



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de **11.06.2025** ora **10:20**, în stația CFR Fetești, prin lovirea unui utilaj aparținând Arcada Company SA, care staționa la linia nr.10 în gabaritul de liberă trecere al liniei nr.11, de către locomotiva EA 1077 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.58196010



Ediție finală
07.08.2025

CUPRINS

A. PREAMBUL.....	3
A.1. Introducere.....	3
A.2. Procesul investigației.....	3
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	3
B.1. Descrierea pe scurt a	3
B.2. Cauzele incidentului	4
B.3. Grad de severitate	4
B.4. Recomandări de siguranță	4
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	4
C.1. Descrierea incidentului.....	4
C.2. Circumstanțele incidentului.....	5
C.2.1. Părțile implicate.....	5
C.2.2. Componerea trenului	6
C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului	6
C.2.3.1. Linii.....	6
C.2.3.2. Instalații.....	6
C.2.3.3. Material rulant.....	6
C.2.4. Mijloace de comunicare.....	7
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar	7
C.3. Urmările incidentului.....	7
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....	7
C.3.2. Pagube materiale.....	7
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	7
C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului.....	7
C.4. Circumstanțe externe.....	7
C.5. Desfășurarea investigației.....	7
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	7
C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....	8
C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....	8
C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant.....	9
C.5.4.1. Date constatate la linii	9
C.5.4.2. Date constatate la instalațiile feroviare	9
C.5.4.3. Date constatate la materialul rulant.....	9
C.5.5. Interfața om – mașină – organizație	11
C.6. Analiză și concluzii	11
C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii	11
C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare	11
C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a utilajului și a vagonului	11
C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului	11
C.7. Cauzele incidentului.....	11
C.7.1. Cauza directă.....	11
C.7.2. Cauze subiacente	11
C.7.3. Factori care au contribuit la producerea incidentului	11
C.7.4. Cauze primare	12
D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	12

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

Agenția de Investigare Feroviară Română (AGIFER), desfășoară acțiuni de investigare a accidentelor/incidentelor feroviare, în conformitate cu prevederile OUG nr.73/2019 privind siguranța feroviară, coroborată cu HG nr.716/2015 privind organizarea și funcționarea AGIFER și cu HG nr.117/2010 pentru aprobarea 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, denumit în continuare *Regulament de investigare*.

Obiectivul acțiunii de investigare desfășurate de către AGIFER este îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor și a incidentelor feroviare.

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

A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea nr.5/2025 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Constanța, privind incidentul feroviar produs la data de **11.06.2025 ora 10:20**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Constanța**, în stația CFR Fetești, prin lovirea unui utilaj aparținând Arcada Company S.A., care staționa pe linia nr.10 în gabaritul de liberă trecere, de către locomotiva EA 1077 aflată în remorcarea trenului de marfă nr.58196010, și luând în considerare faptul că evenimentul a fost clasificat ca „**incident produs în circulația trenurilor**” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.14 din *Regulamentul de investigare*, în conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din același document, prin Nota nr.I.278/2025 a Directorului General Adjunct AGIFER, a fost numit ca investigator principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate în incidentul feroviar, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin decizia nr.1110-8/38/2025, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în acest incident, respectiv CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar Rail Operations SRL.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de **11.06.2025 ora 10:20**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Constanța**, în stația CFR Fetești, mecanicul de locomotivă, de serviciu pe locomotiva EA 1077 care asigura remorcarea trenului de marfă nr.58196010, la trecerea pe linia nr.11 spre fir I Ramificație Borcea, a acrosat un utilaj aparținând Arcada Company SA care staționa pe linia nr.10 în gabarit, linia nr.10 fiind închisă de constructor pentru reabilitare.



Urmare producerii acestui incident nu s-au înregistrat victime omenești.

Urmare producerii acestui incident nu s-au înregistrat pagube la linii.

A fost avariata locomotiva EA 1077 care a asigurat remorcarea trenului de marfă nr.58196010.

Au fost înregistrate două întârzieri de trenuri de călători cu un total de +59 minute, ca urmare a producerii acestui incident feroviar și anume :

- trenul nr.11082011 aparținând Regio Călători + 10 minute;
- trenul nr.8003011 aparținând SNTFC „CFR-CĂLĂTORI” SA +49 minute.

Proporția și urmările incidentului nu au necesitat avizarea și intervenția serviciilor de salvare și de urgență .

După avizarea incidentului, s-au prezentat la fața locului reprezentanți ai administratorului de infrastructură feroviară din cadrul Sucursalei Regionale CF Constanța, ai operatorului de transport feroviar Rail Operations SRL și ai constructorului Arcada Company SA.

Au fost evaluate proporția și urmările incidentului după care s-au luat măsuri de restabilire a circulației.

B.2. Cauzele incidentului

B.2.1. Cauza directă

Neasigurarea gabaritului de liberă trecere dintre liniile nr.10 și nr.11, după semnalul RX11, fapt care a permis ca la circulația fără oprire a trenului de marfă nr.58196010 pe linia nr.11 din stația CFR Fetești, locomotiva care a remorcat trenul, EA 1077 să lovească profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 care se afla pe linia nr.10.

Factorii care au contribuit la producerea incidentului

Staționarea profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 pe linia nr.10 în zona în care nu era asigurat gabaritul de liberă trecere dintre liniile nr 10 și nr.11;

Neasigurarea la locul execuției lucrărilor pe linia nr.10 a agenților L.

B.2.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea condițiilor stabilite de SRCF Constanța – Comisia Regională de Închideri de Linie, SDST și RV în telegrama nr.83 din 17 iunie 2024 prin care Arcada Company SA trebuia să asigure responsabil SC, SSM, SU, semnalizare, gabarit și redeschidere.

Nerespectarea condițiilor stabilite în „PRESCRIPTII DE LUCRU” pentru lucrări de reabilitare a liniilor 7-10 din stația CFR Fetești în sensul în care de Arcada Company SA trebuia să respecte cerința conform căreia, „Locurile de execuție a lucrărilor vor fi acoperite cu discuri roșii dublate de agenți L nominalizați de către executantul lucrărilor”.

B.2.3. Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare.

B.3. Grad de severitate

Fapta se clasifică ca incident feroviar produs în circulația trenurilor conform prevederilor art.8, Grupa A, pct. 1.14. din „Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România” aprobat prin H.G nr.117/2010.

B.4. Recomandări de siguranță.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 10.06.2025, trenul de marfă nr.58196010 a fost expedit din stația CFR Dornești la stația CFR Constanța Ferry-Boat.

La data de **11.06.2025**, ora **10:20**, trenul de marfă nr.58196010 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Operations SRL) a ajuns pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF**

Constanța, pe secția de circulație Fetești – Cernavodă Pod (linie dublă electrificată), în stația CFR Fetești. La trecerea fără oprire prin stația CFR Fetești, cu comandă de trecere pe linia nr.11 spre fir I Ramificația Borcea, după depășirea semnalului X11, a lovit un utilaj aparținând ARCADA SA, care staționa pe linia nr.10 (linie închisă de către constructor) și care se afla în gabaritul de liberă trecere al liniei nr.11.

Conform procesului verbal de citire și interpretare a benzii de vitezometru, trenul a fost expedit din stația CFR Țândărei la data de 11.06.2025 la ora 07:38, a circulat fără oprire până la Hm Movila, unde a garat la ora 07:59. La ora 09:20, trenul a fost expedit, a circulat fără oprire până în fața semnalului de intrare al stației CFR Fetești unde a oprit la ora 09:46. La ora 09:48, trenul a fost pus în mișcare, inductorul de 1000 Hz a fost activ, butonul „Atenție” a fost manipulat la viteza de 8 km/h, trenul a parcurs o distanță de 1682 m, la ora 09:57'17 viteza trenului a scăzut brusc de la 13 km/h la “0” km/h și a oprit la ora 09:57'43”.

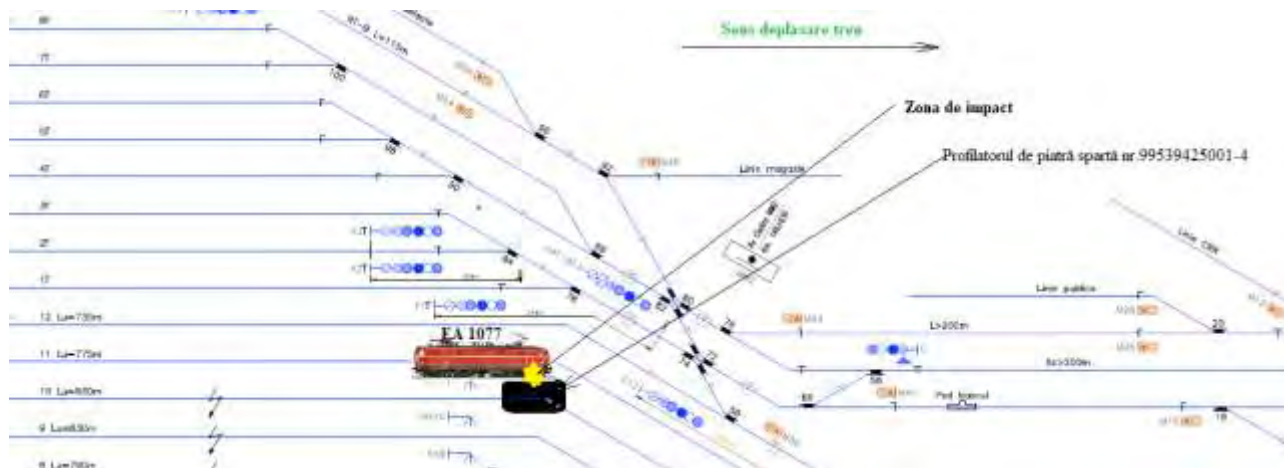


Figura nr.2 Schița locului producerii incidentului feroviar

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

CNCF „CFR” SA – Sucursala Regională CF Constanța

Infrastructura și suprastructura căii ferate la locul producerii incidentului feroviar sunt în administrarea Secției L3 Fetești.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe secția de circulație Fetești - Cernavodă sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT2 Fetești.

RAIL OPERATIONS SRL

Locomotiva EA 1077 este proprietatea Deutsche Bahn Cargo Romania SRL și închiriată de Rail Operations SRL.

Personalul de conducere și de deservire a locomotivei de remorcare a trenului de marfă nr.58196010, aparține Rail Operations SRL.

Instalația de comunicații feroviare de pe locomotivă este proprietatea operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo Romania SRL și este întreținută de agenți economici certificați ca furnizori de întreținere.

ARCADA COMPANY SA

Profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 este proprietate ARCADA COMPANY SA.

Personalul de conducere și de deservire a profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 aparține ARCADA COMPANY SA.

C. 2.2. Compunerea trenurilor

Trenul de marfă nr.58196010, a fost remorcat cu locomotiva EA 1077 și a avut în componere 25 vagoane încărcate, 150 osii, 1474 tone nete, 2099 tone brute, 675 metri, masa frânată automată după livret 1050 tone - de fapt 2099 tone și masa frânată de mână după livret 252 tone - de fapt 525 tone.

C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului

C.2.3.1 Linii

Descrierea traseului căii

Traseul căii ferate în stația CFR Fetești, pe linia nr.11, este în curbă cu raza 1500 m și palier.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate pe linia nr.11, este constituită din șine tip 49, cale cu joante în zona producerii incidentului, traverse de beton T18 și T13, prindere indirectă tip K și SKL12. Linia nu a fost reabilitată în zona producerii incidentului feroviar.

Suprastructura căii ferate pe linia nr.10, este constituită din șine tip 49, cale fără joante, traverse de beton, prindere directă tip Vossloch, linie închisă, care era în curs de reabilitare.

Viteza maximă de circulație prevăzută în „Livretul cu mersul trenurilor de marfă” al Sucursalei Regionale de Căi Ferate Constanța pentru trenul de marfă nr.58196010 care a circulat în condițiile trenului de marfă nr.61044, este de 80 km/h.

Pe linia nr.11 a fost introdusă restricția de 15km/h, începând cu data de 24 aprilie 2024.

C.2.3.2 Instalații

Stația CFR Fetești este dotată cu instalație tip CR3, cu manipulator și lumnoschemă separată, circulația pe distanța Fetești – Cernavodă se face pe BLA.

C.2.3.3 Materialul rulant

a. locomotiva electrică nr.91 53 0 401077-9

- locomotivă înscrisă în EVR;
 - putere – 5100 kW;
 - felul curentului
 - tensiunea nominală în linia de contact
 - tensiunea maximă în linia de contact
 - tensiunea minimă în linia de contact
 - tensiunea minimă de scurtă durată în linia de contact
 - frecvența nominală
 - formula osiilor
 - lungimea între tampoane
 - ecartament
 - sarcina pe osie
 - viteza maximă
 - forță tracțiune maximă
 - forță tracțiune continuă
 - puterea nominală unioară
 - puterea nominală de durată
 - echipamentul de frână pneumatică
 - Ri+RAC – 23.05.2025 la DBCR
 - revizie tip R1 - 07.05.2025 la SCRL Suceava;
 - revizie tip RT - 28.02.2025 la SCRL Suceava;
 - reparație planificată tip RG - 27.12.2024 la MARUB BRAȘOV;
 - construcție nouă – 1981 la Electroputere Craiova.
- | | |
|------------------------|--|
| - alternativ monofazat | |
| - 25 kV | |
| - 27,5 Kv | |
| - 19,5 kV | |
| - 17,5 kV | |
| - 50 Hz | |
| - Co' – Co' | |
| - 19.880 mm | |
| - 1.435 mm | |
| - 21,0 t | |
| - 120 km/h | |
| - 28,72 t | |
| - 26,75 t | |
| - 5400 kW | |
| - 5100 kW | |
| - automată tip KNORR | |

b. profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4

- vehicul înscris în RMR;
 - număr vehicul feroviar
 - lungimea peste tampoane
- | | |
|-------------|--|
| - 6705/88; | |
| - 13440 mm; | |

- înălțimea maximă - 3380 mm;
- ampatamentul - 6000 mm;
- ecartamentul - 1435 mm;
- diametrul roată rulare - 760 mm;
- masă - 22,5 t;
- viteză maximă de transport în regim remorcat - 100 km/h;
- viteză maximă de transport în regim autopropulsat - 90 km/h;
- viteză în regim de lucru profilat - 12 km/h;
- viteză în regim de lucru profilat și periat - 12 km/h;
- raza minimă a curbei în regim de transport - 75 m;
- raza minimă a curbei în regim de lucru - 90 m;
- supraînălțare maximă - 160 mm;
- efort axial maxim - 120 tone;
- frână directă - KNORR tip Zb11;
- frână automată - KNORR tip Fb12 cu triplă valvă KEICSL;
- frână de parcare - pneumatică, cu acționare pe osia din spate;
- a efectuat reparație periodică tip RR la data de 12.10.2023 la SC LOC.SER.REP. SRL;
- a efectuat revizie periodică tip RT la data de 08.08.2024 la SC LOC.SER.REP. SRL;

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare, din stația CFR Fetești, a fost asigurată prin stația RTF, în stare bună de funcționare.

C.2.5 Declanșarea planului de urgența feroviar

La locul producerii incidentului feroviar s-au prezentat șefii subunităților locale aparținând CNCF CFR SA, reprezentanții operatorului de transport Rail Operations SRL și reprezentanți ai AGIFER.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pierderi de vieți omenești sau răniți.

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului a fost înregistrată o pagubă materială de 24.500, lei (fără TVA).

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii incidentului au fost înregistrate două întârzieri de trenuri de călători cu un total de +59 minute întârziere.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

În urma producerii acestui incident nu au fost urmări asupra mediului.

C.4. Circumstanțe externe

La data de 11.06.2025, în jurul orei 10:20, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer acoperit, fără vânt cu temperatura în aer de +23°C.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Referitor la activitatea de deservire și conducere a locomotivei EA 1077 care a asigurat remorcarea trenului de marfă nr.58196010

Locomotiva EA 1077 a fost luată în primire în stația CFR Boboc în data de 11.06.2025 ora 03:30.

La trecerea trenului de marfă nr.58196010 prin stația CFR Fetești, după depășirea semnalului de ieșire de la linia nr.11 care avea indicația „LIBER cu viteză redusă. Semnalul următor este pe liber

cu viteză stabilită sau redusă”, a surprins în gabaritul liniei un utilaj care se afla pe linia nr.10, utilaj care se afla în staționare și era nesupravegheat. Când au constatat că utilajul se afla în gabaritul liniei nr.11, au dat semnale de atenție cu fluierul locomotivei și au luat măsuri de frânare rapidă a trenului. După acostarea utilajului, acesta s-a deplasat pe linia nr.10 aproximativ 25 metri. Nu au putut realiza mai din timp că utilajul de pe linia nr.10 se afla în gabaritul liniei nr.11, datorită configurației liniei nr.11, după semnalul de ieșire, linia este în curbă spre dreapta, spre linia nr.10.

Referitor la activitatea de deservire și conducere a mașinii de profilat prisma de piatră spartă nr.99539425001-4 care s-a aflat pe linia nr.10

În data de 11.06.2025, trebuiau executate lucrări de burat și de profilat, pe linia nr.10 cu mașina de profilat prisma de piatră spartă nr.99539425001-4.

În jurul orei 10:19, datorită apariției unei defecțiuni tehnice la plugul lateral bidirecțional partea dreaptă care s-a blocat, a asigurat utilajul contra fugirii și s-a deplasat la celălalt utilaj care executa lucrări pe linia nr.10 cap Y, să solicite ajutor colegilor pentru a putea executa lucrarea cu comandă manuală.

Când a plecat de la utilaj, nu a realizat că utilajul se afla în gabaritul liniei nr.10.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

La nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA

La momentul producerii incidentului feroviar CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare deține Autorizația de Siguranță nr.AS24005 care confirmă îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea Sistemului de Management al Siguranței al administratorului/gestionarului și permite acestuia să administreze/gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară și cu legislația națională aplicată, cu valabilitate până la data de 27.12.2026.

Operatorul de transport feroviar RAIL OPERATIONS SRL

Rail Operations SRL efectuează operațiuni de transport feroviar de marfă în interes public și/sau în interes propriu, inclusiv transport de mărfuri periculoase cu materialul rulant motor și tractat deținut.

În conformitate cu Certificatul Unic de Siguranță, deținut la momentul producerii incidentului, operatorul feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport pe secția de circulație unde s-a produs incidentul, conform Listei secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea certificatului unic de siguranță nr.RO1020210144, conform punctului 4.4 din certificat.

Locomotiva EA 1077 este deținută de Deutsche Bahn Cargo România SRL, care este și Entitate Responsabilă cu Întreținerea (ERI), în acest sens are un sistem propriu de întreținere prin care sunt realizate funcțiile operaționale de dezvoltare a întreținerii, gestionare a întreținerii parcului și funcția de efectuare a întreținerii, deținând în acest sens Certificat de Entitate Responsabilă cu Întreținerea nr.RO/33/0025/0013, emis la data de 28.05.2025 de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, cu valabilitate până la 27.05.2030, prin care se confirmă acceptarea sistemului de întreținere, în conformitate cu Directiva(UE) 2016/798 a Parlamentului European și al Consiliului și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei.

În Anexa acestui certificat, pentru efectuarea reviziilor planificate la locomotivele electrice 5100 Kw este menționat ca document de referință Specificația tehnică „Ri, RT, R1, R2/ Reparații accidentale / ST – REV 1 LE 5100 kW/2016.

C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare

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

- 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;

- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001;

- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor Construcțiilor și Turismului nr.1816 din 26.10.2005;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1815/2005;
- Ordinul MTI nr.1151/1752/2021 pentru aprobarea cadrului general privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor;
- Ordinul MTCT nr.1482/2006 pentru aprobarea Regulamentului de semnalizare nr.004;
- Ordinul MTCT nr.2229/2006 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201;
- Specificația tehnică „MAȘINA DE PROFILAT MATISA R20L” HSA-614-17-061, ediția 1 din 2017.

Surse și referințe:

- declarațiile personalului implicat în producerea incidentului feroviar;
- fotografii efectuate la locul producerii incidentului;
- procese verbale de constatare tehnică a instalațiilor și a infrastructurii feroviare.

C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant

C.5.4.1. Date constatate la linii

Nu au fost constatate deficiențe la infrastructura și suprastructura feroviară.

În data de 17.06.2024, ora 12:15, cu telegrama nr.83, a fost aprobată închiderea totală a circulației și manevrei trenurilor pe liniile 7-10 în vederea executării lucrărilor de reabilitare și *a fost stabilit responsabilul SC, SSM, SU, semnalizare, gabarit și redeschidere* aparținând Arcada Company SA. Din data de **02.06.2025, Arcada Company SA nu mai deținea responsabil SC, SSM, SU, semnalizare, gabarit și redeschidere**, postul era vacant și nu a fost desemnată altă persoană care să preia atribuțiile de responsabil.

La data de 17.06.2024 au fost întocmite prescripții de lucru pentru lucrări de reabilitare de către SRCF Constanța, însușite de Arcada Company SA. În prescripții este menționat faptul că *„Locurile de execuție a lucrărilor vor fi acoperite cu discuri roșii dublate de agenți L nominalizați de către executantul lucrărilor”*.

La data de 27.06.2024, au fost predate constructorului ARCADA COMPANY SA liniile nr.11, 12, 1T, 2T, 4T, 5T, 10T și prelungirea 9T pentru lucrări de reabilitare a liniilor.

La data de 24.04.2025, conform înscrisurilor din RRLISC începând cu ora 18:00, a fost redeschisă circulația și manevra pe liniile 11-12 vechi (10-11 noi), cu viteza maximă de 15 km/h pe toată lungimea. Lucrările la linii au fost terminate, gabarit asigurat, liniile 10-13 noi (11-2T vechi).

Linia nr.10 a fost predată constructorului la data de 01.07.2024.

În capătul Y al stației, după semnalul RX11 linia nr.11 nu a fost reabilitată. Prin executarea lucrărilor de reabilitare a liniei nr.10, aceasta a fost montată pe amplasamentul stabilit prin proiect, fapt pentru care nu a mai fost asigurat gabaritul de liberă trecere între liniile nr.10 și nr.11, după semnalul RX11.

C.5.4.2. Date constatate la instalațiile feroviare

Nu au fost constatate deficiențe la instalațiile feroviare.

C.5.4.3. Date constatate la materialul rulant

a. Locomotiva EA 1077:

În data de 11.06.2025 în stația CFR Ferry-Boat a fost efectuată verificarea tehnică a locomotivei, ocazie cu care au fost constatate următoarele (foto nr.1):

- locomotiva este proprietate Deutsche Bahn Cargo România SRL și închiriată de Rail Operations SRL;
- tablă îndoită pe o suprafață de cca 1 mp pe partea mecanicului, la postul de conducere II;
- mână curentă frontală ruptă, partea mecanicului, la postul de conducere nr.II;
- fusta mașinii avariata pe o lungime de cca 2 m liniari, partea mecanicului, la postul de conducere nr.II;
- treaptă acces pervaz frontal ruptă, partea mecanicului, la postul de conducere nr.II;

- pervaz frontal post nr.II partea mecanic avariata;
- mână curentă acces sala mașinii îndoită, post nr.II.



Foto nr.1 Avariile la locomotiva EA 1077

b. Profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4:

În stația CFR Fetești a fost efectuată verificarea tehnică a profilatorului de piatră spartă nr.99539425001-4, ocazie cu care au fost constatate următoarele:

- este proprietate ARCADA COMPANY SA;
- au fost constatate urme de vopsea roșie pe articulația superioară plug lateral bidirecțional stânga (Foto nr.2);
- au fost constatate urme de lovituri pe plugul lateral bidirecțional stânga, zona frontală spate(Foto nr.3);
- la data producerii incidentului, sistemul de coborâre al aripilor de pe partea dreaptă și stângă funcționa doar în regim manual.



Foto nr.2 și nr.3 Urmele de pe profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4

C.5.5. Interfață om-mașină-organizație

Toți cei implicați în producerea incidentului dețin avizele de aptitudine medicală și psihologică în termen de valabilitate pentru funcțiile pe care le exercită.

C.6. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Starea tehnică a suprastructurii căii nu a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Starea tehnică a instalațiilor feroviare nu au influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei EA 1077

Starea tehnică a locomotivei EA 1077 nu a influențat producerea incidentului feroviar, conform constatărilor de la pct.C 5.4.3.

C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Incidentul feroviar s-a produs din cauza faptului că în timpul executării lucrărilor de reabilitare a liniei nr.10 din stația CFR Fetești, nu a mai fost asigurat gabaritul de liberă trecere dintre liniile nr.10 și nr.11, după semnalul RX11. Acest lucru a permis ca la circulația fără oprire a trenului de marfă nr.58196010 pe linia nr.11 din stația CFR Fetești, locomotiva care a remorcat trenul, EA 1077 să lovească plugul lateral bidirecțional stânga și articulația superioară a plugului lateral bidirecțional stânga de la profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 care staționa pe linia nr.10, în zona în care nu era asigurat gabaritul de liberă trecere dintre liniile nr.10 și nr.11.

C.7 Cauzele producerii incidentului

C.7.1 Cauza directă.

Neasigurarea gabaritului de liberă trecere dintre liniile nr.10 și nr.11, după semnalul RX11, fapt care a permis ca la circulația fără oprire a trenului de marfă nr.58196010 pe linia nr.11 din stația CFR Fetești, locomotiva care a remorcat trenul, EA 1077 să lovească profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 care se afla pe linia nr.10.

C.7.2. Factorii care au contribuit la producerea incidentului

Staționarea profilatorul de piatră spartă nr.99539425001-4 pe linia nr.10 în zona în care nu era asigurat gabaritul de liberă trecere dintre liniile nr 10 și nr.11;

Neasigurarea la locul execuției lucrărilor pe linia nr.10 a agenților L.

C.7.3. Cauze subiacente:

Nerespectarea condițiilor stabilite de SRCF Constanța – Comisia Regională de Închideri de Linie, SDST și RV în telegrama nr.83 din 17 iunie 2024 prin care Arcada Company SA trebuia să asigure responsabil SC, SSM, SU, semnalizare, gabarit și redeschidere.

Nerespectarea condițiilor stabilite în „PRESCRIPTII DE LUCRU” pentru lucrări de reabilitare a liniilor 7-10 din stația CFR Fetești în sensul în care de Arcada Company SA trebuia să respecte cerința conform căreia, „Locurile de execuție a lucrărilor vor fi acoperite cu discuri roșii dublate de agenți L nominalizați de către executantul lucrărilor”.

C.7.4. Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare.

D. Măsuri care au fost luate

Cu actul nr.741 din 30 iunie 2025, pentru prevenirea producerii incidentelor cu caracter similar cu acesta, ARCADA COMPANY SA a dispus următoarele măsuri:

1. Organizatorice

- Verificarea și actualizarea procedurilor interne;
- Instruirea suplimentară a personalului de bord;
- Realizarea testărilor medicale și psihologice suplimentare;
- Reevaluarea programului de muncă al personalului;

Termen de realizare: 60 zile

Răspunde: conducătorul locului de munca

2. Disciplinare

- Aplicarea de sancțiuni conform Codului Muncii și Regulamentului Intern.

Termen de realizare: 60 zile

Răspunde: Inspector Resurse Umane.

3. De preventive și de instruire

- Organizarea unui program de instruire colectivă;
- Prelucrarea Procesului Verbal de Cercetare cu toți angajații societății;
- Verificarea competențelor profesionale ale personalului;

Termen de realizare: 60 zile

Răspunde: conducătorul locului de munca.

E. Recomandări de siguranță

Având în vedere că pe perioada efectuării investigării incidentului feroviar, ARCADA COMPANY SA a dispus măsuri corective menționate la punctul „D. Măsuri care au fost luate”, comisia de investigare consideră că nu este necesară emiterea de recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite către ASFR, administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului feroviar de marfă Rail Operations SRL.