

AVIZ

În conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România* aprobat prin HG nr.117/2010, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER, a desfășurat o acțiune de investigare în cazul accidentului feroviar produs la data de 10.10.2025, ora 22:46, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Titan Sud – Oltenița (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă – gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea la nivel cu calea ferată situată la km 76+220 prevăzută cu bariere tip B aflate în poziția „deschis” prin surprinderea și lovirea unui autoturism de către trenul de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL).

Prin acțiunea de investigare desfășurată, au fost strânse și analizate informații în legătură cu producerea accidentului în cauză, pentru determinarea condițiilor, stabilirea factorilor cauzali, contributivi, sistemici și au fost emise recomandări de siguranță.

Acțiunea Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER nu a avut ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii în acest caz.

București, 08 octombrie 2026

Avizez favorabil
Director General
Laurențiu-Cornel DUMITRU

***Constat respectarea prevederilor legale
privind desfășurarea acțiunii de investigare
și întocmirea prezentului Raport de
investigare pe care îl propun spre avizare***

Director General Adjunct
Mircea NICOLESCU

Prezentul Aviz face parte integrantă din Raportul de investigare al accidentului feroviar produs la data 10.10.2025, ora 22:46, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Titan Sud – Oltenița (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă – gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea la nivel cu calea ferată situată la km 76+220 prevăzută cu bariere- tip B aflate în poziție „deschis” prin surprinderea și lovirea unui autoturism de către trenul de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL).

AVERTISMENT

Acest RAPORT DE INVESTIGARE prezintă date, analize, concluzii și, dacă este cazul, recomandări privind siguranța feroviară, rezultate în urma activității de investigare desfășurată de comisia numită de către Directorul General al Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER, în scopul stabilirii circumstanțelor, identificării factorilor cauzali, contributivi și sistemici ce au determinat producerea acestui accident feroviar.

Concluziile cuprinse în acest raport s-au bazat pe constatările efectuate de comisia de investigare și informațiile furnizate de personalul părților implicate și de martori. AGIFER nu își asumă răspunderea în cazul omisiunilor sau informațiilor incomplete furnizate de aceștia.

Redactarea raportului de investigare s-a efectuat în conformitate cu prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572.

Obiectivul investigației îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010.

Investigația a fost realizată independent de orice anchetă judiciară și nu s-a ocupat în niciun caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective.

În organizarea și luarea deciziilor, AGIFER este independentă față de orice structură juridică, autoritate de reglementare sau de siguranță feroviară, administrator de infrastructură de transport feroviar, precum și față de orice parte ale cărei interese ar intra în conflict cu sarcinile încredințate.

Utilizarea Raportului de investigare sau a unor fragmente ale acestuia în alte scopuri decât cele referitoare la prevenirea producerii accidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare este inadecvată și poate conduce la interpretări eronate, care nu corespund scopului prezentului document.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind accidentul feroviar produs la data de 10.10.2025, ora 22:46, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea la nivel cu calea ferată situată la km. 76+220 prin surprinderea și lovirea unui autoturism de către trenul de călători Regio nr.10291



*Proiect raport de investigare
08 octombrie 2026*

Definiții și abrevieri utilizate în investigație și la redactarea raportului de investigație

AFER	- Autoritatea Feroviară Română
AGIFER	- Agenția de Investigare Feroviară Română
ASFR	- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română
BAR	- Buletin de avizare a restricțiilor de viteză
DSV	- dispozitiv de siguranță și vigilență care asigură frânarea automată a trenului atunci când mecanicul de locomotivă nu-și manifestă vigilența în conducerea trenului sau devine inapt pentru conducerea trenului
AM 2411, AM 2412	- Automotoare având numerele de înregistrare 95539762411-0 și 95539762412-0
Factor cauzal	- orice acțiune, omisiune, eveniment sau condiție ori o combinație a acestora care, dacă ar fi fost corectat(ă), eliminat(ă) sau evitat(ă), ar fi putut împiedica producerea accidentului sau incidentului, după toate probabilitățile (<i>Regulament (UE) nr.572/2020</i>)
Factor contributiv	- orice acțiune, omisiune, eveniment sau condiție care afectează un accident sau incident prin creșterea probabilității de producere a acestuia, prin accelerarea efectului în timp sau prin sporirea gravității consecințelor, însă a cărei eliminare nu ar fi împiedicat producerea accidentului sau incidentului (<i>Regulament (UE) nr.572/2020</i>)
Factor sistemic	- orice factor cauzal sau contributiv de natură organizațională, managerială, societală sau de reglementare care ar putea afecta accidente sau incidente similare și conexe în viitor, incluzând, mai ales, condițiile cadrului de reglementare, proiectarea și aplicarea sistemului de management al siguranței, competențele personalului, procedurile și întreținerea (<i>Regulament (UE) nr.572/2020</i>)
hm	- halta de mișcare - punct de secționare utilizat în circulația trenurilor, care are cel puțin două linii pentru încrucișări și treceri înainte de trenuri (<i>Regulamentul nr.005/2005, art.117</i>)
ICOL	- instalație de comandă a locomotivei
INDUSI	- echipament din cale și de pe locomotivă, pentru controlul punctual al vitezei trenurilor
IVMS	- instalație de măsurare a vitezei și de siguranță
MCS	- metode comune de siguranță
MTI	- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
CNCF „CFR” SA	- Compania Națională de Căi Ferate - CNCF „CFR” SA – managerul de infrastructură care administrează și întreține infrastructura feroviară publică

IDM Dispozitor	- impiecat de mișcare care are dreptul să manipuleze instalațiile de siguranța circulației, să ceară și să obțină cale liberă, să dispună executarea tuturor operațiilor legate de primirea, expedierea, trecerea trenurilor, executarea manevrei precum și alte operații de exploatare. (<i>Regulamentul nr.005/2005, Anexa 4</i>)
OUG	- ordonanța de urgență a guvernului
OSC	- obiective comune de siguranță
Regulament de investigare	- <i>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</i> , aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010
RTF	- instalația de radio-telefon prin care se efectuează comunicarea între mecanicul de locomotivă, șef tren și IDM
SCB	- instalații de semnalizare, centralizare și bloc
SMS	- sistem de management al siguranței – modul de organizare al activităților specifice astfel încât acestea să se desfășoare în depline condiții de siguranță feroviară (<i>Regulament, art.13</i>)
STI	- specificație tehnică de interoperabilitate
R005	- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra feroviară nr.005/2005

CUPRINS

	Pag
1.REZUMAT	6
2. INVESTIGAȚIA ȘI CONTEXTUL ACESTEIA	9
2.1. Decizia de investigare motivarea și domeniul de aplicare al investigației	9
2.2. Resursele tehnice și umane utilizate	9
2.3. Comunicare și consultare	10
2.4. Nivelul de cooperare	10
2.5. Metode și tehnici de investigare. Metode de analiză pentru a stabili faptele și constatările	10
2.6. Dificultăți și provocări	10
3. DESCRIEREA ACCIDENTULUI	10
3.a. Producerea accidentului și informații de context	10
3.a.1. Descrierea accidentului	10
3.a.2. Victime, daune materiale și alte consecințe	11
3.a.3. Funcțiile și entitățile implicate	11
3.a.4. Compunerea și echipamentele trenului	12
3.a.5. Infrastructura feroviară	13
3.b. Descrierea faptică a evenimentelor	16
3.b.1. Lanțul evenimentelor care au condus la producerea accidentului	16
3.b.2. Lanțul evenimentelor de la producerea accidentului până la sfârșitul acțiunilor serviciilor de salvare	17
4. ANALIZA ACCIDENTULUI	18
4.a. Roluri și sarcini	19
4.b. Material rulant, infrastructura și instalațiile tehnice	19
4.c. Factori umani	19
4.c.1. Caracteristici umane și individuale	19
4.c.2. Factori legați de locul de muncă	19
4.d. Mecanisme de feedback și de control	22
4.e. Accidente anterioare cu caracter similar	23
5. CONCLUZII	24
5.a. Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului	24
5.b. Măsurile luate de la producerea accidentului	24
5.c. Observații suplimentare	24
6. RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA	25

1. REZUMAT

Descrierea pe scurt

La data de 10.10.2025, ora 22:46, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Titan Sud – Oltenița (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă – gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea la nivel cu calea ferată de la km 76+220 prevăzută cu bariere - tip B, s-a produs un accident feroviar prin surprinderea și lovirea unui autoturism de către trenul de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), în condițiile neînchiderii barierelor mecanice de către păzitorul de barieră aflat în serviciu.

Timpul de mers la trenurilor între postul de barieră de la km 76+220, unde s-a produs accidentul se află la o distanță de 24,5 km față de stația Budești, iar timpul de mers al trenurilor între stația Budești care a dat dispoziția de închidere a barierei și această trecere la nivel este mai mare de 20 de minute, astfel că (activitatea acestui post de barieră se desfășura în condițiile art.17(20) din R005).



Figura nr.1 – locul producerii accidentului

Consecințele accidentului

suprastructura căii

În urma producerii acestui accident suprastructura căii nu a fost afectată.

materialul rulant

La automotor nu au fost înregistrate avarii.

Instalații feroviare

Ca urmare a producerii acestui eveniment nu au fost produse avarii la instalațiile feroviare.

Persoane vătămate și autovehicul rutier

În urma producerii accidentului feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate. Autovehiculul a fost avariat în proporție de 30%.

Concluziile privind cauzele accidentului

Din analiza modului în care a avut loc accidentul, se poate afirma că acesta s-a produs ca urmare a unor erori umane, astfel, înainte de a răspunde la telefon pentru primirea comenzii, privind circulația trenului nr.10291, păzitorul de barieră a închis bariera. A confirmat primirea comenzii scrise privind circulația trenului nr.10291 și simultan, cu acceptul IDM, a transmis **anticipat** și închiderea barierei care urma să se facă la ora 22:30 (cu 10 minute înainte de trecerea trenului), după care a deschis bariera, (care fusese închisă pentru preluarea comenzii), dar nu a supravegheat circulația rutieră și feroviară prin pasaj, din postul fixat conform PTE al hm Budești și a omis să închidă bariera (cu 10 minute înainte de trecerea trenului).

Analizând constatările, verificările efectuate la instalațiile feroviare și la materialul rulant după producerea accidentului, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a stabilit, potrivit definițiilor prevăzute de Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572, în cadrul cap.4 „Analiza accidentului” următorii factori cauzali și contributivi :

Factor causal

Neînchiderea barierei mecanice pentru trecerea trenului de călători Regio nr.10291.

Factori contributivi

1. efectuarea anticipată a raportării închiderii barierei mecanice de la km 76+ 220 pasaj Ulmeni.
2. nesupravegherea, din locul fixat, de către paznicul de barieră a circulației prin pasaj pe timpul cât bariera este deschisă.

Factori sistemici:

Nu au fost identificați factori sistemici.

RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Având în vedere factorii cauzali și contributivi 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 ASFR, instituțiilor statului și operatorilor economici implicați direct în mentenanța trecerii la nivel de la km 76+220 dintre hm Budești și stația CFR Oltenița și verificarea condițiilor de exploatare a acestora, care, în limitele competențelor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Referitor la trecerile la nivel cu bariere de tip B la care circulația se desfășoară în baza prevederilor „Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra feroviară nr.005/2005” (R005), art.17, alin.(20)

Preambul recomandare de siguranță nr.534/1:

La nivelul rețelei feroviare administrate de CNCF „CFR” SA există 62 de treceri la nivel echipate cu bariere mecanice la care circulația se desfășoară în baza prevederilor R005, art.17, alin. (20), conform Ord 1286/din 27.07.2006, dintre care:

- 2 treceri se intersectează cu drumuri europene (E),
- 24 treceri se intersectează cu drumuri naționale (DN).

Argumentare

- Riscul generat de factorul uman rămâne una dintre principalele vulnerabilități ale trecerilor la nivel. Barierele automate sau realizarea unor pasaje denivelate reduc semnificativ probabilitatea unui accident în zonă și contribuie la creșterea siguranței feroviare și rutiere.
- **Reducerea cheltuielilor cu personalul specializat** reprezintă un argument suplimentar pentru modernizarea trecerilor la nivel cu bariere. Operarea trecerilor la nivel cu bariere tip B necesită personal instruit, disponibil 24/7, iar:
 - o formarea acestui personal devine tot mai dificilă,

- o recrutarea este îngreunată de lipsa forței de muncă în domeniu,
- o costurile salariale și de instruire cresc constant,
- o fluctuația de personal afectează continuitatea și calitatea supravegherii.

Prin recomandările formulate, comisia de investigare urmărește să determine reducerea riscului de apariție a unor situații similare celei de la km 76+220, între hm Budești și stația CFR Oltenița și adoptarea, acolo unde este necesar, a măsurilor adecvate pentru menținerea sub control a riscului de producere a accidentelor (în standardul SR 1244-1- Trecheri la nivel cu calea ferată Condiții tehnice, clasificare și stabilirea categoriei trecerii la nivel - nu se analizează separat cazul când condițiile tehnice pe calea ferată impun treceri la nivel echipate cu bariere de tip B la care circulația se desfășoară în baza prevederilor R005, art.17, alin. (20)).

Recomandarea nr.534/1

CNCF „CFR” SA va reevalua riscurile asociate pericolului generat de trecerile la nivel cu bariere de tip B la care circulația feroviară se desfășoară în baza prevederilor R005, art.17, alin.(20), în zonele unde calea ferată intersectează drumuri publice de interes național (drumuri europene și naționale), va stabili și pune în aplicare măsuri eficiente pentru ținerea sub control ale acestora.

Preambul recomandare de siguranță nr.534/2

Având în vedere că măsurile de control asociate riscurilor de „neînchidere a barierei mecanice de către paznicul de barieră” și de „raportare de închidere a barierei înainte de închiderea efectivă a acesteia”, identificate de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL, și-au dovedit ineficiența în cazul producerii acestui accident feroviar, se emite următoarea recomandare de siguranță

Recomandarea nr.534/2

Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL și Transferoviar Călători SRL vor lua măsuri de reevaluare a riscurilor generate de „neînchiderea barierei mecanice de către paznicul de barieră”, de „raportare de închidere a barierei înainte de închiderea efectivă a acesteia”, luând în considerare și măsurile proprii stabilite în cursul investigației prin actul nr. nr.2/366/05.11.2025 Reglementari Comune de funcționare a posturilor de barieră, măsuri care vor fi puse în aplicare cu avizul administratorului de infrastructură CNCF,„CFR”SA.

Referitor la semnalizarea necorespunzătoare cu indicatoare rutiere

Preambul recomandare de siguranță nr. 534/3:

În cursul investigației s-a constatat semnalizarea necorespunzătoare (față de prevederile OUG nr.195/2002) cu indicatoare rutiere a trecerii la nivel cu calea ferată.

Recomandarea nr.534/3

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere- administratorul drumului național DN 31 - Secția Drumuri Naționale Oltenița din cadrul Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Călărași în colaborare cu Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române vor analiza și dispune măsuri în vederea semnalizării corespunzătoare cu indicatoare rutiere a trecerii la nivel cu calea ferată de la km 76+220 prevăzută cu bariere - tip B, aflată între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița.

2. INVESTIGAȚIA ȘI CONTEXTUL ACESTEIA

2.1. Decizia de investigare, motivarea și domeniul de aplicare al investigației

AGIFER, desfășoară acțiuni de investigare în conformitate cu prevederile *OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară*, a Hotărârii Guvernului României nr.716/02.09.2015 privind organizarea și funcționarea AGIFER, precum și a *Regulamentului de investigare*.

Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară și nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

În conformitate cu legislația națională AGIFER are ca obligație investigarea tuturor accidentelor produse în circulația trenurilor.

În temeiul art.20 alin.(3) din OUG nr.73/2019, coroborat cu art.1 alin.(2) din HG nr.716/02.09.2015, având în vedere faptul că acest accident în condiții ușor diferite, ar fi putut conduce la producerea unui accident grav și luând în considerare gravitatea/ relevanța/ impactul acestuia pentru rețeaua de transport feroviar din România, AGIFER a decis deschiderea unei acțiuni de investigare iar comisia de investigare numită în acest sens acționând pentru strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea factorilor (cauzali, contributivi și/sau sistemici) și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță, având ca obiectiv îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

La data de 10.10.2025, AGIFER a fost avizată despre producerea unui accident pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Titan Sud – Oltenița (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă – gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea la nivel cu calea ferată de la km 76+220 prevăzută cu bariere - tip B aflate în poziție „deschis”, manifestat prin surprinderea și lovirea unui autoturism de către trenul de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL).

Având în vedere prevederile art.20 din OUG nr.73/2019 *privind siguranța feroviară*, în temeiul art.10 alin.(1) lit.e) din *Regulamentul de organizare și funcționare al Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER*, prevăzut în Anexa nr.1 la HG 716/2015, prin Decizia nr.534 din data de 13.10.2025, Directorul General al AGIFER a dispus întreprinderea unei acțiuni de investigare și a stabilit componența comisiei de investigare.

În cazul acestui accident feroviar, obiectivele, amploarea și limitele investigației au fost următoarele:

- stabilirea succesiunii evenimentelor care au condus la producerea accidentului;
- determinarea condițiilor în care s-a produs accidentul;
- stabilirea factorilor critici de siguranță feroviară și, pe baza acestora, a factorilor cauzali și contributivi care au condus la producerea accidentului;
- verificarea aspectelor relevante din SMS al gestionarului de infrastructura feroviară de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL și operatorul de transport feroviar Transferoviar Călători SRL, în raport cu factorii cauzali și contributivi ai accidentului pentru determinarea eventualilor factori sistemici care, dacă nu sunt eliminați, ar putea afecta accidente sau incidente similare și conexe pe viitor.

2.2. Resursele tehnice și umane utilizate

Pentru realizarea acestei investigații, prin Decizia Directorului General al AGIFER a fost desemnată o comisie, formată din personal propriu. Comisia de investigare a fost formată din 4 membri și un investigator principal.

Constatările tehnice la infrastructura feroviară și materialul rulant au fost efectuate împreună cu reprezentanții gestionarului de infrastructură feroviară Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL și operatorul de transport feroviar Transferoviar Călători SRL implicați.

În cazul investigării acestui accident feroviar, nu a fost necesară cooptarea de experți care nu aparțin AGIFER.

2.3. Comunicare și consultare

În cadrul investigației efectuate, fluxul informațional și procesul de consultare instituit cu entitățile și personalul implicat în producerea accidentului feroviar a fost eficient. AGIFER a solicitat părților (entităților) implicate, documente și puncte de vedere. Constatările efectuate au fost consemnate în documente (procese verbale) înregistrate și s-au efectuat în prezența părților implicate.

În conformitate cu prevederile art.68 din *Regulamentul de investigare*, în vederea asigurării informării părților interesate, proiectul Raportului de Investigare a fost înaintat părților implicate și victimelor pentru consultare.

2.4. Nivelul de cooperare

Părțile implicate au colaborat bine cu comisia de investigare punând la dispoziția acesteia documentele și înregistrările solicitate.

2.5. Metode și tehnici de investigare. Metode de analiză pentru a stabili faptele și constatările

Pentru stabilirea condițiilor care au condus la producerea accidentului, au fost utilizate metode cognitive individuale și colective pentru a evalua datele și pentru a testa ipotezele, acestea constând în:

- analizarea conținutului documentelor puse la dispoziție de entitățile implicate;
- analizarea condițiilor care au condus la producerea accidentului;
- analizarea constatărilor efectuate la starea tehnică a infrastructurii;
- analizarea informațiilor obținute din mărturiile personalului implicat;
- discuții libere purtate cu personalul implicat;
- analizarea datelor furnizate de echipamentele de pe automotor și din zona postului de barieră la trecerea de nivel cu calea ferată de la km 76+220 pasaj Ulmeni.

2.6. Dificultăți și provocări

Nu a fost cazul.

3. DESCRIEREA ACCIDENTULUI

3.a. Producerea accidentului și informații de context

3.a.1. Descrierea accidentului

La data de 10.10.2025, ora 22:46, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Titan Sud – Oltenița (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă, gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea la nivel cu calea ferată de la km 76+220 prevăzută cu bariere - tip B, trenul de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), a surprins și lovit un autoturism în condițiile neînchiderii barierelor mecanice de către păzitorul de barieră aflat în serviciu. Timpul de mers la trenurilor între postul de barieră de la km 76+220, unde s-a produs accidentul se află la o distanță de 24.5 km față de hm Budești, iar timpul de mers al trenurilor între hm Budești care a dat dispoziția de închidere a barierei și această trecere la nivel este mai mare de 20 de minute, astfel că activitatea acestui post de barieră se desfășura în condițiile art.17(20) din R005.

Potrivit declarațiilor mecanicului, acesta a dat semnale repetate de atenție (fluier și far central) în dreptul indicatorului de fluier, situat la 1 km înainte de trecerea de nivel cu calea ferată de la km 76+220 prevăzută cu bariere - tip B, ulterior, la aproximativ 20 m de pasaj mecanicul de locomotivă a realizat faptul că bariera se afla în poziție „deschis” iar păzitorul de barieră nu era prezent la post. La aproximativ 10 m de pasaj din partea stângă a apărut din scurt un autoturism, moment în care mecanicul de locomotivă a luat măsuri de frânare rapidă dar trenul de călători Regio nr.10291 a surprins și lovit autoturismul.

Impactul a avut ca urmare avarierea autoturismului în proporție de 30 % în partea din spate.

În zona producerii coliziunii traseul căii în plan orizontal este în aliniament și palier fără lucrări de artă cu condiții speciale de asigurare a gabaritului.

La momentul producerii accidentului, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună pentru condiții de noapte, cer senin, fără precipitații, iar temperatura aerului era de +9°C.

Pe zona producerii accidentului feroviar nu erau în derulare lucrări la infrastructură feroviară.

Încadrare accident

Conform art.3 din OUG nr.73/2019 *privind siguranța feroviară* aprobată prin Legea 71/2020, accidentul produs în data de 10.10.2025, ora 22:46, secția de circulație Titan Sud – Oltenița, între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița se încadrează ca loviri ale vehiculelor rutiere, iar în conformitate cu

prevederile din *Regulament* acest accident se clasifică la art.7, alin.(1), lit.c, respectiv „loviri ale vehiculelor rutiere, la trecerile la nivel de către trenuri în circulație”.

3.a.2. Victime, daune materiale și alte consecințe

I.Pierderi de vieți omenești și răniți

Nu au fost înregistrate pierderi de vieți omenești sau răniți.

II.Încărcătură, bagaje și alte bunuri

Au fost înregistrate pagube la autoturism în proporție de 30 % în partea din spate.

III.Pagube materiale

Materialul rulant

Nu au fost înregistrate avarii la automotoarele ce au compus trenul (AM 2411 și AM 2412).

Suprastructura căii

Nu au fost înregistrate pagube la infrastructura feroviară.

Instalații feroviare

Nu au fost înregistrate pagube la instalațiile feroviare (bariera mecanică).

Mediu

Mediul înconjurător nu a fost afectat în urma producerii acestui accident feroviar.

Până la finalizarea raportului de investigare, din documentele puse la dispoziție de către gestionarul de infrastructura feroviară de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL și operatorul de transport feroviar Transferoviar Călători SRL, implicați în producerea accidentului feroviar, **valoarea estimativă** a pagubelor a fost de **71995 lei fără TVA**.

Stabilirea valorii pagubelor reprezintă responsabilitatea părților implicate, AGIFER neputând fi atrasă în nici o acțiune legată de recuperarea prejudiciului sau de orice diferențe ulterioare.

În conformitate cu prevederile art.7(2) din *Regulamentul de investigare*, valoarea estimativă a pagubelor are rol doar pentru clasificarea accidentului feroviar.

IV. Alte consecințe

În urma producerii acestui accident feroviar circulația feroviară între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea de nivel cu calea ferată km 76+220, a fost închisă între orele 22:46 - 00:15. Au fost înregistrate următoarele perturbații în circulația trenurilor:

- trenul Regio nr.10291 a întârziat 102 minute;
- trenul Regio nr.10293 a întârziat indirect 44 minute.

3.a.3. Funcțiile și entitățile implicate

Locul producerii accidentului feroviar se află pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Titan Sud – Oltenița (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă – gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița, la trecerea de nivel cu calea ferată km 76+220 pasaj Ulmeni, prevăzută cu bariere - tip B aflate în poziție normală „deschis”. Activitatea de întreținere a suprastructurii feroviare este efectuată de către personalul specializat al Districtului de linii Oltenița. Instalațiile SCB sunt întreținute de către salariați din cadrul Districtului SCB Oltenița.

Automotoarele AM 2411 și AM 2412, ce au compus trenul de călători Regio nr.10291, la data de 10.10.2025, sunt deținute de operatorul de transport feroviar călători Transferoviar Călători SRL, care este totodată și Entitatea Responsabilă cu întreținerea acestora și sunt înscrise în lista vehiculelor feroviare

acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea certificatului unic de siguranță, deținut la data producerii accidentului feroviar, de către operatorul de transport feroviar de călători Transferoviar Călători SRL.

Personalul care a condus și deservit automotoarele cuplate AM 2411 și AM 2412, în sistem simplificat, avea funcția de mecanic de locomotivă, fiind angajat al operatorului de transport feroviar de călători Transferoviar Călători SRL.

3.a.4. Compunerea și echipamentele trenului

3.a.4.1 Compunerea și echipamentele trenului de călători Regio nr.10291

Trenul de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), a fost compus din automotoarele AM 2411 și AM 2412, având 12 osii, 146 tone, masă frânată automat după livret 124 tone – în fapt 195 tone, masa frânată de mână după livret 15 tone - în fapt 85 tone și lungimea de 80 metri. Trenul a fost expedit în această compunere din stația CFR Titan Sud având ca destinație stația CFR Oltenița.

Date constatate cu privire la AM 2411 și AM 2412

Automotoarele AM 2411 și AM 2412 sunt înscrise cu numerele 95539762411-0 și 95539762412-0, în Lista vehiculelor feroviare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului unic de siguranță al operatorului de transport feroviar de călători Transferoviar Călători SRL.

Constatări efectuate la automotoarele AM 2411 și AM 2412 la locul producerii accidentului

- automotoarele AM 2411 și AM 2412 se aflau oprite la km 76+300, cu postul nr.I în față, în sensul de mers al trenului;
- instalația de control automat a vitezei trenului tip INDUSI era în funcție și sigilată;
- instalația de siguranță și vigilență tip DSV era în funcție;
- vitezometrul de tip IVMS era în funcție;
- frâna de mână de la postul de conducere nr.I nu era strânsă;
- frâna de mână de la postul de conducere nr.II nu era strânsă;
- toate motoarele de tracțiune erau în funcție;
- automotorul AM 2411 dispunea de Livret cu mersul trenurilor de călători pe Sucursala Regională de Căi Ferate București și era dotat cu BAR;
- stația RTF din postul nr.I de conducere (unde era mecanicul) funcționa corespunzător;
- au fost descărcate datele înregistrate ale instalațiilor IVMS, CEL și ICOL, de către personalul operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL.
- sistemul antipatinaj funcționa corespunzător;
- instalația de nisipare a liniei era în stare de funcționare.

Din analizarea datelor înregistrate de instalațiile IVMS, a automotoarelor AM 2411 și AM 2412 precum și înscrisurile din documente se pot reține următoarele:

- la data de 10.10.2025 la ora 22:08:21, trenul nr.10291 a plecat din hm Budești, viteza acestuia crescând de la 0 la 60 km/h și, ulterior, continuând deplasare constant cu viteza de 60 km/h;
- trenul nr.10291 a trecut, aproximativ la ora 22:38, prin pasajului de trecere la nivel cu calea ferată de la km 76+220, viteza acestuia scăzând brusc de la 60 km/h la 0 km/h printr-o frânare rapidă;
- de la ora 00:10:25 trenul a fost pus în mișcare în direcția Oltenița, viteza trenului a început să crească, a atins viteza maximă de 38 km/h până la km 77+200;
- de la ora 00:14:25 viteza trenului a început să scadă, după care s-a oprit în stația CFR Oltenița la ora 00:17:32.

3.a.5. Infrastructura feroviară

Linii

Descrierea traseului căii

În zona producerii accidentului traseul căii în plan orizontal este în aliniament, cu declivitatea în zona producerii lovirii de 0,8 ‰ de la km 75+000 ÷ 76+200.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate pe zona producerii accidentului este constituită din șină tip 49, traverse de beton tip T26, prindere indirectă tip K. Viteza maximă de circulație a trenurilor de călători și de marfă pe zona producerii accidentului, era restricționată la 60 km/h, de la km 75+000 până la km 77+000, din cauza stării necorespunzătoare a căii.

Instalații feroviare

Circulația trenurilor pe secția de circulație Titan Sud – Oltenița (linie simplă neelectrificată, neinteroperabilă – gestionată de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL), se face pe baza de înțelegere telefonică - cale liberă, stații înzestrate cu instalație SBW, care au funcționat corespunzător.

Date constatate cu privire la linie și la trecere la nivel cu calea ferată de la km 76+220 între hm Budești - stația CFR Oltenița.

Date constatate cu privire la bariera mecanică

- suportul postamentului cumpenelor este din lemn, iar contragreutățile sunt confecționate artizanal;
- transmisii de sârmă neconforme (lipsă întinzători și role);
- iluminarea cumpenelor la trecere la nivel cu calea ferată km 76+220 este necorespunzătoare.

Constatări efectuate la bariera mecanică imediat după producerea accidentului

Urmare a producerii acestui accident nu au fost înregistrate avarii la bariera mecanică. La verificările făcute ulterior aceasta a putut fi manevrată în condiții normale.

Urmare a producerii acestui accident nu au fost înregistrate avarii la pasaj.



Foto 1: Instalație barieră

Date constatate cu privire la instalațiile de telecomunicații

Instalația TC precum și stația portabilă RTF în stare bună de funcționare.

Date constatate cu privire la semnalizarea feroviară la apropierea de trecerea la nivel

Secția de circulație neinteroperabilă pe care s-a produs accidentul feroviar se află în gestionare. Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL (TFIN) fiind întreținută de salariații acesteia.

Trecerea la nivel este constituită la intersecția căii ferate cu drumul național DN 31 care face legătura între localitățile Oltenița-Călărași, are lățimea de 3 m (câte o bandă pe sens de circulație) și este în administrarea Secției Naționale de Drumuri Călărași, din cadrul Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Oltenița.

Din constatările efectuate pe teren la locul producerii accidentului, a rezultat că la această trecere la nivel cu barieră deservită de păzitor de barieră, interzicerea trecerii prin pasaj a vehiculelor rutiere se realizează prin intermediul unor „cumpene” care se rotesc în plan vertical.

Drumul național DN 31 Oltenița-Călărași, este de clasă tehnică IV în conformitate cu prevederile art.4.2 din SR 1244-1 emis de Institutul Roman de Standardizare (IRS) în februarie 1996, și art.11 din Instrucția nr.314/1989 iar trecerea la nivel cu calea ferată poate fi prevăzută cu bariere sau instalații de semnalizare a apropierii trenurilor cu semibariere.

Pe calea ferată trecerea la nivel este semnalizată cu stâlpi de fluier.

Semnalizarea pe calea ferată era vizibilă și conformă.

Date constatate cu privire la semnalizarea rutieră la apropierea de trecerea la nivel

Semnalizarea rutieră a pasajului la trecerea la nivel cu calea ferată de la km 76+220 este necorespunzătoare astfel:

- indicatoarele rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată din direcția Călărași nu există;
- la 50 m de prima șină de cale ferată, în sensul de mers al autovehiculului, se afla un indicator neconform (triunghiul de culoare roșie șters - Foto2) „trecere la nivel cu o cale ferată cu bariere sau semibariere” ;



*trecere la nivel cu o cale ferată cu bariere
sau semibariere*

Fig.A41 din SR 1848-1 din 2011



Foto.2: Indicator aflat pe teren

- două indicatoare rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată din direcția Oltenița nu există;
- un indicator rutier de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată din direcția Oltenița era ruginit complet nemaifiind vizibilă informația care trebuia transmisă de acesta (Foto 3).



Foto.3 Semnalizarea rutieră sens Oltenița - Călărași

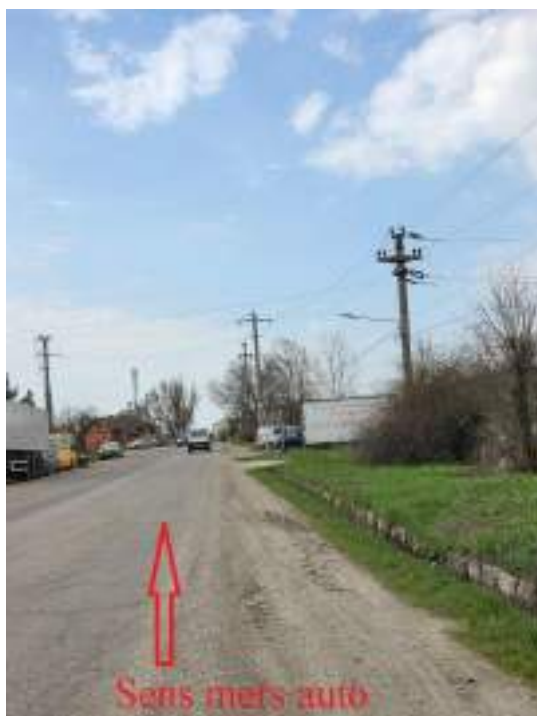


Foto.4 Semnalizarea rutieră sens Călărași - Oltenița

Indicatorul rutier din Foto.2, **Foto.4** (pe unde a circulat auto spre trecerea la nivel cu calea ferată) obligă conducătorii auto **să sporească atenția și să reducă viteza** deoarece se apropie de o intersecție cu o cale ferată unde circulația este reglată prin bariere sau semibariere mobile.

Indicatoarele rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată lipsesc iar indicatorul de trecere la nivel prevăzută cu bariere este greu vizibil (având triunghiul roșu șters), aceste indicatoare având rolul de a avertiza conducătorul autoturismului despre apropierea și existența unei treceri la nivel cu calea ferată, obligând conducătorii auto să sporească atenția și să reducă viteza. Bariera existentă la trecerea de nivel obligă conducătorii auto la oprirea autoturismului. În cazul investigat, întrucât bariera era ridicată, conducătorul auto nu a luat măsuri de oprire a autoturismului.

3.b. Descrierea faptică a evenimentelor

3.b.1. Lanțul evenimentelor care au condus la producerea accidentului

La data de 10.10.2025, ora 21:05, trenul de călători Regio nr.10291 a fost expedit din stația CFR Titan Sud cu destinația stația CFR Oltenița.

Trenul de călători Regio nr.10291, aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL, a circulat pe secția de circulație Titan Sud - Oltenița cu o întârziere de 10 minute față de livretul trenului.

Timpul de mers la trenurilor între postul de barieră de la km 76+220, unde s-a produs accidentul se află la o distanță de 24.5 km față de stația Budești, iar timpul de mers al trenurilor între stația Budești care a dat dispoziția de închidere a barierei și această trecere la nivel este mai mare de 20 de minute, astfel că activitatea acestui post de barieră se desfășura în condițiile art.17(20) din R005.

La ora 22:03 IDM dispozitor din hm Budești a apelat Păzitorul de barieră de la trecerea la nivel cu calea ferată km 76+220 pasaj Ulmeni și i-a dat comandă pentru trenul Regio nr.10291 cu plecare la ora 22:08.

Totodată, păzitorul de barieră, cu acordul IDM Dispozitor, a raportat anticipat cu număr de confirmare închiderea barierei, iar în Registrul Postului precum și în RUCLCM aceștia au înscris anticipat „închiderea barierei la ora 22:30”. IDM dispozitor din hm Budești a transmis avizul de plecare pentru trenul de călători Regio nr.10291, stației CFR Oltenița, la ora 22:10.

Conform graficului de circulație a trenurilor de călători din Postul de barieră Ulmeni, în vigoare, trenul nr.10291 avea plecare conform livret ora 21:58 și trecere prin dreptul postului de barieră după 32 minute, ora 22:30. Conform reglementărilor în vigoare, bariera trebuia închisă cu 10 minute înainte de ora trecerii prin dreptul postului. Întrucât trenul avea 10 minute întârziere, bariera ar fi trebuit să fie pusă în poziția „închis” la ora 22:30.



Foto.5 Vizualizare a trecerii la nivel de către mecanic la 50 m și 20 m (reconstituire pe timp de zi)

La data de 10.10.2025, în jurul orei 22:40, trenul Regio nr.10291 circula cu viteza de 60 km/h apropiindu-se de trecerea la nivel cu calea ferată de la km 76+220 între hm Budești și stația CFR Oltenița. Potrivit declarațiilor mecanicului de locomotivă, la apropierea de trecerea la nivel, în dreptul indicatorului de fluier, situat la 1 km înainte de aceasta, a dat semnale repetate de atenție (fluier și far central). Ulterior, la aproximativ 20 m de pasaj, mecanicul trenului a realizat faptul că bariera se află în poziție „deschis” iar păzitorul de barieră nu era postat la locul specificat în Regulamentul de funcționare a postului de barieră. A luat măsuri de frânare rapidă moment în care, la aproximativ 10 m de pasaj, din partea stângă a apărut un autoturism.

Păzitorul de barieră de la trecerea la nivel cu calea ferată km 76+220 pasaj Ulmeni nu a ieșit din cabină pentru a închide bariera și a efectua defilarea trenului.

Vizibilitatea conducătorului auto din direcția Călărași este obturată de clădiri și vegetație până în dreptul indicatorului de trecere la nivel cu barieră. Indicatoarele rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată lipsesc iar indicatorul de trecere la nivel cu barieră este greu vizibil (având triunghiul roșu șters). Întrucât bariera era ridicată, conducătorul auto nu a luat măsuri de oprire a autoturismului.

În aceste condiții trenul de călători Regio nr.10291 (aparținând operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL), a surprins și a lovit autoturismul pe trecerea la nivel cu calea ferată de la km 76+220, la intrare în orașul Oltenița.

3.b.2. Lanțul evenimentelor de la producerea accidentului până la sfârșitul acțiunilor serviciilor de salvare

După ce a avut loc accidentul, păzitorul de barieră a verificat starea șoferului apoi a sunat pe IDM Dispozitor din hm Budești, la ora 22:46, și l-a informat că a avut bariera deschisă.

Accidentul a fost avizat de către șeful de tren la Serviciul Unic de Urgență 112. Au mai fost avizate: Poliția TF Oltenița, conducerea Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL și operatorul de transport feroviar Transferoviar Călători SRL.

Imediat după producerea accidentului feroviar, avizarea acestuia și declanșarea planului de intervenție în conformitate cu prevederile Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare

și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România aprobat prin HG 117/2010, la fața locului s-au prezentat reprezentanții AGIFER, gestionarului infrastructurii feroviare neinteroperabile Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL, ai operatorului de transport feroviar Transferoviar Călători SRL.

S-au deplasat, de asemenea, la fața locului reprezentanții S.M.U.R.D. și ai Poliției Rutiere Oltenița. Trenul de călători Regio nr.10291 a ajuns în stația CFR Oltenița, în data 11.10.2025, la ora 00.15.

Declanșarea planului de urgență feroviar

Nu a fost necesară declanșarea planului de urgență feroviară.

4. ANALIZA ACCIDENTULUI

4.a. Roluri și sarcini

CNCF „CFR” SA

În conformitate cu prevederile HG nr.581/1998 privind înființarea CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, are ca sarcină asigurarea și repartizarea capacităților infrastructurii feroviare și alocarea traselor, pe baza normelor stabilite de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și a contractului de acces la aceasta. CNCF „CFR” SA închiriat secția Titan Sud – Oltenița către gestionarul de infrastructură feroviară Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL.

La momentul producerii accidentului feroviar CNCF „CFR” SA avea implementat propriul sistem de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară pe căile ferate comunitare a OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor nr.232/2020 privind eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România.

În conformitate cu HG 643/2011 Art.20(2) CNCF „CFR” SA are obligație de a „*verifica, pe baza datelor și informațiilor scrise furnizate de operatorul economic, modul de îndeplinire a obligațiilor asumate prin contract și va decide modalitățile de continuare a contractului.*” iar potrivit contractului încheiat cu Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL trebuie să „*verifice trimestrial, pe baza datelor și informațiilor scrise furnizate de LOCATAR, modul de îndeplinire a obligațiilor asumate de LOCATAR prin contract și dacă acesta folosește bunurile aferente SECȚIEI potrivit destinației pentru care au fost închiriate. LOCATORUL va decide modalitățile de continuare a contractului*”;

Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL

La momentul producerii accidentului feroviar, Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă (TFIN) deținea autorizația de siguranță seria AS nr.24002 eliberată la data de 29.04.2024 de către Autoritatea de Siguranță Feroviara Romană, valabilă până la data de 13.03.2029

În calitate de gestionar al infrastructurii feroviare, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară, a OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România.

În urma constatărilor efectuate, au fost identificate neconformități legate de starea tehnică a infrastructurii feroviare respectiv a barierei mecanice dar, acestea nu au influențat producerea accidentului.

Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL în calitate de gestionar de infrastructură feroviară, are personal propriu la stațiile și haltele de mișcare de pe secția de circulație Titan Sud – Oltenița.

Funcțiile din cadrul TFIN implicate în mod critic în producerea accidentului, au fost: Impiegatul Dispozitor din hm Budești și Păzitorul Barieră de la pasajul Ulmeni.

Întrucât, din constatările efectuate, au rezultat neconformități privind activitatea personalului Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL în legătură cu deservirea barierei din pasaj Ulmeni, comisia de investigare consideră că, *Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă a fost implicată, din punct de vedere al siguranței, în producerea accidentului.*

Transferoviar Călători SRL

SC Transferoviar Călători SRL, în calitate de operator de transport feroviar de călători, efectuează operațiuni de transport feroviar de călători cu materialul rulant motor și tractat deținut și are implementat propriul sistem de management al siguranței feroviare, deținând licență de transport feroviar și certificat unic de siguranță (RO1020210045 valabil pe perioada 01.05.2021-30.04.2026), emise în conformitate cu prevederile OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a legislației naționale aplicabile.

În conformitate cu lista secțiilor și vehiculelor feroviare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului Unic de Siguranță, deținut la data producerii accidentului, operatorul de transport este autorizat să efectueze servicii de transport pe secția de circulație Titan Sud – Oltenița unde s-a produs accidentul, având automotoarele AM 2411 și AM 2412 incluse în listă.

Personalul care a condus și deservit în sistem simplificat trenul de călători Regio nr.10291 format din AM 2411 și AM 2412 aveau funcția de mecanic de locomotivă și șef de tren fiind angajați ai operatorului de transport feroviar de călători Transferoviar Călători SRL.

4.b. Materialul rulant, infrastructura și instalațiile tehnice

Materialul rulant

Având în vedere înregistrările, măsurătorile și constatările efectuate la materialul rulant după producerea accidentului, se poate afirma că starea tehnică a acestuia nu a favorizat producerea accidentului feroviar.

Infrastructura feroviară

Având în vedere constatările efectuate la suprastructura căii și modul de producere a accidentului, se poate afirma că starea tehnică a acesteia nu a favorizat producerea accidentului feroviar.

Infrastructura rutieră

Indicatoarele rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată montate pe marginea drumului trebuiau să conducă la creșterea vigilenței și reducerea vitezei întrucât urmează o trecere la nivel cu bariera. Doar poziția barierei poate indica trecerea/oprirea autovehiculelor. Lipsa indicatoarelor rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată și indicatorul de trecere la nivel cu barieră cu vopsea deteriorată nu au favorizat producerea accidentului întrucât acestea nu obliga conducătorul auto să oprească la trecerea la nivel cu calea ferată.

Instalații tehnice

Având în vedere constatările și verificările efectuate la locul producerii accidentului feroviar la instalațiile tehnice de siguranță feroviară, se poate afirma că acestea nu au favorizat producerea accidentului feroviar.

4.c. Factorii umani

4.c.1. Caracteristici umane și individuale

Transferoviar Călători SRL

Trenul de călători Regio nr.10291 a fost condus și deservit în regim simplificat de către mecanic de locomotivă și șef de tren care dețineau permise, autorizații, certificate complementare și certificate pentru confirmarea periodică a competențelor profesionale generale, fiind totodată declarați apți din punct de vedere medical și psihologic pentru funcția deținută, conform avizelor emise, valabile la data producerii accidentului.

Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL

Păzitorul de barieră posedă Autorizație pentru exercitarea funcției (valabilă până pe 09.12.2029), Aviz medical, Aviz Psihologic, Certificat pentru verificarea periodică a competențelor profesionale generale iar cu ocazia verificării cunoștințelor a obținut calificativul „Corespunzător”.

IDM Dispozitor posedă Autorizație pentru exercitarea funcției (valabilă până pe 21.12.2026) Aviz medical, Aviz Psihologic, Autorizația pentru instalația de asigurare cu încuietori cu chei și bloc (valabilă până pe 07.02.2027) iar cu ocazia verificării cunoștințelor a obținut calificativul „Corespunzător”.

4.c.2. Factori legați de locul de muncă

Practici și procese

Reglementări în vigoare care stabilesc modul de lucru esențial pentru evitarea producerii acestui accident
În cuprinsul art.16 (5) și din Regulamentul pentru circulația trenurilor nr.005/2005 este stabilit modul de lucru al păzitorului de barieră:

„b) să supravegheze din locul fixat prevăzut în regulamentul de funcționare al postului de barieră, circulația prin pasaj, pe timpul cât bariera este deschisă și să închidă bariera în cazul în care părăsește acest loc, indiferent de motiv;

c) să cunoască mersul trenurilor și să ceară relații despre circulația trenurilor întârziate, suplimentare și/sau timpurii;

d) să închidă bariera din proprie inițiativă în cazul în care un tren sau un convoi de manevră neanunțat se apropie de trecerea la nivel;”

În cuprinsul art.17- (20) din Regulamentul pentru circulația trenurilor nr.005/2005, este stabilit modul de lucru la posturile de cabine aflate în linie curentă la distanțe mai mari față de stația de la care se primește dispoziție, respectiv la care timpii de mers sunt mai mari de 20 de minute până la aceste posturi de barieră, respectiv:

„Cu aprobarea conducerii regionalelor de cale ferată, la unele posturi de barieră situate în linie curentă, aflate la distanțe mari față de stațiile de la care se primește dispoziție, respectiv de la care timpii de mers ai trenurilor sunt mai mari de 20 de minute până la aceste posturi de barieră, se va putea deschide bariera după înregistrarea comenzii de plecare a trenului din stație. La aceste posturi de barieră din linie curentă, agenții vor supraveghea de la locul fixat circulația rutieră prin pasaj și vor proceda astfel:

a) dacă barierele au poziție normal deschisă, se vor închide cu cel puțin 10 minute înainte de trecerea pe la posturile de barieră din linie curentă a trenurilor anunțate de către impiegatul de mișcare. Pentru trenurile prevăzute să circule, dar neanunțate de către impiegatul de mișcare, barierele se vor închide cu cel puțin 10 minute înainte de trecerea lor posibilă pe la postul de barieră din linie curentă;

b) dacă barierele au poziție normal închisă, nu se vor mai deschide cu cel puțin 10 minute înainte de trecerea pe la posturile de barieră din linie curentă a trenurilor anunțate de către impiegatul de mișcare. Pentru trenurile prevăzute să circule, dar neanunțate de către impiegatul de mișcare, barierele nu se vor mai deschide cu cel puțin 10 minute înainte de trecerea lor posibilă pe la postul de barieră din linie curentă. Reglementările specifice vor fi stabilite în regulamentele de funcționare ale posturilor de barieră din linie curentă, care sunt anexă la PTE ale stațiilor de cale ferată învecinate posturilor de barieră din linie curentă.”

Prin Regulamentul de funcționare a postului de barieră din linie curentă (hm Budești km 76+220) a fost stabilit, la pct.13 b), modul de desfășurare a activității IDM Dispozitor și a Păzitorului de barieră referitor la închiderea și raportarea închiderii barierei după cum urmează:

„După primirea dispoziției referitoare la circulația unui tren din direcția Budești, păzitorul de barieră va deschide bariera și va supraveghea circulația vehiculelor rutiere prin pasaj și linia curentă în direcția Budești. Cu 10 minute înainte de ora prevăzută a trecerii trenului pe la post, păzitorul de barieră va închide bariera, va raporta închiderea barierei către IDM din hm. Budești și se va posta la locul fixat (...) așteptând trecerea trenului”.

Modul de lucru în fapt

La data de 10.10.2025 IDM Dispozitor din hm Budești a transmis la ora 22:03 dispoziție scrisă din RUCLCM pentru trenul de călători Regio nr.10291 către Postul de barieră pasaj Ulmeni și stația CFR Oltenița, cu plecare ora 22:08, La ora 22:04 păzitorul de barieră a raportat anticipat închiderea barierei

care urma să se facă la ora 22:30. La rândul său, IDM Dispozitor din hm Budești a primit și a înscris în RUCLCM raportarea anticipată a închiderii barierei cu aceeași ora transmisă de către păzitorul de barieră. Conform reglementărilor în vigoare, bariera trebuia închisă cu 10 minute înainte de ora trecerii prin dreptul postului. Întrucât trenul avea 10 minute întârziere, bariera trebuia să fie pusă în poziția „închis” la ora 22:30 după care păzitorul de barieră trebuia să raporteze executarea închiderii barierei către IDM Dispozitor din hm Budești. Întrucât au făcut anticipat înscrierea în registre a închiderii barierei, IDM dispozitor nu a mai solicitat confirmarea de închidere a barierei eliminând acest pas cu rol de evitare a unui eveniment neașteptat (ex: agentul de la postul de bariera adoarme, uită să închidă bariera, intră în imposibilitate de a-și continua activitatea etc.). Păzitorul de barieră de la trecerea la nivel cu calea ferată km 76+220 Ulmeni (din cauza *oboselii și unor probleme personale* – conform declarațiilor sale) nu a supravegheat circulația prin pasaj și nu a ieșit din cabină pentru a închide bariera și a defila trenul.

Având în vedere cele prezentate, comisia de investigare a concluzionat faptul că **eroarea umană manifestată prin neînchiderea barierei mecanice pentru trecerea trenului de călători Regio nr.10291** a reprezentat un factor critic al producerii acestui accident. După toate probabilitățile, acest factor critic, dacă ar fi fost evitat ar fi putut împiedica producerea accidentului și, în consecință, reprezintă un **factor cauzal** al acestui accident.

Cu ocazia investigării acestui accident comisia de investigare a constatat nerespectarea unor prevederi din codurile de practică după cum urmează:

- raportarea închiderii barierei s-a făcut neinstrucțional de către păzitorul de barieră (înainte de închiderea efectivă a barierei);
- acceptarea raportării anticipat a închiderii barierei de către IDM Dispozitor și înscrierea în RUCLCM „închiderea barierei cu ora 22:30”, acest fapt desfășurându-se la ora 22:04.

Având în vedere cele prezentate, comisia de investigare a concluzionat faptul că:

- **efectuarea anticipată a raportării închiderii barierei mecanice de la Km 76+ 220 Ulmeni** a reprezentat un **factor critic** al producerii acestui accident. Întrucât acest factor critic a determinat creșterea probabilității de producere a accidentului, comisia de investigare a apreciat că acesta este un **factor contributiv** al accidentului feroviar.

De asemenea s-a constatat faptul că Păzitorul de barieră nu a respectat prevederile art.16(5) din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare, referitor la supravegherea, din locul fixat, a circulației prin pasaj pe timpul cât bariera este deschisă.

Având în vedere cele prezentate, comisia de investigare a concluzionat faptul că:

- **nesupravegherea, din locul fixat, de către paznicul de barieră a circulației prin pasaj pe timpul cât bariera este deschisă** a reprezentat un **factor critic** al producerii acestui accident. Întrucât acest factor critic a determinat creșterea probabilității de producere a accidentului, comisia de investigare a apreciat că acesta este un **factor contributiv** al accidentului feroviar.

4.c.3. Factori organizaționali și sarcini

În cursul acțiunii de investigare, s-a constatat că au fost respectate de către *OTF Transferoviar Călători* prevederile din Ordinul MTI nr.256 din 29 martie 2013, referitor la:

- asigurarea duratei timpului de odihnă la domiciliu,
- respectarea duratei serviciului,
- respectarea duratei timpului de odihnă în afara domiciliului.

Conform documentelor puse la dispoziția comisiei de investigare, relevante pentru gestionarea acestor cerințe cat și cele de monitorizare a siguranței pe calea ferată, sunt următoarele proceduri:

- Procedura specifică – Prezentare și consultarea personalului în mod adecvat Cod: P 7.3-01;
- Procedura specifică – Întocmirea turnusului grafic pentru personalul de locomotivă Cod: PSL-S-44;
- Plan de monitorizare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare pentru anul 2025;
- Procedura specifică - Identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor Cod PO-SMS -A1

- Procedura operațională – Identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor Cod PO-6.1-01;
- Procedura operațională – Organizarea și desfășurarea analizelor de siguranță circulației PSL – SC – 41.

Conform documentelor puse la dispoziția comisiei de investigare, relevante pentru gestionarea cerințelor de monitorizare a siguranței pe calea ferată de către gestionarul de infrastructură Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă, sunt următoarele proceduri:

- Procedura operațională – Controlul efectuat de management Cod PO – 8.1-01;
- Identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor-Cod PO-6.1-01
- Procedura operațională -Măsurarea și monitorizarea performanței de siguranță PO – 9.1

Din datele avute la dispoziție, comisia de investigare a constatat că, atât IDM dispozitor cât și paznicul de barieră aveau competențele și cunoștințele privind modul în care trebuiau să procedeze, precum și experiența necesară în activitate; aceștia au participat la instruirile organizate care s-au desfășurat conform Planului specific de instruire, având ca teme printre altele manipularea barierei, primirea înregistrarea și confirmarea primirii comenzilor respectiv s-au dezbătut R005 art.16,17, Regulamentul de funcționare al postului, Instrucția de manipulare. Cu toate acestea, din comoditate, aceștia au sărit etapa de confirmare în fapt a închiderii barierei, preferând doar să o treacă scriptic în registre odată cu avizarea de expediere a trenului.

4.d. Mecanisme de feedback și de control, inclusiv gestionarea riscurilor și managementul siguranței, precum și procese de monitorizare.

CNCF „CFR” SA

La momentul producerii accidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară, a OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, aflându-se în posesia Autorizației de Siguranță cu nr. de identificare AS21003 – prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea SMS al AI, valabilă până la 27.12.2026.

CNCF „CFR” SA a închiriat secția Titan Sud – Oltenița către gestionarul de infrastructură feroviară Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL.

Conform actului întocmit de administratorul de infrastructură CNCF „CFR” SA nr. 8/1/206/25.02.2026, există 62 de treceri la nivel echipate cu bariere mecanice la care circulația se desfășoară **în baza prevederilor R005, art.17, alin. (20)**, conform Ord 1286/din 27.07.2006, dintre care:

- 2 treceri se intersectează cu drumuri europene (E),
- 24 treceri se intersectează cu drumuri naționale (DN).

Transferoviar Călători SRL

SC Transferoviar Călători SRL, în calitate de operator de transport feroviar de călători, efectuează operațiuni de transport feroviar de călători cu materialul rulant motor și tractat deținut și are implementat propriul sistem de management al siguranței feroviare, deținând licență de transport feroviar și certificat unic de siguranță (RO1020210045 valabil pe perioada 01.05.2021-30.04.2026), emise în conformitate cu prevederile OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a legislației naționale aplicabile.

În conformitate cu lista secțiilor și vehiculelor feroviare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului Unic de Siguranță, deținut la data producerii accidentului, operatorul de transport este autorizat să efectueze servicii de transport pe secția de circulație Titan Sud – Oltenița unde s-a produs accidentul, având automotoarele AM 2411 și AM 2412 incluse în listă.

Personalul care a condus trenul de călători Regio nr.10291 și deservit AM 2411 și AM 2412 în sistem simplificat avea funcția mecanic de locomotivă fiind angajat al operatorului de transport feroviar de călători Transferoviar Călători SRL.

Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL

La momentul producerii accidentului feroviar, Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă (TFIN) deținea autorizația de siguranță seria AS nr.24002 eliberată la data de 29.04.2024 de către Autoritatea de Siguranță Feroviara Romană, valabilă până la data de 13.03.2029

În calitate de gestionar de infrastructură feroviară, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară, a OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România.

În urma constatărilor efectuate, au fost identificate neconformități legate de starea tehnică a infrastructurii feroviare respectiv a barierei mecanice dar, acestea nu au constituit cauze în declanșarea accidentului.

Întrucât, din constatările efectuate, au rezultat neconformități privind activitatea personalului Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL în legătură cu deservirea și întreținerea barierei din pasaj Ulmeni, comisia de investigare consideră că, *Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă a fost implicată în mod critic din punct de vedere al siguranței în producerea accidentului.*

În cursul investigației, comisia de investigare a verificat dacă gestionarul de infrastructură feroviară TFIN și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 9 din Directiva (UE) nr.2016/798 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 11 mai 2016, privind siguranța feroviară și că întrunește cerințele stabilite în STI, MCS și OCS pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în cadrul rețelei în condiții de siguranță, conform prevederilor aceluiași act normativ.

Conform documentelor puse la dispoziția comisiei de investigare, în sistemul de management al siguranței, pentru acoperirea cerinței 3.1. Măsuri pentru abordarea riscurilor din Anexa I la Regulamentul (UE) nr.762/2018 al Comisiei de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, operatorul de transport feroviar gestionarul de infrastructură feroviară TFIN are următoarele proceduri:

- PO-6.1 Managementul riscurilor asociate cu GI feroviară neinteroperabilă;
- PO-6.1-01 Identificarea și evaluarea riscurilor;
- P-9.1 Măsurarea și monitorizarea performanței de siguranță feroviară.

În urma verificării conținutului acestor proceduri, s-a constatat că:

Din analiza Registrului de riscuri ținând cont de factorii cauzali și contributivi identificați, s-a constatat că au fost identificate și evaluate următoarele pericole:

- „Neînchiderea barierei mecanice de către paznicul de barieră”, căruia îi sunt asociate următoarele riscuri: loviri ale vehiculelor rutiere la trecerile la nivel de către trenuri în circulație;

- „Raportarea închiderii barierei înainte de închiderea ei efectivă”, căruia îi sunt asociate următoarele riscuri: loviri ale vehiculelor rutiere la trecerile la nivel de către trenuri în circulație.

Aceste pericole au fost evaluate, nivelul de risc a fost stabilit ca „acceptabil”, iar responsabil pentru gestionarea riscului a fost nominalizat personalul TFIN cu atribuții de control și instruire, conform dispoziției interne de control.

Conform procedurii operaționale – Identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor Cod PO-6.1-01 a fost identificat și evaluat, la poziția 61, riscul „Raportarea închiderii barierei înainte de închiderea ei efectivă” – ca fiind un risc acceptabil prin măsuri de prevenire urmare a măsurilor de monitorizare. În perioada iulie – septembrie 2025, urmare controlului intern, a fost depistat la data de 28.08.2025 faptul că păzitorul de barieră de la km.76+220, la primirea avizării pentru circulația trenului nr.10277 a transmis și numărul de

închidere a barierei pe care trebuia să-l transmită cu 10 minute înainte de trecerea trenului. Întrucât era proaspăt angajat, a fost prelucrat pe loc la momentul controlului. În cadrul instruirii prin Planul specific de instruire Modulul 2, au fost instruiți păzitorii de barieră referitor la „Primirea, înregistrarea și confirmarea primirii comenzilor”.

Măsurile de control asociate riscurilor de ”neînchidere a barierei mecanice de către paznicul de barieră” și de ”raportare de închidere a barierei înainte de închiderea efectivă a acesteia”, identificate de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL nu și-au dovedit eficiența în cazul producerii acestui accident feroviar. În acest caz TFIN își vor reanaliza riscurile de ”neînchidere a barierei mecanice de către paznicul de barieră” și de ”raportare de închidere a barierei înainte de închiderea efectivă a acesteia”.

Conform Anexă la Dispoziția nr. 58/2019 a Directorului General al CNCF „CFR” SA la Îndrumătorul pentru întocmirea Planului Tehnic al stației /haltei de mișcare la pct.2 se specifică: ” pe secțiile de circulație neinteroperabile PTE-urile vor fi verificate și avizate de către Sucursala Regională CFR.

4.e. Accidente anterioare cu caracter similar

Accidentului feroviar produs la data de 18.12.2018, ora 19:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, în circulația trenului de marfă nr.L79706 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), între stațiile CFR Utvinișu Nou și Sântana, la trecerea de nivel cu calea ferată prevăzută cu bariera mecanică, de la km.12+547, prin surprinderea și avarierea unui microbuz și rănirea conducătorului autovehiculului. Acest eveniment a fost investigat de către AGIFER, raportul de investigare încheiat, cu cauze și recomandări de siguranță, putând fi consultat pe adresa www.agifer.ro, în secțiunea Investigații/Rapoarte investigare finale.

5. CONCLUZII

5.a. Rezumatul analizei și concluzii privind cauzele accidentului

Din analiza modului în care a avut loc accidentul, se poate afirma că acesta s-a produs ca urmare a unor erori umane, astfel, Păzitorul de barieră nu a supravegheat circulația auto cât timp bariera a fost deschisă, la ora la care trebuia să închidă bariera acesta era în cabină și nu a ieșit pentru închiderea acesteia, la momentul primirii comenzii, privind circulația trenului nr.10291. De asemenea Păzitorul de barieră cu acceptul IDM, a transmis anticipat închiderea barierei, astfel nemaifiind necesară luarea confirmării, la ora 22:30, a închiderii în fapt a barierei. Comisia de investigare a concluzionat faptul că, accidentul s-a produs ca urmare a erorii a operatorului uman care a avut ca rezultat neînchiderea barierei de la km 76+220 pasaj Ulmeni.

Analizând constatările efectuate, documentele puse la dispoziție, discuțiile și rezultatul chestionării personalului implicat, comisia de investigare a concluzionat că acest accident feroviar s-a produs în condițiile manifestării următorii factori cauzali și contributivi :

Factor cauzal

Eroarea umană manifestată prin neînchiderea barierei mecanice pentru trecerea trenului de călători Regio nr.10291.

Factori contributivi

1. efectuarea anticipată a raportării închiderii barierei mecanice de la km 76+ 220 pasaj Ulmeni.
2. nesupravegherea, din locul fixat, de către paznicul de barieră a circulației prin pasaj pe timpul cât bariera este deschisă.

Factori sistemici:

Nu au fost identificați factori sistemici.

5.b. Măsuri luate de la producerea accidentului

Urmare producerii acestui accident, Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL și Transferoviar Călători SRL au dispus următoarele măsuri:

•începând cu data de 05.11.2025 a fost întocmită o Reglementare Comună privind îmbunătățirea siguranței circulației trenurilor prin trecerea la nivel cu calea ferată km 76+220 (post barieră mecanică pasaj Ulmeni) în linia curentă Budești Oltenița, în care se prevede suplimentar față de reglementarea existentă:

- după primirea comenzii, după aproximativ 20 minute scurse de la primirea dispoziției referitoare la circulația unui tren din direcția hm Budești, păzitorul de barieră solicită prin stația RTF către mecanicul de locomotivă poziția trenului după care va lua măsuri de închidere a barierei și raportare către IDM din hm Budești;
- în cazul în care mecanicul de locomotivă nu este contactat prin stația RTF de către păzitorul de barieră, acesta va încerca să ia el legătura prin stația RTF cu păzitorul de barieră;
- dacă nu se realizează comunicarea și mecanicul nu observă că din pasaj este dat semnalul înainte de către păzitorul de barieră, va reduce viteza la maximum 20 km /h până la depășirea trecerii de nivel cu primul vehicul din compunerea trenului, iar mecanicul va fi pregătit să oprească imediat dacă trenul întâlnește un obstacol pe trecere la nivel cu calea ferată. La sosirea trenului în stația CFR Oltenița mecanicul va întocmi raport de eveniment cu cele constatate.

Materialul privind incidentul a fost prelucrat cu personal de exploatare de pe secția de circulație Titan Sud – Oltenița și Galați – Bârlad în cadrul analizelor SC din perioada 22-24.10.2025.

5.c. Observații suplimentare

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

Semnalizarea rutieră a pasajului la trecerea la nivel cu calea ferată Km 76+220 este necorespunzătoare astfel:

- indicatoarele rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată din direcția Călărași nu există;
- la 50 m de prima șină de cale ferată, în sensul de mers al autovehiculului, se afla un indicator neconform (triunghiul de culoare roșie șters-Foto.2) „trecere la nivel cu o cale ferată cu bariere sau semibariere”;
- două din cele trei indicatoare rutiere de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată din direcția Oltenița sunt lipsă;
- un indicator rutier de avertizare a unei treceri la nivel cu calea ferată din direcția Oltenița era ruginit complet, nemaifiind vizibilă informația care trebuia transmisă de acesta (Foto 3).

6. RECOMANDĂRI PRIVIND SIGURANȚA

Recomandările de siguranță rezultate din investigație

Având în vedere factorii cauzali și contributivi 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 ASFR, instituțiilor statului și operatorilor economici implicați direct în mentenanța trecerii la nivel de la km 76+220 dintre hm Budești și stația CFR Oltenița și verificarea condițiilor de exploatare a acestora, care, în limitele competențelor, iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de AGIFER sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

Referitor la trecerile la nivel cu bariere de tip B la care circulația se desfășoară în baza prevederilor „Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra feroviară nr.005/2005” (R005), art.17, alin.(20)

Preambul recomandare de siguranță nr.534/1:

La nivelul rețelei feroviare administrate de CNCF „CFR” SA există 62 de treceri la nivel echipate cu bariere mecanice la care circulația se desfășoară în baza prevederilor R005, art.17, alin. (20), conform Ord 1286/din 27.07.2006, dintre care:

- 2 treceri se intersectează cu drumuri europene (E),
- 24 treceri se intersectează cu drumuri naționale (DN).

Argumentare

- Riscul generat de factorul uman rămâne una dintre principalele vulnerabilități ale trecerilor la nivel. Barierele automate sau realizarea unor pasaje denivelate reduc semnificativ probabilitatea unui accident în zonă și contribuie la creșterea siguranței feroviare și rutiere.
- **Reducerea cheltuielilor cu personalul specializat** reprezintă un argument suplimentar pentru modernizarea trecerilor la nivel cu bariere. Operarea trecerilor la nivel cu bariere tip B necesită personal instruit, disponibil 24/7, iar:
 - o formarea acestui personal devine tot mai dificilă,
 - o recrutarea este îngreunată de lipsa forței de muncă în domeniu,
 - o costurile salariale și de instruire cresc constant,
 - o fluctuația de personal afectează continuitatea și calitatea supravegherii.

Prin recomandările formulate, comisia de investigare urmărește să determine reducerea riscului de apariție a unor situații similare celei de la km 76+220, între hm Budești și stația CFR Oltenița și adoptarea, acolo unde este necesar, a măsurilor adecvate pentru menținerea sub control a riscului de producere a accidentelor (în standardul SR 1244-1- Treceri la nivel cu calea ferată Condiții tehnice, clasificare și stabilirea categoriei trecerii la nivel - nu se analizează separat cazul când condițiile tehnice pe calea ferată impun treceri la nivel echipate cu bariere de tip B la care circulația se desfășoară în baza prevederilor R005, art.17, alin. (20)).

Recomandarea nr.534/1

CNCF „CFR” SA va reevalua riscurile asociate pericolului generat de trecerile la nivel cu bariere de tip B la care circulația feroviară se desfășoară în baza prevederilor R005, art.17, alin.(20), în zonele unde calea ferată intersectează drumuri publice de interes național (drumuri europene și naționale), va stabili și pune în aplicare măsuri eficiente pentru ținerea sub control ale acestora.

Preambul recomandare de siguranță nr.534/2

Având în vedere că măsurile de control asociate riscurilor de „neînchidere a barierei mecanice de către paznicul de barieră” și de „raportare de închidere a barierei înainte de închiderea efectivă a acesteia”, identificate de Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL, și-au dovedit ineficiența în cazul producerii acestui accident feroviar, se emite următoarea recomandare de siguranță

Recomandarea nr.534/2

Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă SRL și Transferoviar Călători SRL vor lua măsuri de reevaluare a riscurilor generate de „neînchiderea barierei mecanice de către paznicul de barieră”, de ”raportare de închidere a barierei înainte de închiderea efectivă a acesteia”, luând în considerare și măsurile proprii stabilite în cursul investigației prin actul nr. nr.2/366/05.11.2025 Reglementari Comune de funcționare a posturilor de barieră, măsuri care vor fi puse în aplicare cu avizul administratorului de infrastructură CNCF,„CFR”SA.

Referitor la semnalizarea necorespunzătoare cu indicatoare rutiere

Preambul recomandare de siguranță nr. 534/3:

În cursul investigației s-a constatat semnalizarea necorespunzătoare (față de prevederile OUG nr.195/2002) cu indicatoare rutiere a trecerii la nivel cu calea ferată.

Recomandarea nr.534/3

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere- administratorul drumului național DN 31 - Secția Drumuri Naționale Oltenița din cadrul Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Călărași în colaborare cu Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române vor analiza și dispune măsuri în vederea semnalizării corespunzătoare cu indicatoare rutiere a trecerii la nivel cu calea ferată de la km 76+220 prevăzută cu bariere - tip B, aflată între halta de mișcare Budești și stația CFR Oltenița.

REFERINȚE:

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

- Regulament de exploatare tehnică feroviară Nr. 002/2001;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2006;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare Nr.005/2005;
- Regulamentul privind funcționarea postului de barieră de la trecerea la nivel cu calea ferată km. 76+220 pasaj Ulmeni, situată între hm Budești – Stația CFR Oltenița;
- PTE stației CFR Oltenița și hm Budești;
- SR 1244-1 - Siguranța circulației-Treceri la nivel cu calea ferată-Condiții tehnice, clasificare și stabilirea categoriei trecerii la nivel - februarie 1996;
- SR 1244-2 - Siguranța circulației-Treceri la nivel cu calea ferată-Partea 2: Instalații neautomate-Prescripții - aprilie 2004;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, republicată;
- Directiva nr.798/2016 privind siguranța feroviară;
- Regulamentul (UE) nr.402/2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor;
- Regulamentul (UE) nr.572/2020 privind structura de raportare care trebuie urmată pentru rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare;
- Regulamentul (UE) nr.762/2018 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței;
- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/2010;

surse și referințe

- copii ale documentelor solicitate de membrii comisie de investigare depuse ca anexe la dosarul de investigare;
- fotografiile realizate după producerea accidentului de către membrii comisiei de investigare;
- examinarea și interpretarea stării tehnice a elementelor implicate în accident: infrastructură, instalații feroviare și tren;
- declarațiile salariaților implicați în producerea accidentului feroviar;

*

*

*

Prezentul Raport de Investigare se va transmite către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, Gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă, Operatorul de transport feroviar de călători Transferoviar Călători, Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere și victimelor.