguranța nr.469/1*

SNTFM „CFR Marfă” SA va reanaliza modul de efectuare a monitorizării activității desfășurate de contractanți/parteneri, pentru a se asigura că procesele de mentenanță desfășurate de către aceștia sunt efectuate în conformitate cu reglementările în vigoare și pot ține sub control riscul de producere a unor accidente/deraiieri.

**3.4.26.** Accidentul feroviar produs la data 01.12.2023, ora 14:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Capu Midia - Dorobanțu, în stația Capu Midia, la km.32+250, în circulația trenului de marfă nr.66602 030 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), prin deraierea locomotivei titulare DA 1547 de primele 5 roți partea stângă sens de mers și a primelor 30 vagoane din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.11.2024.

#### **Factor cauzal**

Existența unui grup de traverse necorespunzătoare în cuprinsul schimbătorului de cale nr.13, care nu au mai putut asigura prinderea corespunzătoare a șinelor și menținerea ecartamentului căii în limitele toleranțelor admise de cadrul de reglementare, a condus la pierderea capacității de susținere și ghidare a șinelor, sub acțiunea dinamică a materialului rulant.

#### **Factor contributiv**

Neefectuarea în termen a lucrărilor de reparare și întreținere a căii ferate conform codurilor de practică.

#### **Factori sistemici**

- Lipsa planului de acțiune pentru monitorizarea de către Grup Feroviar Român SA, în calitate de gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă, a furnizorului de servicii de reparații și întreținere a căii ferate (LOG FER), a favorizat culegerea și analizarea defectuoasă a informațiilor.
- Nerespectarea prevederilor din procedurile proprii cu implicații directe în garantarea de către GI a faptului că, întreținerea infrastructurii este furnizată în siguranță și că aceasta răspunde nevoilor specifice secției de circulație.
- Menținerea în cale timp îndelungat a restricțiilor de viteză, fără a fi luate măsuri de ridicare a lor, fapt ce reprezintă un pericol la siguranța circulației.

#### **Recomandări privind siguranța**

*Motivarea absenței recomandărilor*

Grup Feroviar Român SA, în calitate de gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă, a solicitat cu actul nr.G.7/220/07.03.2024 prelungirea cu 4 ani a contractului închiriere a secției de circulație P1 Capu Midia – Capu Midia.

Cu actul nr.8/1/56017.04.2024, CNCF „CFR” SA, prin Direcția Tehnică – Serviciul Tehnic Organizare și Normare a răspuns că în la data de 19 octombrie 2023 a intrat în vigoare HG nr.831/2023 privind modificarea anexelor nr.2 și 3 la HG nr.643 din 2011 pentru aprobarea *Condițiilor de închiriere de către CNCF „CFR” SA a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, precum și gestionarea acestora*, iar secția de circulație P1 Capu Midia – Capu Midia nu mai este inclusă individual în Anexa nr.3 - SECȚIILE DE CIRCULAȚIE care alcătuiesc infrastructura feroviară neinteroperabilă, fapt pentru care începând cu data de 13.11.2024, contractul de închiriere nr.127/15.11.2011 aferent secției de circulație P1 Capu Midia – Capu Midia încetează de drept, fără posibilitate de prelungire.

Având în vedere faptul că Grup Feroviar Român SA nu va mai avea atribuții în gestionarea acestei secții de circulație, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

**3.4.27.** Incidentul feroviar produs la data de 04.12.2023, în jurul orei 06:45, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, pe secția de circulație Ploiești Vest – Brașov (linie dublă electrificată), în stația Azuga, în circulația trenului de călători nr.1742 (aparținând operatorului

de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin ruperea pantografului activ al locomotivei EA 583 de remorcarea a trenului, pantograf care în căderea lui a spart un geam de la primul vagon al trenului ce a produs rănirea a trei persoane.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 02.12.2024.

#### **Cauza directă**

Ruperea pantografului nr.1 al locomotivei EA 583, care a rămas cu săniile prinse de firul de contact, fapt ce a avut ca efect lovirea de către cadrul metalic al pantografului a peretelui lateral al vagonului nr.61 53 21-76 035-2 și spargerea celui de-al șaselea geam de pe partea stângă în sensul de mers.

#### **Factori contributivi**

- starea tehnică necorespunzătoare a pantografului nr.1 al locomotivei EA 583;
- omisiunile din cadrul reviziei intermediare de tip PTh3 și lipsa de instruire adecvată a personalului care efectuează lucrări de reparații la pantografele de tip Schunk.

#### **Factorii sistemici**

- lacunele existente în Specificația tehnică cod ST 31-2016 „Revizii planificate tip PTh3, RT, R1, R2, pregătiri de iarnă și reparații accidentale la locomotivele electrice de 3400/3860/4400/5100/6000 kW”, lipsa dotărilor tehnice necesare întreținerii și verificărilor parametrilor pantografulor de tip Schunk precum și a documentației care reglementează modul în care se face verificarea și întreținerea pentru acest tip de pantografe;
- ineficiența procesului de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR”;
- absența unei evaluări a pericolului reprezentat de „ruperea pantografulor” în cadrul operatorului de transport feroviar SNTFC;
- absența unei evaluări a riscului de producere a unor avarii la pantografele locomotivelor electrice generat de starea tehnică a IFTE în cadrul administratorului de infrastructură CNCF.

#### **Măsuri care au fost luate în timpul investigației**

Conform actului nr.DMR3/1/536/06.12.2023 emis imediat după producerea incidentului din data de 04.12.2023 în circulația trenului de călători IR nr.1742 în stația Azuga, SNTFC a dispus următoarele măsuri:

- reprelucrarea cu personalul din activitatea de reparații, precum și cu cel din activitatea de exploatare care își desfășoară activitatea pe procesul tehnologic din subunitățile de tracțiune, a prevederilor Deciziei Comune nr.10 din 24.02.2016 și ST 31-2016, cu accent pe lucrările de verificare și remedierea neconformităților echipamentelor de pe acoperișul locomotivelor;
- se vor reaminti personalului interesat lucrările care se execută cu ocazia efectuării reviziilor intermediare de tip PTh3 la locomotivele electrice, conform specificației tehnice ST 31-2016 a SCRL Brașov, respectiv:
  - verificarea și examinarea generală a: pantografulor, suprafețelor izolatoarelor de trecere, izolatoarelor de susținere, barelor de legătură (starea papucilor, strângere);
  - verificarea timpului de ridicare a pantografulor (maxim 10 secunde), respectiv de coborâre (maxim 5 secunde), respectiv efectuarea de reglaje corespunzătoare pentru urcare, coborâre și tarare, după caz;
  - ajustare sau înlocuirea periilor de cărbune defecte, vopsirea coarnelor;
  - măsurarea înălțimii periilor (înlocuire sau ajustare, după caz);
  - control: ansamblu cadru de bază superior, îmbinări resoarte bare, cordoane lițate;
  - ungere ghidaj sanie și articulații.
- în vederea stabilirii în mod obiectiv a cauzelor care au condus la avarierea aparatului de acoperiș al locomotivelor electrice, în toate cazurile se dispune ca la constatarea la fața locului să participe, din partea SNTFC, pe lângă mecanicul de locomotivă, inclusiv personal tehnico-ingineresc din cadrul subunităților de tracțiune, al secțiilor de reparații locomotive sau din centralul SRTFC, după caz. În acest sens, la nivelul fiecărei SRTFC se va efectua o analiză și se va desemna personal competent, pe zone de acțiune (stații, complexe feroviare, secții de circulație) care să participe la constatările de la fața locului.

În urma analizării conținutului proiectului Raportului de investigare al acestui incident feroviar SNTFC, prin actele nr.SC5/1182/22.11.2024 și nr.SC/2/1205/29.11.2024, a comunicat următoarele măsuri dispuse:

- la data prezentei la nivelul secțiilor SCRL sunt deținute „Instrucțiuni de întreținere ale pantografului Schunk” în limba engleză;
- SNTFC a înaintat către SC Schunk Carbon Technology SRL adresa nr.SIRMR/1/875/2024 în vederea obținerii instrucțiunilor de întreținere în limba română pentru produsul Pantograf tip WBL – Z cu sistem ADD;
- după obținerea documentației în limba română, până la data de 10.12.2024 SNTFC va face demersurile care se impun către SCRL în vederea actualizării specificației tehnice „Revizii planificate tip PTh3, RT, R1, R2, pregătiri de iarnă și reparații accidentale la locomotivele electrice de 3400/ 3860/ 4400/ 5100/ 6600 kW”, prin completarea acesteia conform documentației privind întreținerea pantografelor Schunk tip WBL-Z cu sistem ADD, urmând ca o copie a acestei specificații actualizate să fie înaintată la AGIFER.
- a fost întocmit și transmis către S.R.T.F.C. 1-8 actul cu nr.SIRMR/1/893/2024, prin care s-a dispus verificarea stadiului de dotare a subunităților de tracțiune cu mijloacele tehnice necesare întreținerii și verificărilor parametrilor pantografelor, respectiv luarea măsurilor corespunzătoare de intrare în ordine acolo unde este cazul;
- pentru auditurile de secundă parte ce vor fi efectuate începând cu anul 2025 la SCRL, în tematicile de audit aferente se vor include obiective și criterii specifice în vederea monitorizării modului de desfășurare a activităților specifice de mentenanță preventivă a pantografelor Schunk tip WBL-Z cu sistem ADD, lucru care va conduce la creșterea eficienței procesului de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor corespunzătoare pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/ reparații MR”.
- la nivelul SNTFC au fost demarate demersurile care se impun în vederea evaluării pericolului reprezentat de „ruperea pantografelor”.

### **Observații suplimentare**

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare, fără relevanță asupra cauzelor și factorilor care au condus la producerea incidentului, după descărcarea datelor furnizate de instalația ICOL care echipa locomotiva EA 583, s-a constatat că acestea nu au data actualizată, fapt pentru care acestea nu au putut fi utilizate în procesul de investigație.

### **Recomandări privind siguranța**

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

#### *Preambul recomandare de siguranță nr.471/1*

În cursul investigației s-au constatat deficiențe în modul în care se efectuează mentenanța pantografelor de tip Schunk, precum și a modului în care sunt gestionate riscurile corespunzătoare pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR”, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

#### *Recomandarea de siguranță nr.471/1*

Reevaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR”.

#### *Preambul recomandare de siguranță nr.471/2*

În cursul investigației s-a constatat, că operatorul de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA nu a identificat și evaluat pericolul reprezentat de „ruperea pantografelor”, pericol care s-a manifestat

în cazul acestui incident, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

**Recomandarea de siguranță nr.471/2**

Evaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „ruperea pantografelor”.

*Preambul recomandare de siguranță nr.471/3*

În cursul investigației s-a constatat, că administratorul de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA nu a identificat și evaluat riscul reprezentat de „producerea unor avarii la pantografele locomotivelor electrice generat de starea tehnică a IFTE”, fapt pentru care AGIFER consideră oportună emiterea următoarei recomandări de siguranță:

**Recomandarea de siguranță nr.471/3**

Evaluarea de către CNCF „CFR” SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscului reprezentat de „producerea unor avarii la pantografele locomotivelor electrice generat de starea tehnică a IFTE”.

**3.4.28.** Incidentul feroviar produs la data 09.12.2023, ora 01:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, pe secția de circulație Roșiori Nord – Videle, linie dublă electrificată, în stația Gălăteni, prin scăparea trenului de marfă nr.68202 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL) remorcat cu locomotiva EA 079, ce se afla garat la linia nr.5, în direcția stației Olteni, depășirea mărcii de siguranță, talonarea schimbătorului de cale nr.14 și oprirea acestuia peste schimbătorul de cale nr.10.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.08.2024.

**Cauza directă**

Punerea în mișcare necomandată a locomotivei EA 079, urmare asigurării necorespunzătoare a trenului în timpul staționării acestuia în stația Gălăteni, fapt ce a avut ca urmare depășirea mărcii de siguranță și talonarea macazului nr.14.

**Factori care au contribuit**

- neasigurarea menținerii pe loc a trenului în timpul staționării în stația Gălăteni, cu frâna automată și de mână a locomotivei, precum și cu frânele de mână ale vehiculelor feroviare din compunerea acestuia;
- neurmărirea presiunilor de aer în conducta generală, rezervorul principal al locomotivei și cilindrii de frână;
- manipularea necorespunzătoare a robinetului mecanicului al frânei automate KD2 în poziția III neutră în loc de poziția IV de frânare ordinară de serviciu;
- slăbirea frânei directe a locomotivei EA 079 ca urmare a interacțiunii dintre scaunul mecanicului și maneta robinetului FD1.

**Cauze subiacente**

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- art.80-(1), din Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005, alin. b, unde se menționează că dacă durata opririi este mai mare de 30 minute, menținerea pe loc a trenului se asigură cu frâna automată a trenului, cu frâna directă și de mână a locomotivei și prin strângerea frânelor de mână de la tren.
- art.79-(7), din Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005, prin care mecanicul ajutor este obligat ca la ordinul dat de mecanic să manipuleze frâna de mână a locomotivei, precum și frâna de mână a vehiculelor feroviare repartizate pentru menținerea pe loc a trenului;
- art.79-(1), din Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005, lit. a prin care mecanicul trebuia să urmărească presiunea din rezervorul principal al locomotivei și din conducta generală, astfel încât aceasta să nu scadă sub valoarea de 7 bar respectiv de 5 bar;
- art.127, pct. f din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitoare la urmărirea aparatelor de măsură, indicatoarelor, display-urilor din dotare, în conformitate cu reglementările de exploatare specifice fiecărui tip în parte;

### Cauze primare

Neidentificarea pericolului reprezentat de montarea pe locomotivă a unor scaune al căror gabarit și grad de libertate poate interacționa cu frâna directă a locomotivei, în sensul modificării poziției robinetului FD1 din poziția de frânare în poziția de defrânare.

### Măsurile luate de la producerea incidentului

Operatorul de transport feroviar marfă Vest Trans Rail SRL

- la ședințele de școala personalului și analize SC a fost prelucrat cu întreg personalul modul în care s-a produs incidentul feroviar;
- a fost actualizată lista de pericole (lovirea accidentală a mânerului robinetului de frână FD1 cu spătarul scaunului mecanicului).

### Observații suplimentare

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

- nerespectarea prevederilor din Ordinului MTI nr.256 din 29 martie 2013, Capitolul III, Art. 9, referitoare la:
- asigurarea duratei odihnei la domiciliu;
- respectarea duratei odihnei în afara domiciliului.

### Recomandări privind siguranța

Având în vedere măsurile care au fost luate până la finalizarea investigației comisia a considerat că nu mai e necesară emiterea de recomandări de siguranță.

**3.4.29.** Accidentul feroviar produs la data de 13.12.2023, ora 12:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Dej – Beclean pe Someș (linie dublă electrificată), la intrarea de pe fir I de circulație, la linia 6 în stația Beclean pe Someș, a trenului de marfă nr.661004, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, prin deraierea a 5 vagoane din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 10.12.2024.

### Factor causal

Existența în cale, la locul producerii accidentului, a unui grup de traverse de lemn necorespunzătoare, a căror stare tehnică nu a mai asigurat strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora, permițând astfel creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.

### Factori contributivi

- Neînlocuirea traverselor de lemn necorespunzătoare identificate, conform „*evidenței traverselor cu defecte și uzuri și înlocuirea lor în anul 2023-2024*”, pe curba aflată după aparatul de cale nr.16;
- Neefectuarea reviziilor căii, de către personalul cu atribuții în siguranța circulației, la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică, pentru identificarea la timp a agravării defectelor existente pe curba aflată după aparatul de cale nr.16 din stația Beclean pe Someș.

### Factor sistemic

Gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a două sau mai multe traverse necorespunzătoare vecine.

### 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 conform Instrucției nr.305/1997, întocmit de Secția L8 Bistrița pentru anul 2022, nu respectă art.2 Fișa nr.12 Atribuțiile șefului secției de întreținere, *Instrucția nr.305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii*, care prevede că programul de revizie amănunțită a căii trebuie stabilit astfel ca, împreună cu cel al șefului de secție adjunct, să asigure pe o durată de două luni, verificarea întregii secții de întreținere;
2. Secția L Bistrița, nu are inginer autorizat și desemnat responsabil cu calea fără joante, această activitate fiind preluată de șeful de secție adjunct din data de 06.01.2021;

Aceste observații au fost prezentate și în raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data de 13.09.2022, între stațiile Monor Gledin și Râpa de Jos, pe aceeași secție de întreținere.

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare s-au făcut următoarele observații suplimentare privind neregulile constatate la modul de încărcare a vagoanelor:

1. paleții pe care au fost încărcăți sacii, au fost așezați pe platforma vagoanelor excentric, neuniform, față de axul longitudinal a vagonului. Această încărcare neuniformă a produs depășirea valorii maxim admise a raportului sarcinii pe cele două roți ale osiei, putând duce în anumite condiții la escaladarea ciupercii șinei. Această neregulă a fost constatată în cazul unui număr de 4 osii ( din 20 osii cântărite la 5 vagoane nederaiate, alese cu încărcătura cea mai excentrică) cântărite și prezentate în cap.3.a.4 din prezentul raport..

#### **Măsuri care au fost luate**

Prin act nr.43/E/2/124/07.05.2024, Divizia Linii Cluj a informat comisia de investigare că, după producerea accidentului, au fost verificate curbele după aparatele de cale de pe raza Districtului L Beclean, s-au înlocuit traverse T17, s-a îmbalastat cu piatră spartă și s-a executat burajul liniei cu mașini grele de cale.

#### **Recomandări de siguranță**

*Preambul recomandarea de siguranță nr.472/1*

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

Având în vedere factorul cauzal, și contributiv identificat, precum și constatările comisiei de investigare, se poate afirma că SNTFM nu a contribuit la producerea acestui accident feroviar. Neregula constatată prin încărcarea neuniformă a vagoanelor care au condus la depășirea valorii maxim admise a raportului sarcinii dintre două roți ale aceleiași osii, produc descărcarea neuniformă a sarcinii pe cele două roți și pot favoriza escaladarea ciupercii șinei.

Din documentele puse la dispoziția comisiei de investigare a reieșit faptul că SNTFM nu a identificat posibilitatea ca riscul de producere a unui accident pe rețeaua CFR să fie generat de încărcarea necorespunzătoare pentru circulație a vagoanelor sigilate de către încărcător, neregulă care nu poate fi depistată cu ocazia predării-primirii vagoanelor (vagoanele fiind cu ușile închise și sigilate la predarea-primirea acestora). În vederea îmbunătățirii siguranței feroviare și a prevenirii unor accidente feroviare, AGIFER consideră oportună adresarea, către ASFR, a următoarei recomandări de siguranță:

*Recomandarea de siguranță nr.472/1*

Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să evalueze riscurile asociate pericolelor generate de admiterea în circulație a unui vagon încărcat neuniform, pentru situațiile în care neregula nu poate fi depistată cu ocazia predării-primirii vagoanelor, și să stabilească măsuri concrete pentru ținerea sub control a acestor riscuri.

**3.4.30.** Accidentul feroviar produs la data de 22.12.2023, ora 05:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF București, secția de circulație Chiajna - Videle, în stația Zăvestreni, în circulația trenului de călători nr.9304 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), prin deraierea locomotivei de remorcă de osia nr.6 (prima în sensul de mers).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 03.12.2024.

#### **Factor cauzal**

Existența în cale, la joanta izolantă călcâi inimă de încrucișare a schimbătorului de cale nr.5 din stația Zăvestreni, a unui grup de traverse speciale și normale necorespunzătoare, consecutive, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura o prindere sigură a plăcilor metalice care asigurau susținerea șinelor și menținerea ecartamentului căii.

#### **Factori contributivi**

- Asigurarea incorectă, cu numai cu două buloane orizontale la unul din capete, a joantei izolante din dreptul rostului de dilatație dintre capătul șinei din partea dreaptă a panoului de legătură și

capătul șinei de pe direcția abătută, de la călcâiul inimii de încrucișare a schimbătorului de cale nr.5;

- Depășirea limitei variației ecartamentului de cel mult 2 mm/m și a toleranțelor admise în exploatare la ecartament pe o porțiune premergătoare producerii accidentului feroviar, în zona panoului dintre schimbătorii de cale nr.5 și 7, situație care a condus la amplificarea fenomenului de șerpuire a osiilor crescând forțele de contact roată – șină;
- Nefectuarea măsurătorilor/verificărilor schimbătorilor de cale respectiv, neinterpretarea măsurătorilor efectuate pe diagonale de către personalul cu atribuții în siguranța circulației, la termenele și în ordinea specificată în codurile de practică, fapt care a condus la neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii;
- Efectuarea reviziei tehnice a căii cu personal neautorizat, fapt care a favorizat scăderea eficienței acestei activități.

#### **Factori sistemici**

- Supravegherea/monitorizarea inefficientă a activității districtului de linie de către personalul cu atribuții de revizie și control din cadrul Secției L1 București și al SRCF București;
- 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.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

Nu se aplică.

#### **Observații suplimentare**

Nu se aplică.

#### **Recomandări privind siguranța**

*Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță*

Accidentul feroviar produs la data de 22.12.2023, pe parcursul de ieșire din stația Zăvestreni, pe linia de legătură dintre aparatele de cale nr.5 și nr.7, a fost generat 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 procedurilor din SMS de la nivelul AI).

Luând în considerare evenimentele feroviare cu caracter similar care au avut loc pe rețeaua feroviară administrată de CNCF, prezentate la Cap.- 4.e „Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar” și ținând cont de faptul că, pentru accidentul similar produs la data de 01.04.2022 în stația Turceni pe zona diagonalei nr.28-38/44, a fost emisă o recomandare de siguranță, recomandare care, conform informațiilor furnizate de către ASFR, este în curs de implementare, 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 analizei 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 deraierilor.

**3.4.31.** Incidentul feroviar produs la data de 28.12.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, pe secția de circulație Brăila - Făurei (linie dublă, electrificată) între stațiile Urleasca și Făurei, în circulația trenului de marfă nr.66050 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA ), prin lovirea cutiilor cu borne ale inductorilor de 500 Hz (km 172+490) și 1000/2000 Hz (km 172+240) aferenți semnalului YFII, de către chingile de legare și asigurare a mărfii de la trei vagoane din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.02.2024.

#### **Cauza directă**

Ieșirea chingilor de ancorare și asigurare a mărfurilor de la vagoanele nr.3185931000-9, nr.31805931217-3 și 31805931549-9, situate în compunerea trenului de marfă nr.66050, din „GABARITUL CFR DE VAGON - DE ÎNCĂRCARE” (Planșa nr.1 din Instrucțiuni nr.328/2008) și intrarea acestora în „GABARITUL PENTRU ELEMENTE ALE INSTALAȚIILOR FERROVIARE” (Planșa nr.4 din Instrucțiuni nr.328/2008).

**Factor care a contribuit**

Neasigurarea chingilor corespunzător în sensul că acestea au fost înfășurate pe tamburul de colectare a acestora în sens contrar sensului obligatoriu de înfășurare și asigurare.

**Cauze subiacente**

Neidentificarea și neluarea măsurilor de corectare a modului greșit de strângere și asigurare a chingilor inactive de la vagoane, cu ocazia efectuării reviziei tehnice la compunere a trenului de marfă nr.66050 în data de 28.12.2023, în compunerea căruia s-au aflat și vagoanele nr.3185931000-9, nr.31805931217-3 și 31805931549-9. (prevederi incluse în „CUU – Contract general de utilizare a vagoanelor privind condițiile pentru controlul tehnic de transfer – Anexa nr.9, pct.6.6.7.1”).

**Cauze primare**

Nu au fost identificate cauze primare.

**Măsurile luate de la producerea accidentului**

SNTFM „CFR Marfă” SA – PL GALAȚI a transmis la data de 29.12.2023 tuturor subunităților, Ordinul de serviciu nr.83 și la data de 04.01.2024 Nota nr.P7.1.1-V4/3/04.01.2024 prin care s-a dispus:

- Toate vagoanele seria Ealos-t se vor verifica cu deosebită atenție astfel încât chingile de la sistemul de asigurare a mărfurilor, aflate în repaos, să fie bine asigurate și întinse;
- Se va urmări ca în tambur sensul să fie cel asigurat de siguranță contra desfășurării (partea de jos a chingii să fie pe exteriorul tamburilor iar capătul de sus prins în suport);
- Toate neregulile constatate vor fi raportate pentru a se lua măsurile necesare care se impun pentru remediere;

Începând cu dată imediată se interzice cu desăvârșire admiterea în circulație a vagoanelor cu sistemele de asigurare al chingilor defecte sau chingile înfășurate în sens invers.

De asemenea, urmarea producerii acestui incident, a fost completată Fișa de evaluare a riscurilor SMS cod F PO 5-1, pentru procesul/activitatea de efectuare a reviziilor tehnice la trenurile operate (revizii tehnice la compunere cât și a celor efectuate în tranzit)/ Remedierea tuturor defectelor însemnate cu cretă și completarea pieselor lipsă, cu pericolul „menținerea în circulație a vagoanelor cu accesoriile mobile din dotare, asigurate necorespunzător ce permit deschiderea sau căderea acestora în parcurs” având ca risc „Accidente/incidente feroviare” cu un nivel de severitate „Critic” și cu un nivel de risc „Nedorit”.

**Recomandări privind siguranță**

Având în vedere măsurile luate, comisia consideră că nu este necesară emiterea unor recomandări de siguranță în acest caz.

**3.4.32.** Incidentul feroviar produs la data de 28.12.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, pe secția de circulație Brăila - Făurei (linie dublă, electrificată) în stația Urleasca, în circulația trenului de marfă nr.66928 (aparținând operatorului de transport feroviar CER-Fersped SA), prin lovirea pichetului inductorului de 500 Hz al semnalului YII din haltă, de către chingile de legare și asigurare a mărfii de la două vagoane din compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 13.02.2024.

**Cauza directă**

Ieșirea chingilor de ancorare și asigurare a mărfurilor de la vagoanele nr.3185931000-9, nr.31805931217-3 și 31805931549-9, situate în compunerea trenului de marfă nr.66050, din „GABARITUL CFR DE VAGON - DE ÎNCĂRCARE” (Planșa nr.1 din Instrucțiuni nr.328/2008) și intrarea acestora în „GABARITUL PENTRU ELEMENTE ALE INSTALAȚIILOR FERUVIARE” (Planșa nr.4 din Instrucțiuni nr.328/2008).

**Factor care a contribuit**

Neasigurarea chingilor corespunzător în sensul că acestea au fost înfășurate pe tamburul de colectare a acestora în sens contrar sensului obligatoriu de înfășurare și asigurare.

**Cauze subiacente**

Neidentificarea și neluarea măsurilor de corectare a modului greșit de strângere și asigurare a chingilor inactive de la vagoane, cu ocazia efectuării reviziei tehnice la compunere a trenului de marfă nr.66050 în data de 28.12.2023, în compunerea căruia s-au aflat și vagoanele nr.3185931000-9,

nr.31805931217-3 și 31805931549-9. (prevederi incluse în „CUU – Contract general de utilizare a vagoanelor privind condițiile pentru controlul tehnic de transfer – Anexa nr.9, pct.6.6.7.1”).

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate cauze primare.

#### **Măsurile luate de la producerea accidentului**

CER-Fersped SA a transmis către PACIFICA RAIL SRL adresa cu nr. M05/4214/29.12.2023 prin care a solicitat luarea imediată a următoarelor măsuri:

- reinstriuirea personalului de vagoane (RTV) privind modul de asigurare și blocare a sistemului de chingi cu care sunt echipate vagoanele din seria Ealos-t;
- evaluarea riscurilor generate de această situație și introducerea lor în sistemul de management al siguranței propriu, pentru ținerea sub control și evitarea producerii a accidentelor și incidentelor feroviare.

#### **Recomandări privind siguranță**

Având în vedere măsurile luate, comisia consideră că nu este necesară emiterea unor recomandări de siguranță în acest caz.

**3.4.33.** Incidentul feroviar produs la data de 31.12.2023, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, între stațiile Boju și Tunel, în circulația trenului de marfă nr.66703-031 (aparținând operatorului de transport feroviar Unicom Tranzit SA) prin lovirea unor elemente ale instalațiilor feroviare, de către piese metalice desprinse de la vagonul nr.33535304637-8, aflat în compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.02.2024.

#### **Cauza directă și factori care au contribuit**

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie ruperea ansamblului de fixare a fusului frânei de mână cu manivelă de platforma vagonului, situată pe partea dreaptă față de vagonul în sensul de mers al trenului, urmată de desprinderea și căderea pieselor componente ale timoneriei frânei de mână de pe platforma vagonului și intrarea acestora în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare.

#### **Factor care a contribuit**

Șocul puternic produs ca urmare a ruperii foii principale a arcului de suspensie în foi de la roata nr.4, fapt ce a condus la transmiterea unor trepidații și oscilații suplimentare la cutia vagonului și asupra elementelor de susținere/prindere ale timoneriei frânei de mână.

#### **Cauze subiacente**

Nu au fost identificate.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

#### **Recomandări privind siguranța**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

**3.4.34.** Accidentul feroviar produs la data de 05.01.2024, ora 08:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Gura Motrului – Turceni (linie dublă electrificată), la intrarea trenului de marfă nr.65096 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA) în stația Turceni, peste schimbătorul de cale nr.47, prin deraierea celui de al doilea boghiu al vagonului nr.315366514207, situat al 18-lea de la locomotivă.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.12.2024.

#### **Factor cauzal**

Existența în cale la locul producerii accidentului, a unui grup de traverse speciale de lemn necorespunzătoare vecine, a căror stare tehnică nu a mai putut asigura strângerea tirfoanelor pentru fixarea plăcilor metalice și împiedicarea deplasării acestora, permițând astfel creșterea valorii ecartamentului căii peste valoarea maximă admisă în exploatare.

#### **Factor contributiv**

Neînlocuirea traverselor speciale de lemn necorespunzătoare identificate, conform *evidenței traverselor cu defecte și uzuri și înlocuirea lor în anul 2023-2024*, în cuprinsul aparatului de cale nr.47.

### Factori sistemici

- Neexecutarea lucrărilor de reparație periodică pentru realizarea mentenanței corespunzătoare la linii și aparatele de cale pentru menținerea geometriei căii în toleranțele admise în condițiile alocării unor resurse materiale și umane insuficiente pentru aceste activități.
- Gestionarea ineficace a riscurilor asociate pericolului generat de menținerea în cale a traverselor speciale necorespunzătoare în cuprinsul aparatului de cale.

### Recomandări de siguranță

#### *Motivarea absenței recomandărilor privind siguranță*

Accidentul feroviar produs la data de 05.01.2024, pe parcursul de primire a trenului de marfă nr.65096 la linia nr.4 din stația Turceni, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a infrastructurii feroviare, determinată de mentenanța care nu a fost realizată în conformitate cu prevederile codurilor de practică (documente de referință/asociate ale procedurilor din cadrul SMS de la nivelul AI).

În raportul de investigație întocmit în urma accidentului produs la data de 01.04.2022 în stația Turceni, AGIFER a propus CNCF „CFR” SA să își reevalueze riscul „deraierea vehiculelor feroviare” generat de „menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare”, să stabilească măsuri concrete privind gestionarea riscurilor asociate acestui pericol și a emis către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR o recomandare de siguranță în acest sens.

Din anul 2020 până în prezent, AGIFER a emis 6 recomandări de siguranță în urma accidentelor care au avut cauze și factori similari și sau produs pe secția de circulație Turceni – Drăgotești.

Una dintre recomandările de siguranță adresate către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, este aceea de a evalua modul în care administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, a identificat și aplicat măsurile ce trebuiau luate pentru implementarea recomandărilor de siguranță emise în cadrul rapoartelor de investigație finalizate pentru accidente feroviare produse pe secția de circulație Turceni - Drăgotești, în ultimii cinci ani, care au avut cauze și factori similari. Comisia de investigație consideră că nu mai este necesară emiterea unor alte recomandări cu caracter similar.

**3.4.35.** Accidentul feroviar produs la data de **05.01.2024**, ora **11:40**, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, stația Balota, în circulația trenului de marfă nr.66240 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), prin deraierea de prima osie a locomotivei împingătoare EA 91 53 0400 478 – 0.

Raportul de investigație a fost finalizat la data de 23.12.2024.

#### **Factor cauzal**

Deraierea s-a produs ca urmare a creșterii raportului dintre forța de ghidare și greutatea care acționa pe roata din dreapta a osiei nr.1, în raport cu sensul de mers a locomotivei împingătoare EA 478, depășindu-se astfel limita de stabilitate la deraiere, ca urmare a combinației următoarelor neconformități:

- existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unei zone în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă, precum și depășirea toleranțelor admise la nivelul transversal, fapt care a condus la descărcarea de sarcină a roții din dreapta a osiei nr.1;
- depășirea variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, fapt care a condus la creșterea forței laterale (de ghidare);
- diferența de sarcină stânga-dreapta la osia nr.1, prima în sensul de mers, fapt care a condus la creșterea descărcarea de sarcină a roții din dreapta a osiei nr.1.

#### **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 riscurilor asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii de către administratorul de infrastructură.

### Recomandări de siguranță

Accidentul feroviar produs la data de 05.01.2024, pe parcursul de primire a trenului de marfă nr.66240 la linia nr.5 din stația Balota, a fost cauzat de starea tehnică necorespunzătoare a liniei 5 aflată pe curba după schimbătorul de cale nr.11 și repartizarea neconformă a sarcinilor pe roțile osiei nr.1 a locomotivei împingătoare EA 478.

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

#### *Preambul recomandarea nr.475/1*

În cursul acțiunii de investigare a accidentului s-a constatat că, existența în cale, la locul producerii accidentului feroviar, a unei zone în care rampa torsionării căii depășea valoarea maximă admisă, depășirea toleranțelor admise la nivelul transversal și depășirea variației ecartamentului între punctele premergătoare punctului de deraiere, au constituit factori critici care au influențat producerea accidentului.

În plus, din analiza activității de gestionare a riscurilor și managementul siguranței (prezentată la cap.4.d.2), a rezultat faptul că, administratorul infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA are întocmite proceduri și are identificate și analizate riscurile și stabilit ca ținerea lor sub control să fie realizată prin aplicarea prevederilor unor coduri de practică. Cu toate acestea CNCF „CFR” SA nu a asigurat condițiile necesare aplicării acestor prevederi ceea ce denotă o gestionare ineficace a acestor riscuri asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii.

#### *Recomandarea de siguranță nr.475/1*

CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, va reanaliza modul de gestionare a riscurilor asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii și va dispune măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestora.

**3.4.36.** Accidentul feroviar produs la data de 10.01.2024, în jurul orei 16:45, pe raza de activitate a SRCF Craiova, secția de circulație Băbeni - Alunu (linie simplă, neelectrificată), între stațiile Popești Vâlcea și Băbeni, la km 15+130, în circulația trenului de marfă nr.60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), prin deraierea de prima osie în sensul de mers, a celui de al doilea boghiu de la vagonul nr.81536650824-1, situat al 14-lea de la locomotivă. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 20.12.2024.

#### **Factor causal**

Depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, producându-se astfel căderea roții din partea stângă a primei osii de la al doilea boghiu al vagonului nr.81536650824-1, de pe flancul activ al șinei firului interior al curbei, între firele căii, din cauza stării necorespunzătoare a căii.

#### **Factori contributivi**

- Depășirea termenelor, prevăzute de legislația aplicabilă, pentru efectuarea lucrărilor de reparații periodice ale liniei pe zona producerii accidentului, menținându-se astfel un grad ridicat de colmatare a prisme de piatră spartă cu vegetație și praf de cărbune;
- Neefectuarea reviziilor tehnice ale căii cu personal autorizat, la termenele și în ordinea specificată, a favorizat scăderea eficienței acestei activități și prin urmare, a condus la neidentificarea la timp a deficiențelor la suprastructura căii.

#### **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
- Deficiențe în activitatea de identificare și evaluare a riscurilor generate de operațiunile feroviare proprii realizată de către entitatea responsabilă cu mentenanța suprastructurii căii referitor la riscul „Deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație”.

### Recomandări privind siguranța

Accidentul feroviar produs la data de 10.01.2024, între stațiile Popești Vâlcea și Băbeni, a fost cauzat de starea necorespunzătoare a căii generat de menținerea geometriei căii în afara toleranțelor admise în exploatare, care a avut ca efect depășirea limitei maxime admise a ecartamentului căii în exploatare, conducând astfel la căderea roții din partea stângă a primei osii de la al doilea boghiu al vagonului, de pe flancul activ al șinei firului interior al curbei, între firele căii, în momentul în care vagonul se afla pe o porțiune de linie în curbă cu deviație stângă în sensul de mers.

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

#### *Preambul recomandarea privind siguranța nr.476/1*

În cursul acțiunii de investigare a accidentului s-a constatat că traversele în zona producerii deraierii au permis sub sarcina dinamică a materialului rulant aflat în circulație, deplasarea șinelor pe direcție radială a curbei în sensul creșterii ecartamentului, favorizând depășirea toleranțelor admise în exploatare. Menționăm faptul că în zona deraierii, a fost imposibil de urmărit starea prinderilor și a traverselor cu ocazia efectuării reviziilor tehnice ale liniei, întrucât zona este acoperită cu carbune rezultat din activitatea de transport.

Comisia de investigare a constatat faptul că, administratorul de infrastructură a identificat riscul „*Deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație*”, dar acțiunea de evaluare a acestuia nu a fost efectuată corespunzător.

#### *Recomandarea privind siguranța nr.476/1*

CNCF „CFR” SA – SRCF Craiova va reanaliza modul de identificare a riscurilor și va întocmi „*Evidența pericolelor privind siguranța feroviară*” cu respectarea Procedurii de Sistem Managementul Riscului – cod PS 0 - 6.1, ediția 3.

**3.4.37.** Accidentul feroviar produs la data de 23.01.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, secția de circulație Salva – Beclean pe Someș (linie simplă, electrificată), între stațiile Mogoșeni și Beclean pe Someș, prin declanșarea unui incendiu la vagonul de călători nr.50532049115-0 și, ulterior, extinderea acestuia la vagonul de călători nr.50532049112-7, vagoane care erau în compunerea trenului.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.12.2024.

#### **Factor cauzal**

Posibila existență a unei acțiuni externe care a dus la inițierea incendiului în zona inferioară a cabinei toaletei, aflată în partea din față stânga, în sensul de mers, a vagonului de călători nr.50532049115-0 (capătul opus cu frâna de mână).

#### **Factor contributiv**

Extinderea urmărilor accidentului a fost influențată de curenții de aer produși de circulația trenului, geamul cabinei toaletei fiind în poziția întredeschisă, precum și de aerul comprimat al instalației pneumatice de deschidere a ușii compartimentului salon al vagonului (în urma supraîncălzirii și deteriorării conductelor de 5, respectiv 10 bar ale instalației pneumatice de acționare ale ușii salon).

#### **Factor sistemic**

Neidentificarea riscurilor generate de situațiile în care un factor extern (exemplu: călător) ar putea să producă incendii la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor aflate în circulație.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

În urma producerii accidentului feroviar CNCFR a comunicat că a luat următoarele măsuri:

- RRSCF Cluj a întocmit Raportul de cercetare nr.49/SC/2/3/2024 prin care s-a cercetat modul de intervenție a personalului Secției IFTE 2 Dej, în urma căruia au stabilit următoarele măsuri:
  - Având în vedere faptul că urmare incendiului, FC a fost afectat pe o porțiune de aprox. 20 – 21 m, se va întocmi Deviz de Pagubă.

- Pentru o mai bună organizare, deplasare și operativitate la intervenția în cazul unui astfel de incident, și nu numai, este necesară dotarea unei Autoutilitare (la fiecare Secție IFTE cu: scurtcircuitoare (cel puțin 2 buc.), ștangă electroizolantă articulată (cel puțin 1 buc.), echipament individual de protecție (cel puțin 1 pereche).
- Tot pentru o mai bună organizare, deplasare și operativitate la intervenția în cazul unui astfel de incident și, nu numai, este necesară dotarea unei Autoutilitare (la fiecare Secție IFTE) cu câte o remorcă auto 1.000 Kg cu sau fără sistem de frânare, pentru transport combustibil, grup electrogen / generator electric, corpuri de iluminat; etc.

În urma producerii accidentului feroviar SNTFC a comunicat că a luat următoarele măsuri:

- Direcția Material Rulant/Serviciul Exploatare Vagoane prin actul nr.DMR7/1/183/28,02,2024 a dispus tuturor Sucursalelor Regionale de Transport Feroviar de Călători măsuri necesare pentru eliminarea oricăror deficiențe tehnice de natură să favorizeze sau să conducă la producerea unor scurtcircuite electrice, componente ale instalațiilor electrice în parcursul trenurilor.
- În conformitate cu art.23.2 din contractul de acces pe infrastructură nr.49/08.02.2024 și prevederile Legii Apărării Împotriva Incendiilor nr.307/2006 și a actelor normative în vigoare, CNCFR și SNTFC au încheiat o Convenție privind apărarea împotriva incendiilor, prin care au fost stabilite drepturile și obligațiile părților.

### Observații suplimentare

Privitor la timpii de intervenție pentru punerea la pământ a LC, comisia de investigare a constatat că, în acest caz precum și în altele investigate, în mod repetat acești timpii au fost inadecvat de mari, cu toate că au fost respectate prevederile art.15 din Instrucțiuni nr.355, privind utilizarea Mijloacelor de Intervenție la LC, însă totuși s-a produs întârzierea intervenției pompierilor. Intervenția în caz de urgențe a echipelor IFTE este făcută cu DP, fără nici o diferențiere față de situația lucrărilor uzuale de intervenție pentru reparația LC. Investigația a revelat faptul că ar putea fi îmbunătățit circuitul de avizare al echipelor IFTE și faptul că s-ar îmbunătăți timpii de intervenție a echipelor IFTE, dacă acestea ar interveni în punctele critice, fără ca mijlocul de deplasare să fie limitat la DP.

În urma accidentului feroviar produs la data de 08.10.2020, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Simeria-Livezeni, stația CFR Bănița, în circulația trenului de marfă nr.90478 prin declanșarea unui incendiu la locomotiva EA 647, privitor la timpii de intervenție pentru punerea la pământ a LC s-a emis următoarea recomandare de siguranță care nu s-a implementat: ASFR să se asigure că, CNCFR împreună cu Electricitate CFR și, după caz, cu operatorii de transport feroviar, vor analiza modul de intervenție pentru punerea la pământ a LC, în vederea identificării unor modalități de reducere a timpilor necesari pentru efectuarea acestei operații.

### Recomandări privind siguranța.

Având în vedere măsurile întreprinse de către CNCFR în urma producerii accidentului feroviar, prezentate la Capitolul 5.b., coroborat cu recomandare de siguranță emisă în urma accidentului feroviar produs la data de 08.10.2020, prezentată la Capitolul 5.c. și rămasă neimplementată, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea unei alte recomandări privind siguranța.

**3.4.38.** Incidentul feroviar produs la data de 29.01.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație București – Ploiești, în stația Crivina, prin lovirea a 3 inductori de cale de către legătura de gardă din partea stângă, în sensul de mers, de la locomotiva EA 773, care remorca trenul de călători IC 538 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.03.2024.

### Cauza directă

Intrarea ansamblului legătură de gardă – inductor postul I, în „gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare” fapt ce a condus la lovirea a 3 inductori de cale pe partea stângă în sensul de mers.

### Factor care a contribuit

Slăbirea prinderii legăturii de gardă – inductor aferent postului I datorită trepidațiilor, în condițiile neasigurării strângerii corespunzătoare a șurubului de fixare dinspre bandaj, urmată de desfacerea completă.

**Cauze subiacente**

Nu au fost identificate.

**Cauze primare**

Nu au fost identificate.

**Măsuri luate de la producerea accidentului**

Urmare producerii incidentului feroviar, SNTFC „CFR Calatori” SA, a luat următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente cu cauze asemănătoare:

- Incidentul feroviar a fost prelucrat cu salariații proprii.
- Se va urmări respectarea programului de măsuri nr.RGSC1/5/404/27.04.2023 întocmit de către SNTFC „CFR Călători” SA-Revizoratul General de Siguranța Circulației prin care s-a dispus verificarea cu deosebită atenție, cu ocazia efectuării reviziilor planificate de tip PTh3, RT, R1, R2 a existenței și a strângerii tuturor șuruburilor de fixare a legăturilor de gardă pe cadrul boghiului, precum și starea și fixarea legăturilor de gardă pe cadrul boghiului.

**Recomandări privind siguranță**

Având în vedere modul de producere al incidentului, măsurile luate de SNTFC „CFR Calatori” SA, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.39.** Incidentul feroviar produs la data de 10.02.2024, ora 13:19, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația Toporu, prin lovirea liniarelor și barelor de control ale macazului nr.1 de către rezervorul de colectare a reziduurilor, desprins de la locomotiva DA 1541, care a remorcat trenul de marfă nr.56380 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Grup Feroviar Român SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 01.04.2024.

**Cauza directă**

Desprinderea rezervorului de colectare a reziduurilor al locomotivei DA 1541, aflat pe partea stângă în sensul de mers al trenului, ca urmare a desfiletării șuruburilor de fixare și intrarea acestuia în „gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare” fapt ce a condus la lovirea liniarelor și barelor de control ale macazului nr.1 din stația Toporu.

**Factor care a contribuit**

Neverificarea modului de prindere/fixarea a rezervorului de colectare reziduuri în cadrul reviziilor intermediare.

**Cauze subiacente**

Nu au fost identificate.

**Cauze primare:**

Nu au fost identificate.

**Măsuri luate de la producerea accidentului**

Urmare a producerii incidentului feroviar, OTF GFR, a luat următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente cu cauze asemănătoare:

- Compartimentul Mentenanța Curentă Locomotive a dispus prelucrarea personalului de mentenanță locomotivă, verificarea cu deosebită atenție cu ocazia efectuării reviziilor intermediare și planificate de tip RT, R1, R2, 2R2, R3 a existenței și a strângerii șuruburilor de fixare a rezervorului de colectare reziduuri.
- S-au făcut demersurile necesare pentru ca în cadrul specificației tehnice pentru locomotivele Diesel electrice 1250/2100 CP cod G.4.1-II aparținând GFR să se regăsească prevederi cu privire la obligativitatea verificării prinderii rezervorului de colectare reziduuri.
- Incidentul feroviar va fi prelucrat cu salariații proprii după finalizarea raportului de investigare.

**Recomandări privind siguranța**

Având în vedere modul de producere al incidentului, măsurile luate de OTF GFR SA, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.40.** Incidentul feroviar produs la data de 04.04.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord, în stația Târnavele, prin lovirea a 4 inductori de cale de către rezervorul de colectare a reziduurilor desprins de la DA 1502 care a

remorcat trenul de marfă nr.61356 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 27.05.2024.

#### **Cauza directă**

Desprinderea rezervorului de colectare a reziduurilor al locomotivei DA 1502, aflat pe partea dreaptă în sensul de mers al trenului, ca urmare a desfiletării șuruburilor de fixare și intrarea acestuia în „gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare” fapt ce a condus la lovirea a 4 inductori de cale.

#### **Factori care au contribuit**

Neverificarea modului de prindere/fixarea a rezervorului de colectare reziduuri în cadrul reviziilor intermediare.

#### **Cauze subiacente**

Nu au fost identificate.

#### **Cauză primară**

Absența din cadrul specificației tehnice existente pentru locomotivele Diesel electrice 1250/2100 CP cod G.4.1-II aparținând GFR a unor prevederi referitoare la modul de verificare a modului de prindere a rezervorului de colectare reziduuri.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

Urmare a producerii incidentului feroviar, OTF GFR, a luat următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente cu cauze asemănătoare:

Compartimentul Menținerea Curentă Locomotive a întocmit Planul de acțiuni corective nr.G.3.3.1/425/ 10.04.2024 privind:

- Verificarea tuturor locomotivelor tip LDE 2100 CP din parcul GFR privind existența și modul de fixare rezervoarelor de reziduuri, cât și a strângerii șuruburilor.
- Suplimentarea lucrărilor din cadrul reviziilor tehnice cu verificarea existenței șuruburilor și strângerea acestora, lucrare ce va fi obligatoriu consemnată în rubrica “Lucrări suplimentare” din Comanda de lucru unificată.
- Identificare unei soluții de asigurare contra căderii a rezervorului de colectare reziduuri.

#### **Recomandări privind siguranța**

Având în vedere modul de producere al incidentului, măsurile luate de operatorul de transport feroviar Grup Feroviar Român SA, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.41.** Incidentul feroviar produs la data de 21.03.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord, pe distanța Toporu – Giurgiu Nord, prin depășirea vitezei maxime admisă, impusă de restricția de viteză de 50 km/h, de către trenul de călători nr.1095 remorcat cu locomotiva GM 1384 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 27.05.2024.

#### **Cauza directă**

Eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere a locomotivei, manifestată prin depășirea vitezei de circulație a trenului, pe porțiunea de linie cu restricție de viteză, stabilită în BAR.

#### **Factori care au contribuit**

- neînșușirea temeinică de către personalul de locomotivă a prevederilor din BAR;
- neurmărirea cu atenție de către personalul de locomotivă în timpul parcursului a indicației vitezometrului locomotivei.

#### **Cauze subiacente**

- Nerespectarea Art. 90. Pct. (1). lit.b) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” Nr. 201 – Înainte de îndrumarea trenului, personalul de locomotivă consultă și își însușește prevederile din BAR corespunzătoare secției de circulație pe care urmează să remorcheze trenul;
- Nerespectarea Art. 125. Pct. (1) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” Nr. 201 – Personalul de locomotivă trebuie să cunoască mersul trenului pe care îl remorcă și să asigure circulația acestuia fără întârziere și în condiții de siguranță, cu

respectarea strictă a vitezelor de circulație, a timpilor de mers, a opririlor și a duratei acestora, prevăzute în livretul de mers sau în mersul întocmit la îndrumarea trenului;

- Nerespectarea Art. 125. Pct. (3) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” Nr. 201 – în timpul parcursului, personalul de locomotivă va respecta dispozițiile înscrise în ordinul de circulație și BAR;
- Nerespectarea Art. 127 din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” Nr. 201, alin. (1) – În remorcarea trenului, în timpul parcursului, personalul de locomotivă trebuie să urmărească cu atenție: lit. f – modul de funcționare a locomotivei, prin urmărirea indicațiilor aparatelor de măsură, indicatoarelor, display-urilor din dotare ...;
- Nerespectarea prevederilor Art. 132. din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” Nr. 201 - În conducerea trenului, mecanicului îi este interzis:
  - lit.a) să-și abată atenția de la conducerea locomotivei/automotorului și de la observarea semnalelor și a liniei;
  - lit.b) să depășească vitezele stabilite pentru locomotiva, trenul și secția respectivă, precum și cele avizate în scris prin ordin de circulație sau indicate prin semnale și indicatoare.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

#### **Recomandări privind siguranța**

Comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

**3.4.42.** Incidentul feroviar produs la data de 16.04.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație Ciulnița – Fetești, în stația Jegălia, prin lovirea contragreutății de compensare a stâlpului LC SH 59 situat la km.127+800, de către ușa vagonului nr.61538487004-9, din compunerea trenului de călători nr.1887, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 03.07.2024.

#### **Cauza directă**

Ieșirea din gabaritul de vagon a celei de-a doua uși de acces de pe partea dreaptă a vagonului nr.61538487004-9 în sensul de deplasare al trenului IR nr.1887, și pătrunderea acesteia în „Gabaritul pentru elemente ale Instalațiilor Feroviare”, fapt ce a condus la lovirea contragreutății de compensare a stâlpului LC SH 59 situat la km.127+800 în stația Jegălia.

#### **Factor care a contribuit**

Blocarea ușii de acces în poziția deschis (de pe partea dreaptă sens de mers) a vagonului nr.61538487004-9, de către persoane/călători aflați în trenul IR nr.1887, la plecarea acestuia din stația Ciulnița, fapt care, a condus probabil la deformarea elementelor de susținere, condiții care, coroborate cu acțiunea curenților de aer produși în timpul circulației vagonului cu ușa deschisă, au determinat în final, desprinderea acesteia din pivotul superior.

#### **Cauze subiacente**

Nu au fost identificate.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

Prin actul nr.SEV/1/553/21.06.2024, ca urmare a problemelor întâmpinate în ultima perioadă de timp cu privire la asigurarea condițiilor de călătorie în trenurile de călători, SNTFC „CFR Călători” SA a dispus la pct.2 ca „personalul de tren se va asigura de fiecare dată după plecarea trenului dintr-o stație cu oprire itinerară asupra faptului că trenul circulă cu ușile laterale de acces închise și blocate”. În acest sens s-au luat măsuri de instruire și conformare de către personalul interesat.

#### **Recomandări privind siguranța**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

**3.4.43.** Incidentul feroviar produs la data de **21.04.2024**, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Bartolomeu – Zărnești, între stațiile Bartolomeu și Cristian, prin lovirea inductorului aferent semnalului de avarie al trecerii la nivel echipată cu instalație automată de semnalizare rutieră cu semibarieră tip BAT de la km.5+948, de către inductorul

instalației INDUSI al automotorului ce a format trenul de călători nr.11337 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Călători SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 24.07.2024.

#### **Cauza directă**

Cauza directă a producerii incidentului a constituit-o pierderea capacităților de strângere a unuia dintre șuruburile sistemului de prindere a inductorului instalației INDUSI tip PZB 90 a automotorului de suportul acestuia, având ca urmare coborârea inductorului și în final lovirea inductorului din cale de 2000 Hz aferent semnalului de avarie al trecerii la nivel echipată cu instalație automată de semnalizare rutieră cu semibarieră tip BAT de la km.5+948.

#### **Factorii care au contribuit**

Nu au fost identificați.

#### **Cauze subiacente**

Nu au fost identificate.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

#### **Măsuri luate de la producerea accidentului**

După începerea acțiunii de investigare operatorul de transport RCBV împreună cu operatorul economic MRB au întocmit în comun un set de Reglementări privind verificările ce trebuie efectuate la automotoarele de tipul celui implicat în incident în ceea ce privește prinderea inductorului de suport, respectiv prinderea suportului inductorului de automotor.

Verificările dispuse sunt atât în sarcina personalului de exploatare aparținând RCBV:

- verificarea integrității și a modului de prindere a inductorilor de suportul inductorului și a suportului inductorului de automotor cu ocazia verificărilor tehnice efectuate de personalul de locomotivă la intrarea/ieșirea automotoarelor din unitatea de tracțiune cât și în parcurs și în stațiile capăt de secție;
- verificarea integrității și a modului de prindere a inductorului cu ocazia efectuării recepției după efectuarea întreținerii, menționarea acestor verificări în condica de bord a vehiculului feroviar.
- cât și în sarcina personalului de întreținere aparținând MRB:
- verificarea cu ocazia efectuării reviziei intermediare a modului de prindere a inductorului urmărindu-se existența elementelor de fixare și vizualizarea semnelor cu vopsea care să certifice poziția „strâns” a șuruburilor;
- verificarea cu cheia dinamometrică a strângerii șuruburilor sistemului de prindere a suportului inductorului de partea fixă a boghiului cu ocazia tuturor reviziilor tehnice planificate;

cu ocazia reparațiilor accidentale la inductori, ori de câte ori se demontează aceștia, la remontare se va proceda la înlocuirea șaibelor plate, a șaibelor Grower și a șuruburilor de prindere vechi cu altele noi.

#### **Recomandări de siguranță**

Având în vedere măsurile luate de operatorii economici implicați în incident după începerea acțiunii de investigare, comisia consideră că nu mai este necesară emiterea vreunei recomandări de siguranță.

**3.4.44.** Incidentul feroviar produs la data 26.04.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Apahida – Dej Călători, linie dublă electrificată, între stațiile Dej Călători și Gherla, la km 40+760, prin lovirea unui cupon de șină aflat în gabaritul liniei de către locomotiva DHC 473, aflată în compunerea trenului nr.66717025, aparținând operatorului de transport feroviar Unicom Tranzit SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 07.10.2024.

#### **Cauza directă**

Cauza directă a producerii incidentului o constituie existența unui capăt de la un cupon de șină în gabaritul de liberă trecere a firului I de circulație, în momentul trecerii locomotivei DHC 473 aflată în corpul trenului nr.66717025.

**Factor care a contribuit**

Ridicarea și manevrarea necorespunzătoare în scopul depozitării între firul I și firul II a cupoanelor de șină, fapt care a condus la intrarea unui capăt de la un cupon de șină în gabaritul de liberă trecere a firului I de circulație.

**Cauze subiacente:**

Cauzele subiacente ale producerii incidentului au fost nerespectarea unor prevederi din instrucțiile în vigoare, respectiv a art.12 pct.19 din *Instrucția 314* referitor la faptul că depozitarea materialelor se face în afara gabaritelor de liberă trecere.

**Cauze primare:**

- nerepartizarea de către Asocieria Drum-Asfalt-ZUE a responsabilităților stabilite prin Prescripțiile privind executarea serviciului pe durata efectuării lucrărilor tip "Quick Wins" către cei 3 angajați implicați în producerea incidentului și către Responsabilul SC;
- nerepartizarea de către Asocieria Drum-Asfalt-ZUE a responsabilităților stabilite prin Convenția de Siguranța Feroviară către cei 3 angajați implicați în producerea incidentului și către Responsabilul SC;
- nedeținerea de către Asocieria Drum-Asfalt-ZUE în documentația proprie, a identificării riscurilor de siguranță feroviară comunicate prin Prescripțiile privind executarea serviciului pe durata efectuării lucrărilor tip „Quick Wins” și omisiunea de a pune în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor;
- omisiunea Asocierii Drum-Asfalt-ZUE de a stabili pentru operațiunea de ridicare și manevrare în scopul depozitării a cupoanelor de șină în vecinătatea gabaritului de liberă trecere, care erau conducătorii locurilor de muncă și care erau măsurile tehnice necesare a se realiza pentru a supraveghea respectarea gabaritului de liberă trecere și modul de intervenție în cazul în care se producea depășirea gabaritului de liberă trecere;
- netransmiterea explicită de către SRCF Cluj către Asocieria Drum-Asfalt-ZUE a informației privind faptul că există riscul de accident/incident feroviar care este asociat pericolului denumit Depozitarea sau descărcarea mărfurilor și materialelor lângă linie fără a fi respectat gabaritul de liberă trecere;
- neidentificarea de către SRCF Cluj a pericolelor de pătrundere în gabaritul de liberă trecere a șinelor ridicate și manevrate cu mașina MSM și de supraveghere necorespunzătoare a acestor operațiuni de către agenți în timpul lucrărilor;
- nerespectarea de către SRCF Cluj în calitate de entitate contractantă a prevederilor din Convenția de Siguranță Feroviară-2022, de a efectua prin personalul propriu de control verificarea explicită a respectării reglementărilor privind siguranța feroviară, în cadrul controalelor realizate.

**Recomandări de siguranță**

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.45.** Incidentul feroviar produs la data 02.05.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Golești – Titu, linie dublă neelectrificată, prin depășirea semnalului luminos de ieșire YIII al stației Găești, care ordona oprirea, de către trenul de marfă nr.67752-001, aparținând operatorului de transport feroviar Tehnotrans Feroviar SRL.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.07.2024.

**Cauza directă**

Luarea cu întârziere de către mecanicul de locomotivă a măsurilor de frânare în vederea opririi trenului de marfă nr.67752-001, înaintea semnalului luminos de ieșire YIII al stației Găești, care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren”.

**Factori care au contribuit**

- lipsa de atenție a personalului de locomotivă care a observat cu întârziere indicația dată de semnalul luminos YIII Găești;
- neluarea în considerație a comunicării prin stația radiotelefon efectuată cu IDM Găești, cu privire la semnalul luminos de ieșire YIII care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren.”;

- neluarea în considerație a indicației semnalului luminos de intrare în stația Găești care avea indicația „LIBER cu viteză stabilită. ATENȚIE! Semnalul următor ordonă oprirea. Ziua și noaptea – o unitate luminoasă de culoare galbenă spre tren.”;
- izolarea/scoaterea din funcție în mod nejustificat a instalațiilor de control punctual al vitezei INDUSI și de siguranță și vigilență DSV;
- starea fizică și psihică a personalului care a condus trenul de marfă, ce era afectat de stresul și oboseala acumulate ca urmare a depășirii frecvente a serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, neasigurarea duratei corespunzătoare a timpului de odihnă la domiciliu și în afara domiciliului, nerespectarea duratei zilnice a timpului de muncă și a repausului zilnic precum și menținerea o perioadă mare de timp în serviciu.
- afectarea capacității de muncă a personalului de locomotivă generată de faptul că anterior producerii incidentului mecanicul de locomotivă a consumat băuturi alcoolice.

### **Cauze subiacente**

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

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.127 (1), lit.a – referitoare la urmărirea cu atenție a indicațiilor semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.
- Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002/2001, art.59 (4) – referitor la interzicerea depășirii unui semnal care ordonă oprirea sau depășirea vitezei ordonate de semnal.
- Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, art.161 (2) – referitoare la respectarea indicației reperului semnalelor luminoase de intrare, de ieșire, de parcurs și de ramificație, care indică faptul că semnalul luminos respectiv, dacă ordonă oprirea, nu poate fi depășit de tren decât în condițiile stabilite de regulamentul respectiv.
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.12 (1), lit.d – referitoare la interzicerea scoaterii din funcție în mod nejustificat a instalațiilor de siguranță și vigilență.
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.12 (1), lit.a – referitor la interzicerea prezentării la serviciu obosit, sub influența băuturilor alcoolice, a substanțelor stupefiante, a medicamentelor și/sau substanțelor care pot diminua capacitatea sa de conducere a locomotivei.
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.12 (1), lit.b – referitoare la interzicerea consumului de băuturi alcoolice în timpul serviciului.

### **Cauză primară**

Neaplicarea mecanismelor de control la nivelul șefilor de departament din cadrul direcției Exploatare și acceptarea în mod tacit a rapoartelor lunare a activității privind identificarea și tratarea cazurilor de depășire a serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.

### **Observații suplimentare**

Din datele înregistrate de instalația IVMS de pe locomotiva DA1707 atât anterior cât și ulterior producerii incidentului s-a constatat ca sunt frecvente cazurile de izolare a instalațiilor INDUSI și DSV de către personalul ce o deservește.

De asemenea s-a constatat o practică neregulamentară de a închide foaia de parcurs curentă și de a deschide o altă foaie de parcurs cu scopul de a îngreuna depistarea efectuării serviciului având depășită durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.

### **Măsuri care au fost luate**

Urmare a producerii acestui incident feroviar, până la data finalizării raportului de investigare, operatorul de transport de marfa Tehnotrans Feroviar SRL a dispus încetarea contractelor individuale de muncă pentru personalul implicat în acest incident și a sancționat dispecerul de serviciu cu „Avertisment scris” pentru nerespectarea procedurii de urmărire a serviciului continuu maxim admis. Pentru a evita pe viitor producerea de astfel de incidente Tehnotrans Feroviar SRL a întocmit :

- Tematica de control la nivelul Departamentelor Tracțiune și Trafic pentru a se urmări respectarea sistemului de management al siguranței implementat de societate (verificarea stării personalului în locurile unde le este asigurată odihna, urmărirea serviciului continuu maxim al personalului de locomotivă, asigurarea odihnei între trenuri);

- Compartimentul de Siguranța Circulației conform planului de control, efectuează controale inopinate cu verificarea:
  - a) modului de prezentare la serviciu;
  - b) cu aparate etilotest a personalului de serviciu, atât la intrare cât și în parcurs;
  - c) respectării serviciului continuu maxim;
  - d) operatorilor de serviciu cu privire la modul de urmărire a serviciului continuu maxim și a măsurilor luate pentru respectarea ordinului 256/2013.

### Recomandări de siguranță

Având în vedere măsurile adoptate după producerea accidentului, comisia de investigare nu consideră oportună emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.46.** Incidentul feroviar produs la data de 10.01.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caransebeș – Strehaia, linie simplă electrificată, pe distanța Drobeta Turnu Severin Mărfuri-Balota, în circulația trenurilor de marfă nr.67002, nr.87067 și nr.87069, aparținând Tim Rail Cargo SRL, prin depășirea vitezei maxime admise impusă de restricția de viteză de 30 km/h.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.12.2024.

### Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neurmărirea cu atenție a vitezei de circulație a trenului.

### Factorii care au contribuit

Nu au fost identificați.

### Cauze subiacente

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- art.9,- (1) lit. i din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la întocmirea raportului de eveniment în cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, precum și în toate situațiile în care este necesar să aducă la cunoștința conducerii unității de tracțiune problemele apărute în circulația trenului;
- art.9,- (1) lit. h din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la completarea carnetului de bord al locomotivei cu datele cerute de formular și observațiile privind funcționarea locomotivei în timpul remorcării trenurilor sau la manevră;
- art.90,- (1) lit. b din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la consultarea și însușirea înainte de îndrumarea trenului de către personalul de locomotivă a prevederilor din BAR corespunzătoare secției de circulație pe care urmează să remorce trenul;
- art.125,- (3) din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la respectarea în timpul parcursului de către personalul de locomotivă a dispozițiilor înscrise în ordinul de circulație și BAR. Aceste dispoziții nu scutesc personalul de locomotivă de observarea atentă și respectarea indicațiilor semnalelor și indicatoarelor din parcurs;
- art.125,- (4) din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie, unde mecanicul va regla viteza trenului în așa fel încât viteza trenului în punctul sau pe porțiunea de linie respectivă să fie cu 2 – 3 km/h mai mică decât cea ordonată.

### Cauze primare

Nu au fost identificate.

### Observații suplimentare

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

- nerespectarea prevederilor din *HG nr.117 din 17 februarie 2010, CAPITOLUL IV, SECȚIUNEA 1, Art. 22-(2), referitoare la faptul că „Personalul operatorilor economici care desfășoară*

operațiuni de transport pe calea ferată, care a luat la cunoștință despre producerea unui accident sau incident în linie curentă, este obligat să sesizeze de îndată prin raport de eveniment pe șeful stației celei mai apropiate sau pe înlocuitorul acestuia”.

Menționăm că incidentul în cauză s-a produs la data de 10.01.2024 și a fost avizat la data de 09.05.2024.

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Operațională Cod: PO-09 *ORGANIZAREA CITIRII, INTERPRETĂRII ȘI TRATĂRII INFORMAȚIILOR DIN INSTALAȚIILE CU CARE SUNT DOTATE LOCOMOTIVELE*, la punctul 5, subpunctul 5.1. menționează că „Descărcarea datelor din instalațiile CEL, ICL, IVMS și Deuta și înlocuirea benzilor de vitezometru din vitezometrele Hassler cu care sunt dotate locomotivele se face lunar în perioada 1-10 a lunii pentru datele din luna precedentă de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare”.

La subpunctul 5.4 menționează că „Activitatea de citire, interpretare a datelor descărcate din memoria IVMS, Hassler și Deuta se va face de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare, maxim în 5 luni de la data primei înregistrări înscrise în fișier”.

Înregistrarea descărcată din memoria instalației de vitezometru tip IVMS a locomotivei EA 1020 pe luna ianuarie 2024 a fost citită, analizată, interpretată și consemnată în procesul verbal de citire a benzii nr.E/145/22.03.2024, dar depășirile de viteză menționate în prezentul raport de investigare nu au fost avizate la data respectivă.

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Generală Cod: PG-17 *INVESTIGAREA ACCIDENTELOR/INCIDENTELOR FEROVIARE, INCIDENTELOR EVITATE LA LIMITĂ ȘI ALTE EVENIMENTE PERICULOASE*, la punctul 5, subpunctul 5.17., alin. 5.17.7. menționează că „Avizarea incidentelor feroviare constatate ulterior datei producerii lor (depășire serviciu maxim admis, depășiri de viteză, rapoarte de eveniment în urma cărora s-a dovedit producerea incidentului feroviar, efectuarea serviciului fără cunoașterea/recunoașterea secției de circulație, efectuarea serviciului cu autorizații, avize medicale și/sau psihologice cu termen de valabilitate expirat, etc), se va face imediat după cercetarea personalului considerat vinovat de producerea acestuia, în urma raportului de cercetare aprobat de conducerea societății”.

#### **Recomandări de siguranță**

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.47.** Incidentul feroviar produs la data de 10.01.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Craiova, secția de circulație Caransebeș – Strehaia, linie simplă electrificată, pe distanța Drobeta Turnu Severin Mărfuri-Balota, în circulația trenurilor de marfă nr.87099, nr.87051 și nr.67094, aparținând Tim Rail Cargo SRL, prin depășirea vitezei maxime admise impusă de restricția de viteză de 30 km/h.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 16.12.2024.

#### **Cauza directă**

Cauza directă a producerii incidentului o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neurmărirea cu atenție a vitezei de circulație a trenului.

#### **Factorii care au contribuit**

Nu au fost identificați.

#### **Cauze subiacente**

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- art.9,- (1) lit. i din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la întocmirea raportului de eveniment în cazurile prevăzute în reglementările specifice în vigoare, precum și în toate situațiile în care este necesar să aducă la cunoștința conducerii unității de tracțiune problemele apărute în circulația trenului;
- art.9,- (1) lit. h din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007*, referitoare la completarea carnetului de bord al locomotivei cu datele cerute de formular și observațiile privind funcționarea locomotivei în timpul remorcării trenurilor sau la manevră;

- art.90,- (1) lit. b din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitoare la consultarea și însușirea înainte de îndrumarea trenului de către personalul de locomotivă a prevederilor din BAR corespunzătoare secției de circulație pe care urmează să remorche trenul;
- art.125,- (3) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitoare la respectarea în timpul parcurșului de către personalul de locomotivă a dispozițiilor înscrise în ordinul de circulație și BAR. Aceste dispoziții nu scutesc personalul de locomotivă de observarea atentă și respectarea indicațiilor semnalelor și indicatoarelor din parcurș;
- art.125,- (4) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitoare la observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie, unde mecanicul va regla viteza trenului în așa fel încât viteza trenului în punctul sau pe porțiunea de linie respectivă să fie cu 2 – 3 km/h mai mică decât cea ordonată.

### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

### **Observații suplimentare**

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate alte deficiențe fără relevanță asupra cauzelor producerii incidentului, astfel: nerespectarea prevederilor din *HG nr.117 din 17 februarie 2010, CAPITOLUL IV, SECȚIUNEA 1, Art. 22-(2), referitoare la faptul că „Personalul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată, care a luat la cunoștință despre producerea unui accident sau incident în linie curentă, este obligat să sesizeze de îndată prin raport de eveniment pe șeful stației celei mai apropiate sau pe înlocuitorul acestuia”.*

Menționăm că incidentul în cauză s-a produs la data de 10.01.2024 și a fost avizat la data de 09.05.2024.

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Operațională Cod: PO-09 *ORGANIZAREA CITIRII, INTERPRETĂRII ȘI TRATĂRII INFORMAȚIILOR DIN INSTALAȚIILE CU CARE SUNT DOTATE LOCOMOTIVELE*, la punctul 5, subpunctul 5.1. menționează că „Descărcarea datelor din instalațiile CEL, ICL, IVMS și Deuta și înlocuirea benzilor de vitezometru din vitezometrele Hassler cu care sunt dotate locomotivele se face lunar în perioada 1-10 a lunii pentru datele din luna precedentă de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare”.

La subpunctul 5.4 menționează că „Activitatea de citire, interpretare a datelor descărcate din memoria IVMS, Hassler și Deuta se va face de către personalul de specialitate T din cadrul Serviciului Exploatare, maxim în 5 luni de la data primei înregistrări înscrise în fișier”.

Înregistrarea descărcată din memoria instalației de vitezometru tip IVMS a locomotivei EA 1020 pe luna ianuarie 2024 a fost citită, analizată, interpretată și consemnată în procesul verbal de citire a benzii nr.E/145/22.03.2024, dar depășirile de viteză menționate în prezentul raport de investigare nu au fost avizate la data respectivă.

Operatorul de transport feroviar de marfă SC Tim Rail Cargo SRL în Procedura Generală Cod: PG-17 *INVESTIGAREA ACCIDENTELOR/INCIDENTELOR FERUVIARE, INCIDENTELOR EVITATE LA LIMITĂ ȘI ALTE EVENIMENTE PERICULOASE*, la punctul 5, subpunctul 5.17., alin. 5.17.7. menționează că „Avizarea incidentelor feroviare constatate ulterior datei producerii lor (depășire serviciu maxim admis, depășiri de viteză, rapoarte de eveniment în urma cărora s-a dovedit producerea incidentului feroviar, efectuarea serviciului fără cunoașterea/recunoașterea secției de circulație, efectuarea serviciului cu autorizații, avize medicale și/sau psihologice cu termen de valabilitate expirat, etc), se va face imediat după cercetarea personalului considerat vinovat de producerea acestuia, în urma raportului de cercetare aprobat de conducerea societății”.

### **Recomandări de siguranță**

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.48.** Incidentul feroviar produs la data de 27.05.2024, ora 23:52, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Cluj, secția de circulație Halmeu – Oradea, linie simplă neelectrificată, stația

Sanislău, în circulația trenului de marfa nr.66350427, aparținând Grup Feroviar Român SA, prin depășirea semaforului de ieșire cu un braț de grup B având indicația „oprește fără a depăși semnalul”. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.12.2024.

### **Cauza directă**

Eroarea umană produsă în activitatea de conducere a locomotivei de către mecanicul de locomotivă, care nu a luat măsuri de frânare adecvate în vederea opririi trenului înaintea semaforului de ieșire cu un braț de grup B care afișa indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua – brațul orizontal, spre dreapta sensului de mers și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren fapt ce a condus la depășirea acestui semnal.

### **Factorii care au contribuit**

Lipsa de atenție a mecanicului de locomotivă în conducerea trenului.

### **Cauzele subiacente**

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

- art.11 alin. (2) din Regulamentul 004/2006 privitor la semaforul de ieșire cu un braț de grup B aflat în poziție „pe oprire”, care afișa indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua – brațul orizontal, spre dreapta sensului de mers și noaptea – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren;
- art.8 din Regulamentul 004/2006, referitor la semnificația culorii roșu care ordonă oprirea, în legătură cu circulația trenurilor și executarea mișcărilor de manevră ;
- art.121 alin.(1), din Instrucțiunile 201/2006, referitoare la obligația personalului de locomotivă de a ține în permanență sub observație indicația semnalului de ieșire al stației;
- art.127 alin (1), lit a) din Instrucțiunile 201/2006, care prevede că în timpul parcursului personalul de locomotivă trebuie să urmărească cu atenție indicația semnalelor fixe amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

### **Cauzele primare**

Nu au fost identificate.

### **Observații suplimentare**

Pe parcursul desfășurării acțiunii de investigare a reieșit faptul că, în stația Halmeu, mecanicul a scos din funcție în mod nejustificat instalația de control automat a vitezei INDUSI, potrivit informațiilor înregistrate de IVMS. Astfel, mecanicul a scos din funcție în mod nejustificat instalația de control automat a vitezei tip INDUSI, contrar prevederilor Anexei 2, art.1, pct.(3) din *Instrucțiunile 201/2007*, privitoare la cazurile în care este permisă scoaterea din funcție a instalațiilor de control automat al vitezei.

Din verificările făcute de comisia de investigare, a reieșit de asemenea că după scoaterea din funcțiune a instalației INDUSI, mecanicul de locomotivă a omis să avizeze pe IDM din stația Halmeu despre scoaterea din funcțiune a acestei instalații, contrar prevederilor art.6, pct.(2) din Anexa 2 la *Instrucțiunile 201/2007*. Totodată mecanicul a omis să facă înscrisurile sub semnătură privitoare la scoaterea din funcție a instalației INDUSI, în Carnetul de Bord al locomotivei LDE 1554, contrar prevederilor art.3, alin(1) din Anexa 2 la *Instrucțiunile 201/2007*.

În ceea ce privește eventuala frânare automată a trenului de către instalația INDUSI înainte de depășirea semaforului de ieșire, în cazul în care instalația ar fi fost în funcție în stația Sanislău, verificările au identificat cele expuse în continuare.

Din datele înregistrate în instalația IVMS a reieșit faptul că, la momentul trecerii de semaforul de intrare D1/2, trenul avea viteza mai mică decât 46 km/h iar la momentul începerii frânării executate de către mecanic, trenul avea viteza de 24 km/h. Ținând cont de valorile prescrise ale vitezelor de control V1 și V2 de la instalația INDUSI, rezultă că vitezele trenului au fost mai mici decât viteza de control V1=50 km/h și viteza de control V2=40 km/h, deci instalația INDUSI nu ar fi declanșat frânarea de urgență, deoarece vitezele de control au fost respectate.

În ceea ce privește trecerea trenului prin dreptul inductorului de 2000 Hz de la semaforul de ieșire, comisia de investigare a constatat că trenul nu ar fi fost în mod automat oprit de către instalația INDUSI în fața semaforului de ieșire în poziție pe oprire, chiar dacă această instalație ar fi fost în funcție, deoarece inductorul de 2000 Hz este poziționat la distanță de 19 m după semaforul de ieșire, în raport cu sensul de mers al trenului, astfel locomotiva LDE 1554 a depășit mai întâi semaforul și ulterior inductorul de 2000 Hz.

Din cele menționate anterior, comisia de investigare concluzionează că incidentul nu ar fi fost prevenit prin frânarea automată a trenului, în cazul în care instalația INDUSI ar fi fost în funcție, însă scoaterea din funcție în mod nejustificat a instalației INDUSI este reținută ca neconformitate.

#### **Măsuri care au fost luate**

Contractul de muncă al mecanicului de locomotivă a fost suspendat temporar de către angajator imediat după producerea incidentului, iar ulterior a fost desfăcut contractul de muncă în urma acțiunii de cercetare administrativă.

#### **Recomandări de siguranță**

În cursul acțiunii de investigare desfășurate, comisia a constatat că producerea incidentului feroviar a fost generată de o eroare a mecanicului de locomotivă, cauzată de lipsa de atenție. În evidența pericolelor, a fost înscris pericolul de depășire a semnalelor ce ordonă oprirea, respectiv consecințele ce pot apărea într-o astfel de situație. În aceste condiții, comisia de investigare consideră că nu se impune emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.49.** Incidentul feroviar produs la data 07.06.2024, ora 07:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord, linie simplă neelectrificată, în stația Rădulești, prin lovirea tobei inferioare de angrenaj aflată în gabaritul de liberă trecere provenită de la locomotiva DA 1402 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA), de către locomotiva DA 1680 care remorca trenul de marfă nr.64054006 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă United Railways SRL). Raportul de investigare a fost finalizat la data de 01.10.2024.

#### **Cauza directă**

Cauza directă a producerii acestui incident feroviar o constituie desprinderea tobei de angrenaj de la motorul de tracțiune nr.6 al locomotivei DA 1402, urmată de căderea acesteia și a pinionului de la motor, între firele căii, respectiv intrarea acestora în gabaritul de liberă trecere, fapt ce a condus la lovirea lor de către locomotiva DA1680 ce asigura remorcarea trenului de marfă nr.64054006.

#### **Factori care au contribuit**

- Existența unei rupturi vechi de aproximativ 35% din secțiunea axului motorului de tracțiune nr.6, care, în timpul remorcării trenului de marfă nr.56048006, sub acțiunea forțelor de torsiune a condus la retezarea axului motorului de tracțiune nr.6, din zona pinionului și smulgerea din prindere a tobei de angrenaj.
- Lipsa măsurilor de verificare corespunzătoare a locomotivei urmare a înscrisurilor personalului de locomotivă din carnetul de bord.

#### **Cauze subiacente**

Nerespectarea prevederilor din procedura PO 04.3 – Controlul întreținerii efectuate locomotivelor și repunerea în funcție a acestora, referitor la obligația de a emite comenzi de întreținere pentru revizii/reparații accidentale cu menționare defecțiunilor constatate.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

#### **Observații suplimentare**

- Nerespectarea ciclului de revizii planificate în conformitate cu Ordinul 315/2011 privind aprobarea NF 67-006:2011 - Normativul feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate” din 04.05.2011;
- Din datele înregistrate de instalația IVMS de pe locomotiva DA1402 anterior producerii incidentului s-a constatat că sunt mai multe cazuri de izolare în mod nejustificat a instalațiilor DSV (06.05.2024-06.06.2024) de către personalul de locomotivă.

#### **Recomandări de siguranță**

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.50.** Incidentul feroviar produs la data 11.06.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași, în stația Coțofeni, prin lovirea mai multor inductori

de către trenul de calatori nr.2092, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 14.10.2024.

#### **Cauza directă**

Ruperea din sudură a suportului la partea superioară a amortizorului hidraulic vertical de la osia 3 partea dreaptă a locomotivei EA 052, urmată de rotirea cu 180° a amortizorului hidraulic vertical și intrarea acestuia în gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare.

#### **Factori care au contribuit**

- oboseala materialului de la suportul de fixare a amortizorului vertical de la osia nr. 3, rezultată în urma solicitărilor la încovoiere în regim oscilatoriu, din procesul de amortizare a oscilațiilor produse în timpul mersului de neregularitățile căii de rulare.
- apariția și dezvoltarea în timp a unei fisuri la materialul suportului superior de prindere al amortizorului, ca urmare a preluării sarcinilor transmise neregularitățile căii de rulare și cutia locomotivei;
- neidentificarea fisurii vechi existentă la suportul superior de prindere al amortizorului vertical al osiei nr.3, partea dreaptă, de la locomotiva EC 052 în cadrul reviziei planificate tip R1 efectuată la data de 04.06.2024.

#### **Cauze subiacente**

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

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

#### **Măsuri care au fost luate**

Toate locomotivele – automotoarele sosite după remorcarea trenurilor de călători vor fi introduce la canalul de revizie din grupa tehnica a Reviziei de vagoane Craiova, în vederea verificărilor tehnice de către personalul specializat.

Personalul de locomotivă-automotor din cadrul SELC CRAIOVA cu ocazia introducerii și remizării locomotivelor-automotoarelor vor întocmi note de comandă și vor aduce la cunoștința personalului de reparații deficiențele sau problemele tehnice constatate în parcurs sau cu ocazia remizării.

În timpul remorcării trenurilor de călători, când staționarea este mai mare de 3 minute, personalul de locomotivă-automotor are obligația conform ordinelor și instrucțiilor în vigoare să efectueze în mod permanent revizii tehnice exterioare la locomotive și automotoare, în vederea constatării și depistării problemelor tehnice, respectiv luării măsurilor ce se impun.

Întreg personal de locomotivă – automotor a fost reinstruit prin Școala personalului să verifice amănunțit starea tehnică a locomotivelor-automotoarelor la luarea în primire, atât în stațiile de formare cât și din unitățile de tracțiune a tuturor subansamblelor și în mod special la partea de siguranță feroviară.

#### **Recomandări de siguranță**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

**3.4.51.** Incidentul feroviar produs la data de data de 21.06.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Chitila – București Nord, în stația Chitila, prin îndrumarea trenului de călători nr.13905021, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, spre stația București Nord pe firul II în loc de firul III. Raportul de investigare a fost finalizat la data de 23.08.2024.

#### **Cauza directă**

Executarea eronată de către IDM dispozitor a parcursului de ieșire pentru circulația trenului R nr.13905021 prin manipularea schimbătoarelor de cale nr.-33, -27, -19, -11, +9 în poziție cu acces spre firul II București Nord.

#### **Factori care au contribuit**

Neurmărirea cu atenție de către IDM dispozitor, IDM localist I și IDM localist II pe monitoare a parcursului de ieșire al trenului de călători nr.13905021.

#### **Cauze subiacente**

Nerespectarea prevederilor :

- art.208 pct.(2) litera f din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitoare la verificarea parcursului trenului pe lumnoschemă sau pe display, dacă corespunde pentru trenul, linia și direcția comandată;
- pct.5.13 din Fișa postului IDM dispozitor, referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC;
- pct.5.10 din Fișa postului IDM localist I referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC;
- pct.5.10 din Fișa postului IDM localist II referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC.

### **Cauze primare**

Afișarea aceleiași indicații (litera N) pentru parcursurile efectuate pe firul II Pajura -București Nord și firul III București Nord de către indicatorul de direcție montat sub semnalul de ieșire YIV al stației Chitila.

### **Observații suplimentare**

Conform telegramii nr.14 din 11 iunie 2024 prin care se execută lucrări pe distanța Pitești-Ramificația Golești au fost anulate o serie de trenuri și au primit un alt număr astfel că trenul de călători nr.9024 a primit numărul 13905021.

Tabloul de garare, nu a fost modificat cu noile numere de trenuri acestea fiind doar menționate cu pastă albastră pe manșetă în dreptul trenurilor care existau.

### **Recomandări de siguranță**

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

#### *Preambul recomandare privind siguranța nr. I253/2024*

Investigația a relevat faptul că indicatorul de direcție montat sub semnalul de ieșire YIV al stației Chitila are aceeași indicație pentru parcursurile de mers diferite, fapt care a influențat producerea incidentului.

#### *Recomandarea de siguranță nr. I 253/2024*

Identificarea de către CNCF „CFR SA” a unei soluții tehnice/organizatorice prin care să se asigure distincția indicației afișate indicatorului de direcție a semnalului de ieșire YIV al stației Chitila în cazul parcursurilor efectuate pe firul II respectiv firul III.

**3.4.52.** Incidentul feroviar produs la data de 16.06.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord - Caracal, linie dublă electrificată, pe distanța Fărcașele - Caracal, în circulația trenului de marfă nr.67204 aparținând Vest Trans Rail SRL, prin depășirea vitezei maxime admise stabilite în Ordinul de circulație.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 18.09.2024.

### **Cauza directă**

Cauza directă a producerii incidentului o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei, manifestată prin neurmărirea cu atenție a vitezei de circulație a trenului.

### **Factorii care au contribuit**

Nu au fost identificați.

### **Cauze subiacente**

Cauza subiacentă a producerii incidentului a fost nerespectarea prevederilor din *Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201, art.125 alin. (1)* privind respectarea strictă a vitezelor de circulație stabilite prin ordinul de circulație.

**Cauze primare**

Nu au fost identificate.

**Recomandări de siguranță**

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

**3.4.53.** Incidentul feroviar produs la data de 31.07.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal, prin expedierea simultană a trenului de călători nr.348 031(aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) pe firul II circulație între stațiile Fărcașele și Drăgănești Olt în condițiile în care acesta era ocupată de trenul de marfă nr.57322 030, (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier - România SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 14.11.2024.

**Cauza directă**

Neurmărirea circulației trenului de marfă nr.57322 și inversarea BLA fără a se face verificările impuse de codurile practică/instrucția de manipulare și fără a avea dispoziție RC privind circulația și încrucișările trenului de marfă.

**Factori care au contribuit**

Nu au fost identificați.

**Cauze subiacente**

Nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- pct 5.2.4.(11) din PO 0-8.5-19 Conducerea circulației trenurilor de către operatorul circulație prin care se precizează că operatorul de circulație poate da dispoziție pentru stabilirea încrucișărilor și trecerilor înainte neitinerarice, în vederea asigurării regularității circulației;
- art.208(5) din Regulamentul de pentru circulația trenurilor nr.005/2005, prin care se precizează că ”în cazul în care pentru expedierea unui tren, orientarea automată a BLA nu este posibilă, este necesară schimbarea orientării BLA din butoanele special destinate; pentru aceasta IDM dispozitor face mai întâi verificarea liniei curente împreună cu operatorul de circulație și cu IDM dispozitor din stația vecină, astfel cum este prevăzut la art. 190 (2) (care prevede că ”înainte de trecerea de la un sistem de circulație la altul, IDM sunt obligați să verifice dacă linia curentă între cele două stații vecine este liberă, precizând fiecare în scris, prin schimb de telefonograme efectuat pe circuitul operatorului de circulație și în prezența acestuia, ultimul tren circulat între cele două stații, pe fiecare fir de circulație când este cazul; schimbul de telefonograme se înregistrează de către cei doi IDM în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, iar de către operatorul de circulație în registrul de dispoziții. Operatorul de circulație verifică pe graficul de circulație dacă datele comunicate de către IDM se confirmă, declară că linia curentă este liberă și dă dispoziție, prin telefonogramă, pentru trecerea la circulația trenurilor în noul sistem de circulație”) și dacă linia curentă este liberă se consideră deranjament al instalației, se consemnează în RRLISC, precedându-se în continuare conform prevederilor din instrucțiunile de manipulare a instalațiilor”.

**Cauze primare**

Nu au fost identificate.

**Măsuri care au fost luate**

Urmare producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, a luat măsuri proprii de îmbunătățirea siguranței circulației cum ar fi:

- exigență mai mare la efectuarea controlului ierarhic;
- Divizia Trafic va înainta la RRSCF programul de lucru al șefilor de subunități și orele de schimb ale personalului din subordine de la stații afiliate;
- Instructorii regionali din Divizia de Trafic vor întocmi și distribui centrelor de instruire arondate un material care să fie utilizat în cadrul ședințelor de instruire profesională teoretică la funcțiile de IDM și operator de circulație pe baza căruia să se dezbată circumstanțele în care s-a produs incidentul feroviar;
- Includerea de către personalul cu atribuții de instruire, în planul de lecții aferent primei ședințe de instruire teoretică pe trimestrul al IV – lea 2024 la grupele de funcții IDM și operator RCa unei teme suplimentare în care să se dezbată circumstanțele în care s – a produs incidentul și să organizeze un joc de rol;

- Reinstruirea sub semnătură a personalului cu funcție de IDM privind obligativitatea de raportare către operatorul SC a orei de plecare a trenului și a liniei de pe care trenul a plecat;
- Desfășurarea unei ședințe suplimentare de instruire practică de serviciu în cursul lunii septembrie 2024 la gupa de funcții IDM care își desfășoară activitatea în stațiile dotate cu instalație BLA banalizat, cu tema "Circulația trenurilor pe BLA banalizat în condiții normale; Modul de folosire a butonului de avarie (BAV); Modul de lucru în cazul închiderii/redeschiderii liniei curente: Inversarea blocului în regim special; Circulația trenurilor pe linie curentă la ocuparea pe lumnoschemă a unei singure secțiuni izolate și liberă pe tren"
- Reinstruirea sub semnătură a personalului cu funcția de IDM cu prevederile Fișelor de lucru specifice (liste de verificări) aferente tipurilor de deranjamente pentru instalația SCB pe care o deservește fiecare salariat;
- Reinstruirea în scris a personalului cu funcția de operator circulație privind obligațiile de urmărire în timp real a circulației trenurilor în vederea luării operative a deciziilor pentru regularizarea circulației, precum și pentru emiterea și urmărirea executării dispozițiilor de circulație;
- Reinstruirea în scris a personalului cu funcția de operator circulație privind obligațiile de urmărire în timp real a circulației trenurilor în vederea luării operative a deciziilor pentru regularizarea circulației, precum și pentru emiterea și urmărirea executării dispozițiilor de circulație;
- asigurarea de personal L și CT de personalul tehnico – ingineresc pentru a supraveghea modul de executare a reviziilor bianuale și a verificării părților ascunse în baza unui program lunar aprobat de șeful de secție.

### **Recomandări de siguranță**

Având în vedere măsurile comunicate de către CNCF „CFR” SA, măsuri care au fost luate în timpul desfășurării activității de investigare, comisia de investigare nu consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță.

**3.4.54.** Incidentul feroviar produs la data de 10.08.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Chitila – București Nord, în stația Chitila, prin îndrumarea trenului de călători nr.9102010, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători”, spre stația București Nord pe firul III în loc de firul II.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 27.11.2024.

### **Cauza directă**

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie executarea eronată de către IDM dispozitor a parcursului de ieșire pentru circulația trenului R nr.9102010 prin manipularea schimbătoarelor de cale nr. -33, -27, +15, +19, în poziția cu acces spre firul III Chitila – Pajura – București Nord.

### **Factor care a contribuit**

Neurmărirea cu atenție de către IDM dispozitor, IDM localist I și IDM localist II pe monitoare a parcursului de ieșire al trenului de călători nr.9102010.

### **Cauze subiacente**

Nerespectarea prevederilor :

- art.208 pct.(2) litera f din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitoare la verificarea parcursului trenului pe lumnoschemă sau pe display, dacă corespunde pentru trenul, linia și direcția comandată;
- pct.5.13 din Fișa postului IDM dispozitor, referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC;
- pct.5.10 din Fișa postului IDM localist I referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC;
- pct.5.10 din Fișa postului IDM localist II referitoare la urmărirea și asigurarea operațiilor legate de primirea, expedierea și trecerea trenurilor conform tabloului de garare a trenurilor și a dispozițiilor RC.

**Cauze primare**

Nu au fost identificate.

**Măsuri care au fost luate**

Investigația realizată pentru incidentul din data de 21.06.2024, în stația Chitila, similar cu incidentul prezentat mai sus, a relevat faptul că indicatorul de direcție montat sub semnalul de ieșire YIV al stației Chitila are aceeași indicație pentru parcursuri de mers diferite, fapt care a influențat producerea incidentului. Pentru evitarea unor incidente similare s-a emis recomandarea de siguranță nr. I253/2024 „Identificarea de către CNCF „CFR SA” a unei soluții tehnice/organizatorice prin care să se asigure distincția indicației afișate indicatorului de direcție a semnalului de ieșire YIV al stației Chitila în cazul parcursurilor efectuate pe firul II respectiv firul III”. Urmare a recomandării de mai sus, Divizia instalații București a solicitat către Hitachi Rail GTS România „analiză și soluție tehnică de modificare instalație CE Chitila cap X” .

Totodată, șeful stației Chitila a emis ordinul de serviciu nr.1/19.09.2024 prin care dă atribuții suplimentare IDM expeditor din stația Chitila în ceea ce privește urmărirea și expedierea trenurilor care circulă pe firul III K în direcția București Nord via Pajura.

**Recomandări de siguranță**

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

**3.4.55.** Incidentul feroviar produs la data de 25.09.2024 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Giurgiu Nord – Videle, între stațiile Rădulești și Videle (linie simplă, electrificată), prin lovirea contrașinei situată pe podul de la km.62+409, de către plugul locomotivei GM 1025 care remorca trenul de călători nr.460025 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 12.12.2024.

**Cauza directă**

Denivelarea locală în profilul longitudinal al căii. Acest lucru s-a produs în condițiile cedării prinderii cadrului șină-traversă sub acțiunea forțelor transmise căii de materialul rulant în mișcare. Aceste defecte, au implicații directe în menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.

**Factor care a contribuit**

Starea tehnică necorespunzătoare a traverselor de lemn care sub acțiunea forțelor transmise de roțile materialului rulant care nu au permis menținerea în parametrii de exploatare a valorilor nivelului longitudinal al căii.

**Cauze subiacente**

- nerespectarea prevederilor art.25, alin.(2) și alin.(4) din „Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii – linii cu ecartament normal nr. 314/1989”, referitoare la defectele care impun înlocuirea traverselor de lemn;
- nerespectarea prevederilor art.3 din Instrucția 305/1997 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii referitor la efectuarea reviziilor chenzinale.

**Cauze primare**

Neaplicarea prevederilor procedurii operaționale cod PO SMS 0-4.07, ”Respectarea specificațiilor tehnice, standardelor și cerințelor relevante pe întreg ciclul de viață a liniilor în procesul de întreținere”, parte a sistemului de management al siguranței al CNCF "CFR" SA, referitoare la dimensionarea personalului Districtului de Linii nr.3 Videle din cadrul Secției L1 București, în raport cu volumul de lucrări.

**Măsuri care au fost luate**

Ca urmare a producerii incidentului feroviar, Divizia Linii București a luat măsuri de aprovizionare a Districtului de linii nr.3 Videle cu materiale necesare realizării mentenanței căii și menținerea

liniilor în stare corespunzătoare pentru circulația și manevrarea trenurilor în condiții de siguranță feroviară.

#### **Recomandări de siguranță**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

**3.4.56.** Incidentul feroviar produs la data de 05.10.2024, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, în stația Comarnic, prin depășirea semnalului de ieșire Y4, având indicația „oprește fără a depăși semnalul”, de către trenul nr.87702 005 remorcat cu locomotiva BB 523 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Force SRL) ce avea în componere locomotiva DA 850 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 17.12.2024.

#### **Cauză directă**

Depășirea semnalului de ieșire Y4 al stației datorată neadaptării vitezei și a frânării având în vedere faptul că locomotiva DA 850 aflată la roata trenului nu are frână moderabilă la slăbire.

#### **Factorii care au contribuit**

- la frânarea trenului pe porțiuni de linie în panta, nu s-a ținut cont că, locomotiva LDE 850 aflată la roata trenului nu are frână moderabilă la slăbire și orice treaptă de defrânare duce la alimentarea completă a conductei generale, respectiv la ieșirea aerului din cilindrii de frâna ai locomotivei, ceea ce a făcut ca locomotiva LDE 850 să nu frâneze (sau să frâneze defectuos) pe toată distanța și astfel drumul de frânare să crească semnificativ.
- timoneria de frână a locomotivei LDE 850 nu a fost reglată corespunzător, ceea ce a făcut ca eficiența frânării să fie foarte scăzută, neasigurându-se astfel procentul de frânare pentru trenul respectiv.

#### **Cauze subiacente**

Nerespectarea prevederilor:

- Art.75. (5) din Regulamentul de remorcare și frânare – nr. 006, Frânarea trenurilor pe porțiuni de linie în pantă, referitor la defrânarea trenului;
- Art.72. (13) din Regulamentul de remorcare și frânare – nr. 006, Frânarea de serviciu, la trenurile care au în componere vehicule feroviare echipate cu frâne nemoderabile la slăbire, orice creștere de presiune în conducta generală de aer a trenului, după o frânare, conduce la slăbirea totală a frânei;
- Anexa 7 tabelul nr. 3 din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007, referitor la cursa pistonului în cilindrii de frână.

#### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

#### **Recomandări de siguranță**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

**3.4.57.** Incidentul feroviar produs la data de 19.10.2024, ora 08:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, secția de circulație Mărășești – Galați (linie dublă electrificată), la Km 252+935 între stațiile Barcea și Ivești, prin lovirea bobinei de joantă aferentă circuitului de cale X2AD, de către regulatorul automat de timonerie de la locomotiva EC 092 ce a remorcat trenul de călători nr.7569 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA).

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 11.11.2024.

#### **Cauză directă**

Ieșirea regulatorului de timonerie de la osia nr.3 a locomotivei EC 092, din „gabaritul de material rulant”. Acest lucru a fost posibil ca urmare a desprinderii părții filetate a tubului de reglaj de manșonul de cuplare al regulatorului de timonerie, la partea din față în sensul de mers al trenului, urmat de rotirea în jurul bulonului de fixare a capătului desprins la un unghi de 90°(poziție verticală – atârnat) față de poziția orizontală normală de fixare a acestuia.

#### **Factor care a contribuit**

Dezvoltarea în timp a uzurilor la partea filetată a tubului de reglaj a regulatorului de timonerie și a părții filetate a manșonului de cuplare al acestuia, ca urmare a preluării sarcinilor axiale transmise în procesele de frânare/defrânare.

**Cauze subiacente**

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 EC 092.

**Cauze primare**

Nu au fost identificate.

**Recomandări de siguranță**

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

**3.4.58.** Incidentul feroviar produs la data 17.11.2024, ora 13:58, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Lețcani - Dorohoi (secție neinteroperabilă, gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov - linie simplă, neelectrificată), în stația Lețcani, prin expedierea fără ordinul operatorului de circulație a trenului de marfă nr.66578015, aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL.

Raportul de investigare a fost finalizat la data de 11.12.2024.

**Cauză directă**

Eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere a circulației trenurilor prin executarea parcursului de ieșire pentru trenul de marfă nr. 66578015, fără a avea dispoziție de la operatorul de circulație, de către IDM din stația Lețcani.

**Factorii care au contribuit**

- verificarea superficială de către IDM cu privire la dispoziția operatorului RC referitoare la circulația trenului de marfă nr. 66578015;
- lipsa de comunicare dintre IDM și personalul care a condus și deservit locomotiva BR 1006 referitor la predarea-primirea ordinului de circulație;
- în timpul efectuării operațiilor de manevră, secțiunea izolată 22-26 a stației Lețcani prezintă ocupat pe luminoschema, liberă pe teren (probleme tehnice la instalația CR3).
- mecanicul trenului 66578015 pleacă din stația Lețcani fără a observa că ordinul de circulație nu avea înscris numărul și ora dispoziției de aprobare a operatorului de circulație, conform art. 204, alin.1, din „Instrucțiunea nr 201/2006, Activitatea personalului de locomotivă în domeniul feroviar”.

**Cauze subiacente**

Nerespectarea prevederilor art. 235(1), art.237(1), art.237(2), art. 240(1) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM de a comunica operatorului de circulație că trenul de marfă 66578015 este pregătit pentru expediere pe secția de circulație cu sistemul „conducerea centralizată a circulației trenurilor”, în vederea transmiterii dispoziției scrise.

**Cauze primare**

Nu au fost identificate.

**Măsuri care au fost luate**

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

- Reinstruirea personalului trafic cu privire la întocmirea și emiterea ordinelor de circulație pentru circulația trenurilor pe secție de circulație cu sistemul „conducerea centralizată a circulației trenurilor”.
- Identificarea cazurilor în care condițiile de exploatare s-au modificat datorită deranjamentelor la instalațiile de centralizare, închiderilor de linii și instalații și verificarea măsurilor stabilite de conducerea stației împreună cu conducerea celorlalte subunități CF implicate în respectivul proces, în vederea ținerii sub control a riscurilor apărute.
- Verificarea informării personalului propriu cu privire la riscurile din activitatea proprie/interfața, generate de pericolele identificate.

Urmare a producerii incidentului feroviar, DBCR va lua următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente asemănătoare:

- Reinstruirea personalului de tracțiune cu prevederile Instrucțiunii nr 201/2006, activitatea personalului de locomotivă, partea a VII-a, Cap I „Circulația trenurilor pe secții cu conducere centralizată a circulației”.
- Prelucrarea personalului de tracțiune cu Raportul de incident la prima ședință SC planificată.

**Recomandări de siguranță**

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

### 3.5 Accidente și incidente care au fost investigate în timpul ultimilor 5 ani Investigații feroviare în perioada 2020-2024:

Accidente investigate <sup>(1)</sup>		2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Accidente (Art.19, 1 + 2)	Coliziuni între trenuri	2	1	1	1	2	7
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	31	22	25	26	22	126
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	-	-	-
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	9	7	8	4	5	33
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
Alte accidente (Art.21.6)	Coliziuni între trenuri	-	-	-	-	-	-
	Coliziuni de trenuri cu obstacole	-	-	-	-	-	-
	Deraieri de trenuri	-	-	-	-	-	-
	Accidente la trecerile la nivel	-	-	-	-	-	-
	Accidentarea persoanelor cauzată de materialul rulant în mișcare	-	-	-	-	-	-
	Incendii la materialul rulant	-	-	-	-	-	-
	Accidente implicând mărfuri periculoase	-	-	-	-	-	-
<b>Incidente</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>125</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>67</b>	<b>54</b>	<b>56</b>	<b>56</b>	<b>58</b>	<b>291</b>	

<sup>(1)</sup> a fost luat în considerare anul finalizării investigației;

## 4 RECOMANDĂRI

### 4.1. Scurtă prezentare și analiză a recomandărilor de siguranță emise în anul 2024

Prin recomandările emise, AGIFER a urmărit îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea producerii accidentelor/ incidentelor.

Nr. crt.	Trenul/ materialul rulant implicat		Detalii privind evenimentului feroviar			Data finalizării raportului	Tipul evenimentului feroviar		
	Nr. tren	Tip tren	Locul producerii	Data producerii	Ora				
1.	56004	marfă	Câmpia Turzii	07.01.2023	02:20	04.01.2024	<b>accident</b>	deraiere vagon marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Războieni – Cluj Napoca (linie dublă, electrificată), s-a produs deraierea vagonului nr.31537982021-2, de ambele osii ale celui de-al doilea boghiu, în sensul de mers.							
		recomandări emise	1	<b>446/1.</b> Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să evalueze riscurile asociate pericolelor generate de admiterea și menținerea în circulație a unui vagon cu defecte ce nu permit circulația acestuia în stare încărcată și să stabilească eventuale măsuri pentru ținerea sub control a acestor riscuri.					
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.446/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
2.	67815	marfă	Augustin-Apața	28.02.2023	00:05	17.02.2023	<b>accident</b>	deraiere vagon marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea celei de a treia osii, în sensul de mers, al celui de al 8-lea vagon din compunerea trenului.							
		Recomandări emise	1	<b>449/1.</b> Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, va solicita operatorului economic SC ROLLING STOCK COMPANY SA, revizuirea prevederilor procedurii proprii de sistem PSF-45 - Identificare pericole în gestionarea întreținerii parcului de vagoane și locomotive și a procedurilor care definesc măsurile de control aplicate întreținerii efectuate și redării în exploatare a vagoanelor de marfă.					
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.449/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
3.	4363	călători	Zalău Nord-Mirșid	22.02.2023	14:40	19.02.2024	<b>accident</b>	deraiere automotor	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Jibou - Șarmășag (linie simplă, neelectrificată), s-a produs deraierea automotorului ADH nr.1416 de penultimul boghiu (osiile 9 și 10 în sensul de mers).							
		recomandare emisă	1	<b>448/1.</b> Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA să evalueze pericolul reprezentat de lipsa din cadrul specificațiilor tehnice ale reviziilor planificate, a unor prescripții destinate verificării și întreținerii arcurilor metalastic de la boghiul purtător al vagonului motor, care este în componența automotoarelor tip ADH și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscurilor induse de aceasta.					

		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.448/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
4.	66358	marfă	Beia-Cața	17.03.2023	20:30	06.03.2024	accident	deraiere vagon marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea de ambele boghiuri vagonului nr.31533960791-5, aflat penultimul în compunerea trenului.						
		recomandări emise	2	<p><b>451/1.</b> Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR va solicita CNCF „CFR” SA realizarea unui plan de acțiune pentru reducerea riscurilor montării necorespunzătoare a contrașinelor pe poduri de pe întreaga infrastructură administrată (vezi prevederile art.28, pct.14 din Instrucția nr.314/1989 de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal).</p> <p><b>451/2.</b> Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA întocmirea unei prevederi/proceduri prin care să se asigure permanent că, codurile de practică utilizate pentru încărcarea și verificarea modului de încărcare a vagoanelor sunt actualizate periodic, în vederea asigurării că operațiile de transport se desfășoară în bune condiții de siguranță circulației.</p>				
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.451/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.451/2 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.				
5.	50514 1822	călători + marfă	Roșiori Nord	13.03.2023	03:54	11.03.2024	accident	tamponarea unui tren de marfă de către unul de călători
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, s-a produs ajungerea din urmă și tamponarea trenului de marfă nr.50514 de către trenul de călători nr.1822.						
		recomandări emise	2	<p><b>450/1.</b> Reevaluarea de către SNTFC a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- depășirea semnalelor care ordonă oprirea;</li> <li>- luarea cu întârziere a măsurii de frânare a trenurilor;</li> <li>- stare de oboseală sau lipsa de atenție a personalului de locomotivă;</li> <li>- nerespectarea vitezelor maxime de circulație prevăzute în livretele de mers, BAR sau ordin de circulație, de către personalul de locomotivă.</li> </ul> <p><b>450/2.</b> Reevaluarea de către SNTFC a riscurilor asociate și stabilirea de măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- acționarea în mod nejustificat/neinstrucțional a butonului „Depășire ordonată” la trecerea pe lângă semnale care ordonă oprirea;</li> <li>- nerespectarea prevederilor instrucționale de către personalul care conduce și deserveste trenurile, referitor la obligația avizării de îndată a producerii accidentelor/incidentelor.</li> </ul>				

		recomandări implementate (închise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.450/1 și 452/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
6.	60566	marfă	Berbești-Popești	28.03.2023	06:20	26.03.2024	accident	deraiere locomotivă diesel
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni – Alunu (linie simplă neelectrificată), s-a produs deraierea primei osii, a primului boghiu, în sensul de mers, a locomotivei împingătoare DA 1129.						
		recomandări emise	1	453/1. Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să efectueze evaluarea riscurilor asociate pericolului reprezentat de căderea, în timpul circulației, a unui subansamblu de la un vagon aflat în compunerea trenului și să dispună de măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestora.				
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.453/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
7.	11187	călători	Sănnicolau Mare-Cenad	18.04.2023	19:26	03.04.2024	accident	deraiere automotor
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Ronaț Triaj Gr. D – Cenad (secție neinteroperabilă gestionată de RC-CF Trans SRL Brașov), s-a produs deraierea automotorului AMX 556 ce forma trenul de călători.						
		recomandări emise	1	452/1. Reevaluarea de către gestionarul de infrastructură feroviară SC RC-CF Trans SRL Brașov a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: - neasigurarea bazei materiale și a resurselor umane, necesare realizării mentenanței infrastructurii feroviare; - depășire a valorii maxime admise a ecartamentului căii; - menținerea în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare.				
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.452/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
8.	79562 88324	marfă	Toporu-Chiriacu	18.04.2023	02:57	03.04.2024	accident	coliziune între 2 locomotive diesel
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Rădulești – Giurgiu Nord (linie simplă neelectrificată), la km 31+173, s-a produs coliziunea între locomotiva DA1692, și locomotiva izolată DA1566, care circulau ca trenuri de marfă.						
		recomandare emisă	2	455/1. Operatorului de transport feroviar de marfă SC United Railways SRL să facă o reevaluare a riscurilor asociate și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: -depășirea serviciului maxim admis pe locomotivă; -oboseala datorată depășirii serviciului maxim admis pe locomotivă; -depășire semnale/indicatoare care ordonă oprirea; -executarea serviciului sub influența băuturilor alcoolice a substanțelor stupefiante, a medicamentelor și/sau a substanțelor care pot diminua capacitatea de muncă; -neurmărirea și nerespectarea indicațiilor semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor care ordonă oprirea de către mecanicul de locomotivă; -nerespectarea vitezelor maxime admise.				

				<p><b>455/2.</b> Operatorului de transport feroviar de marfă SC United Railways SRL să facă o evaluare a riscurilor asociate și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- neluarea măsurilor de frânare de către personalul care conduce și deservește locomotivele în funcție de situația impusă de reglementările în vigoare;</li> <li>- manipularea în mod neinstrucțional a instalațiilor de siguranță și vigilență precum și a instalațiilor de control automat al vitezei trenului instalate pe locomotivă;</li> <li>- absența șefului de tren din postul de conducere al locomotivei DA1692 în timpul circulației trenurilor, în conformitate cu reglementările în vigoare.</li> </ul>				
		recomandări implementate (închise)	2	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.455/1 și 455/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.</p>				
		marfă	Sighișoara	08.06.2023	04:30	23.05.2024	incident	depășire semnal de către un tren de marfă
		<p>Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Copșa Mică (linie dublă electrificată), s-a produs depășirea semnalului de ieșire, talonarea macazului și angajarea trenului de marfă pe parcursul de intrare al altui tren de marfă.</p>						
		recomandări emise	3	<p><b>456/1.</b> Reevaluarea de către Grup Feroviar Român SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolelor „nerespectarea prevederilor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă”, „interpretarea eronată de către mecanicul de locomotivă a indicațiilor semnalelor fixe și mobile care ordonă OPRIREA” și „oboseala/atenția scăzută datorată depășirii de către mecanic a serviciului maxim admis pe locomotivă”.</p> <p><b>456/1.</b> Reevaluarea de către Grup Feroviar Român SA a activităților menționate și luarea măsurilor pe care le consideră necesare, pentru îmbunătățirea activității.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-monitorizarea serviciului continuu maxim admis;</li> <li>-lecțiile învățate din accidente și incidente, respectiv întocmirea rapoartelor de investigare ca urmare a incidentelor de depășire a serviciului continuu maxim admis;</li> <li>-monitorizarea activității prin efectuarea însoțirilor de trenuri de către instructorii de specialitate T.</li> </ul> <p><b>456/1.</b> Reevaluarea de către CNCF „CFR” SA a activităților menționate și a acțiunii de identificare a riscurilor asociate acestora.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-monitorizarea activității IDM din stațiile înzestrate cu instalații de centralizare electronică;</li> <li>-acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii pentru activitatea „Management trafic feroviar”, referitoare la neavizarea unui accident sau incident.</li> </ul>				
		recomandări implementate (închise)	3	<p>Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.456/1, 456/2 și 456/3 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.</p>				
10.	96212	marfă	Roșiori Nord-Atârnați	01.08.2023	09:00	31.07.2024	accident	deraiere utilaj de întreținerea căii

		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale Craiova, secția de circulație Roșiori – Videle (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea unui utilaj Colmar.						
	recomandări emise	2	457/1. CNCF „CFR” SA să revizuiască documentația privind mentenanța utilajului Colmar în sensul introducerii unor prevederi care să impună efectuarea, periodică, de controale nedestructive cu ultrasunete (CUS) la axele intermediare (planetare).					
	recomandări implementate (închise)	2	457/2. CNCF „CFR” SA să efectueze evaluarea riscurilor asociate pericolelor generate de defectarea în exploatare a pieselor critice privind siguranța feroviară de la utilajele utilizate în activitatea de mentenanță a liniilor.					
	recomandări implementate (închise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.457/1 și 457/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
	marfă	Cătușa	09.08.2023	14:45	08.08.2024	accident	deraiere 2 vagoane de marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, pe secția de circulație Galați Brateș – Racordare CSG – Cătușa, linia 706M, s-a produs deraierea a primelor două vagoane de marfă de cale largă din componerea trenului.						
	recomandări emise	2	459/1. În condițiile în care Liberty Steel Galați SA, în calitate de proprietar, împreună cu Euroconstruct SA, în calitate de „agent economic autorizat AFER” prestator de „lucrări de întreținere și reparație a liniilor de cale ferată”, nu a luat toate măsurile necesare în vederea asigurării condițiilor de siguranță și securitate pentru desfășurarea operațiunilor de transport pe liniile și aparatele de cale deținute se recomandă ASFR să facă o evaluare a condițiilor de siguranță impuse de situația reală din teren și să solicite modificarea/completarea autorizației de exploatare a LFI sau retragerea acesteia.					
	recomandări emise	2	459/2. Proprietarul liniei industriale Liberty Steel Galați SA va lua măsuri în vederea întocmirii și înaintării, în vederea semnării, către CNCF a contractului de exploatare a LFI.					
	recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.459/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
	recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.459/2 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că este în analiză.					
	călători	Târnăveni Vest-Jidvei	23.08.2023	13:45	20.08.2024	accident	incendiu la un automotor	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Blaj – Praid (linie simplă neelectrificată), s-a declanșat un incendiu la vagonul motor AMX 525.						
	recomandări emise	2	460/1. Operatorul de transport feroviar Regio Călători SRL să evalueze pericolele reprezentate de lipsa gestionării înregistrărilor respectiv de neefectuare a autorizărilor/certificărilor/agrementărilor prescrise pentru automotoare „de la proiectare până la eliminare”.					
	recomandări emise	2	460/2. Operatorul de transport feroviar SC Regio Călători SRL să efectueze o analiză de risc privind compatibilitatea dintre intervalul între reparații planificate și nivelul de fiabilitate al AMX 525.					
	recomandări implementate (închise)	2	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.460/1 și 460/2 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au					

				fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
13.	13905 021	călători	Chitila	21.06.2024	09:10	23.08.2024	<b>incident</b>	îndrumare eronată tren de călători	
		Pe raza de activitate a Sucursalei București, secția de circulație Chitila-București Nord, s-a produs îndrumarea trenului spre stația București Nord pe firul II în loc de firul III.							
		recomandări emise	1	<b>I.253/1.</b> Identificarea de către CNCF „CFR SA” a unei soluții tehnice/organizatorice prin care să se asigure distincția indicației afișate indicatorului de direcție a semnalului de ieșire YIV al stației Chitila în cazul parcurșurilor efectuate pe firul II respectiv firul III .					
		recomandare în curs de implementare ( <b>deschisă</b> )	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.I.253/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.					
14.	66633- 002	marfă	Augustin-Racoș	03.10.2023	02:30	01.10.2024	<b>accident</b>	deraiere vagon de marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Brașov – Sighișoara (linie dublă, electrificată), s-a produs deraierea de toate osiile a celui de-al 23-lea vagon din compunerea trenului.							
		recomandări emise	1	<b>463/1.</b> GRUP FERVIAR ROMÂN SA, în calitate de ERI, va reanaliza modul de gestionare a informațiilor privind arcurile de suspensie în foi (componentă critică pentru siguranță) rezultate în urma efectuării reparațiilor periodice (RP) la vagoanele pentru care răspunde și va dispune măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestor informații.					
		recomandare implementată ( <b>închisă</b> )	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.459/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
15.	66653 013	marfă	Aradu Nou	14.11.2023	12:45	03.10.2024	<b>accident</b>	deraierea a 6 vagoane de marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara - Arad (linie simplă electrificată), s-a produs deraierea a 6 vagoane cisternă încărcate cu motorină (de la al 3-lea la al 8-lea vagon din compunere), din care două s-au răsturnat.							
		recomandări emise	1	<b>467/1.</b> Administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, își va reevalua riscurile asociate pericolului generat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn necorespunzătoare pe zonele căii ferate aflate în curbe și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri..					
		recomandare implementată ( <b>închisă</b> )	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.467/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.					
16.	66764	marfă	Costești-Miroși	24.10.2023	11:25	23.10.2024	<b>accident</b>	deraiere vagon de marfă	
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Costești – Roșiori Nord (linie simplă, neelectrificată), s-a produs deraierea primului boghiu în sensul de mers, al celui de al 13-lea vagon din compunerea trenului.							

		recomandări emise	1	464/1. CNCF „CFR” SA va evalua riscurile asociate pericolelor generate de neasigurarea, la nivelul secțiilor de linii, a unui număr suficient de salariați pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise și va stabili măsuri pentru ținerea sub control a acestor riscuri.				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.464/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.				
		marfă	Drăgotești-Borăscu	05.11.2023	02:45	30.10.2024	accident	deraierea a 8 vagoane marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Drăgotești – Turceni (linie simplă electrificată), s-a produs deraierea primelor 8 vagoane, seria Fals încărcate cu cărbune, din compunerea trenului.						
17.	65004	recomandări emise	1	466/1. Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR” SA va efectua o evaluare a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: -lipsa contrașinelor în interiorul căii pe porțiunile de terasament de la capetele podurilor cu lungime mai mare de 10 m amplasate în aliniament și a podurilor cu lungime mai mare de 5 m amplasate în curbă; -menținerea în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare pe porțiunile de terasament de la capetele podurilor pe lungimea unde se montează contrașinele în interiorul căii.				
		recomandare în curs de implementare (deschisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.466/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea sunt în curs de implementare.				
		marfă	Trușești-Todireni	27.11.2023	22:00	05.11.2024	accident	deraiere vagon de marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași, secția de circulație Letcani - Dorohoi (linie simplă, neelectrificată, gestionată de RC-CF TRANS Brașov SRL), s-a produs deraierea ambelor osii ale primului boghiu, în sensul de mers, al celui de-al 11-lea vagon din compunerea trenului.						
18.	66952 027	recomandări emise	1	468/1. Operatorii economici ROLLING STOCK COMPANY SA și Grup Feroviar Român SA, vor evalua riscurile asociate pericolelor generate în exploatarea vagoanelor la care au fost efectuate lucrări suplimentare de prelungire a pantei fixe, prin montarea unei table cu dimensiunile de 3200 mm x 240 mm în zona boghiurilor vagonului, stabilind măsuri concrete pentru ținerea lor sub control.				
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.468/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
		marfă	Voșlăbeni-Izvoru Mureșului	28.11.2023	10:10	21.11.2024	accident	deraiere locomotivă electrică
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Siculeni – Deda (linie simplă electrificată), s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei ce asigura remorcarea trenului de marfă nr.66394.						
19.	66394	recomandări emise	1	469/1. SNTFM „CFR Marfă” SA va reanaliza modul de efectuare a monitorizării activității desfășurate de contractanți/parteneri, pentru a se asigura că procesele de mentenanță desfășurate de către aceștia sunt efectuate în conformitate cu reglementările în vigoare și pot ține sub control riscul de producere a unor accidente.				

		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr. 2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.469/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
20.	1742	călători	Azuga	04.12.2023	06:45	02.12.2024	incident	rupere pantograf locomotivă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, pe secția de circulație Ploiești Vest – Brașov (linie dublă electrificată), s-a produs ruperea pantografului activ al locomotivei de remorcare a trenului, pantograf care în căderea lui a spart un geam de la primul vagon al trenului ce a produs rănirea a trei persoane.						
		recomandări emise	3	471/1. Reevaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR”.				
				471/2. Evaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „ruperea pantografelor”.				
471/3. Evaluarea de către CNCF „CFR” SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscului reprezentat de „producerea unor avarii la pantografele locomotivelor electrice generat de starea tehnică a IFTE”.								
		recomandări implementate (închise)	3	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandările de siguranță nr.471/1, 471/2 și 471/3 emise în urma investigării acestui accident feroviar că au fost analizate, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
21.	66100 4	marfă	Beclean pe Someș	13.12.2023	12:35	10.12.2024	accident	deraierea a 5 vagoane de marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Dej – Beclean pe Someș (linie dublă electrificată), s-a produs deraierea a 5 vagoane din compunerea trenului.						
		recomandări emise	1	472/1. Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să evalueze riscurile asociate pericolelor generate de admiterea în circulație a unui vagon încărcat neuniform, pentru situațiile în care neregula nu poate fi depistată cu ocazia predării-primirii vagoanelor, și să stabilească măsuri concrete pentru ținerea sub control a acestor riscuri.				
		recomandare neimplementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2010/69/20.01.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.472/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată nefiind acceptată.				
22.	60566	marfă	Popești Vâlcea-Băbeni	10.01.2024	16:45	20.12.2024	accident	deraiere vagon de marfă
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Băbeni - Alunu (linie simplă, neelectrificată), s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers, a celui de al doilea boghiu de la vagonul nr.81536650824-1, situat al 14-lea în compunerea trenului.						
		recomandări emise	1	476/1. CNCF „CFR” SA – SRCF Craiova va reanaliza modul de identificare a riscurilor și va întocmi „Evidența pericolelor privind siguranța feroviară” cu respectarea Procedurii de Sistem Managementul Riscului – cod PS 0 - 6.1, ediția 3.				

		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.476/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				
23.	66240	marfă	Balota	05.01.2024	11:40	23.12.2024	accident	deraiere locomotivă electrică
		Pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Strehaia - Drobeta Turnu Severin (linie simplă electrificată), s-a produs deraierea de prima osie a locomotivei împingătoare.						
		recomandări emise	1	475/1. CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, va reanaliza modul de gestionare a riscurilor asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii și va dispune măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestora.				
		recomandare implementată (închisă)	1	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin răspunsul formulat în actul nr.2020/845/26.08.2025, a comunicat, referitor la recomandarea de siguranță nr.475/1 emisă în urma investigării acestui accident feroviar că a fost analizată, au fost identificate măsurile ce trebuie luate și acestea au fost implementate.				

#### 4.2. Situația implementării recomandărilor de siguranță emise în ultimi 5 ani

Investigații finalizate în anul	Număr recomandări emise	Număr recomandări implementate	Număr recomandări în curs de implementare	Număr recomandări la care ASFR a comunicat că nu vor fi implementate	Număr recomandări fără răspuns
2020	111	63	39	9	0
2021	52	44	4	3	1
2022	31	26	5	0	0
2023	25	13	12	0	0
<b>2024</b>	<b>33</b>	<b>27</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>252</b>	<b>173</b>	<b>65</b>	<b>13</b>	<b>1</b>

**Director General**  
**Laurențiu Cornel DUMITRU**

întocmit, șs Mitu-Costel AFANASE