



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 05.07.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CFR București, pe secția de circulație Lehliu - București, prin executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Interregio nr.11506005



Raport final
23.12.2025

AVERTISMENT

Acest RAPORT prezintă date, analize, concluzii și recomandări privind siguranța feroviară, în urma activității de investigație ale comisiei tehnice coordonată de către un investigator principal, numită de prin decizie a Directorului General a Agenției de Investigare Feroviare Române – AGIFER, în scopul identificării circumstanțelor, stabilirea cauzelor și determinării factorilor ce au condus la producerea acestui accident feroviar.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.117/2010 de aprobare a 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, OUG 73/2019 privind siguranța feroviară și Ordonanța de Urgență nr.33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar, aprobată prin Legea nr.42 din 22 martie 2016.

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.

Investigația a fost realizată independent de orice anchetă judiciară și nu s-a ocupat în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilități individuale sau colective. Investigația are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare, prin determinarea reală a cauzelor și împrejurărilor care au dus la producerea acestui accident feroviar și stabilirea recomandărilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

În consecință, utilizarea acestui RAPORT în alte scopuri decât în cele cu privire la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

CUPRINS

	Pag.
A.PREAMBUL.....	4
A.1. Introducere.....	4
A.2. Procesul investigației.....	4
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	4
B.1. Descrierea pe scurt a incidentului	4
B.2. Cauzele incidentului	5
B.3. Grad de severitate	6
B.4. Recomandări de siguranță	6
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	6
C.1. Descrierea incidentului.....	6
C.2. Circumstanțele incidentului.....	7
C.2.1. Părțile implicate.....	7
C.2.2. Compunerea trenului	8
C.2.3.Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului ..	8
C.2.3.1. Linii.....	8
C.2.3.2. Instalații.....	8
C.2.3.3. Locomotiva.....	8
C.2.3.4. Vagoane.....	8
C.2.4. Mijloace de comunicare.....	8
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar	8
C.3. Urmările incidentului.....	8
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....	8
C.3.2. Pagube materiale.....	8
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	8
C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului.....	8
C.4. Circumstanțe externe.....	8
C.5. Desfășurarea investigației.....	9
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	9
C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....	11
C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....	11
C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant ..	11
C.5.4.1. Date constatate la linii	11
C.5.4.2. Date constatate la instalațiile feroviare	11
C.5.4.3. Date constatate la tren	12
C.5.5. Interfața om – mașină – organizație	12
C.6. Analiză și concluzii	12
C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii	12
C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare	12
C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și vagoanelor	13
C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului	13
C.7. Cauzele incidentului.....	13
C.7.1. Cauza directă.....	13
C.7.2. Cauze subiacente	13
C.7.3. Cauze primare	14
D. Masuri care au fost luate.....	14
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	14

A. PREAMBUL

A.1. Introducere

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, denumit în continuare *Regulament de Investigare*, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER asigură investigatorul principal pentru incidentele produse în circulația trenurilor.

Acțiunea de investigare s-a desfășurat împreună cu reprezentanții operatorilor economici implicați, independent de orice anchetă judiciară și nu are ca scop stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare* și are ca obiectiv prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare, prin determinarea împrejurărilor și identificarea cauzelor care au dus la producerea acestui incident feroviar și, dacă este cazul, stabilirea recomandărilor de siguranță necesare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Utilizarea acestui RAPORT DE INVESTIGARE în alte scopuri decât cele referitoare la prevenirea producerii accidentelor și incidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare, poate conduce la interpretări eronate care nu corespund scopului prezentului document.

A.2. Procesul investigației

Având în vedere avizarea nr.9/2025 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 05.07.2025, ora 18:38, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CFR București, pe secția de circulație Lehliu – Hm Pajura (linie dublă electrificată), la Ramificație Pajura, prin executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Interregio nr.11506005 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători Astra Trans Carpatic SRL) și luând în considerare faptul că incidentul a fost clasificat inițial ca „incident produs în circulația trenurilor” conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.13 din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr.I.279/2025 a Directorului General Adjunct, a fost desemnat ca investigator principal pentru acest incident un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate în incidentul feroviar, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin decizia nr.1110/134/2025, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în acest incident, respectiv CNCF „CFR” SA și Astra Trans Carpatic SRL.

REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 05.07.2025 IDM dispozitor din stația CFR București Băneasa a transmis către Hm Pajura avizul de plecare al trenului nr.11086005 care circula în direcția Chitila, în loc de avizul de trecere pentru trenul nr.11506005 care circula în direcția București Nord. După primirea avizului de plecare pentru trenul nr.11086005, IDM dispozitor din Hm Pajura l-a înscris în Registrul Special Căii Libere după care a efectuat parcurs de trecere în direcția Ram Pajura – Hm Pajura – Chitila, conform trasei acestuia.

Mecanicul de la trenul nr.11506005, după ce a depășit semnalul YB din Ram Pajura a oprit trenul pe secțiunea IIA din Hm Pajura și a comunicat către IDM dispozitor că a fost îndrumat în direcție eronată spre stația CFR Chitila în loc de stația CFR București Nord.

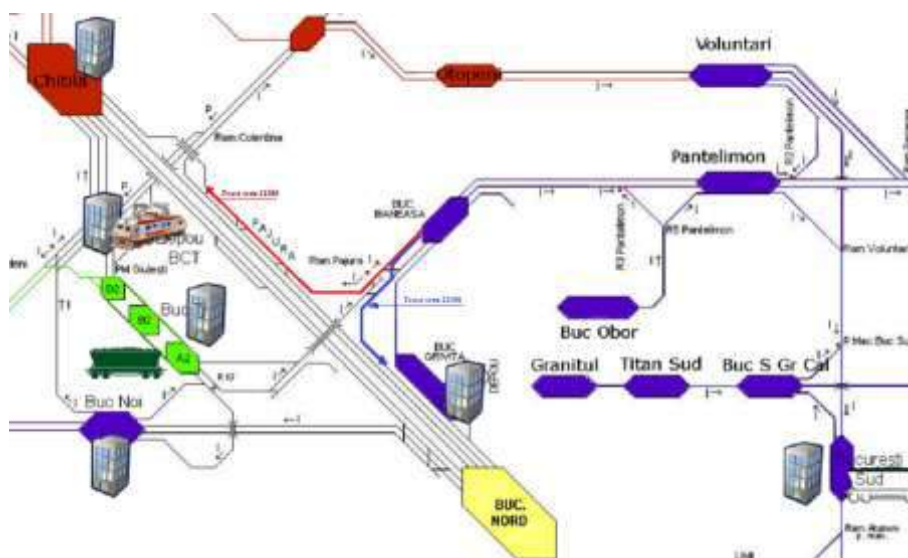


Figura nr.1 Schita Complex Bucuresti

În urma incidentului nu s-au înregistrat victime omenesti si nici pagube la linii si instalatii.

B.2. Cauzele incidentului

B.2.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană produsă în exercitarea serviciului de mișcare a IDM de serviciu din stația CFR București Băneasa, prin transmiterea eronată a avizului de plecare pentru trenul IR nr.11086005 în loc de avizul de trecere pentru trenul IR nr.11506005 către IDM dispozitor din Hm Pajura, ceea ce a condus la îndrumarea trenului în direcția Chitila în loc de Bucuresti Nord.

Factori care au contribuit:

1. Înregistrarea eronată în registrul de mișcare al stației CFR București Băneasa a avizului de trecere a trenului IR nr.110860051 în loc de trenul IR nr.1506005, așa cum a fost transmis de stația CFR Pantelimon.
2. Netransmiterea de către operatorul RC a dispoziției RC cu privire la minutele întârziere pe care le avea la momentul respectiv trenul IR nr.11086005 aflat în circulație pe secția Lehliu – București.
3. Comunicarea defectuoasă prin stația RTF între IDM dispozitor din stația CFR București Băneasa, IDM din Hm Pajura și mecanicul de locomotivă de la trenul IR nr.11506005 la efectuarea comenzii de trecere prin stația CFR București Băneasa și Hm Pajura.
4. Nerecepționarea de către IDM din stația CFR București Băneasa a datelor trenului IR nr.11506005 în stația de lucru aferenta sistemului IRIS, transmise prin sistemul IRIS de către IDM din stația CFR Pantelimon și neintroducerea datelor acestui tren imediat după în registrul de mișcare.

B.2.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor :

- art.121 pct.5 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația privind avizarea prin dispoziție scrisă a circulației trenurilor la alte ore decât cele prevăzute în programul zilnic de circulație;
- art.189 lit.a) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005 și art.136. pct.(1) litera „a, b, c” pct.(2) și (3) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” Nr. 201 referitor la obligația ca IDM și

mecanicul de locomotivă să-și comunice și să-și confirme reciproc, prin radiotelefon condițiile de intrare, trecere, oprire, ieșire în/prin/din stație și de circulație între stații;

- art.260 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM privind raportarea datelor de circulație a trenurilor prin intermediul stației de lucru IRIS.

B.2.3. Cauze primare:

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

B.3. Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform prevederilor **art.8, grupa A, pct.1.13** din *Regulamentul de investigare* - „executarea eronată a parcursurilor de intrare, de ieșire sau de trecere a trenurilor”.

B.4. Recomandări de siguranță.

Nu au fost identificate recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 05.07.2025 la ora 18:30 IDM dispozitor din stația CFR Pantelimon a transmis telefonic către stația CFR București Băneasa avizul de trecere pentru trenul IR nr.11506005. În cadrul aceleiași convorbiri stația CFR București Băneasa a transmis către stația CFR Pantelimon avizul de plecare pentru trenul R nr.10183005 care a plecat la ora 18:28. La ora 18:36 IDM dispozitor din stația CFR București Băneasa a transmis către Hm Pajura avizul de plecare pentru trenul nr.11086005 care urma să circule în direcția Chitila, în loc de avizul de trecere pentru trenul nr.11506005 care circula în direcția București Nord. Urmare avizului primit, IDM dispozitor din Hm Pajura a efectuat parcurs de trecere pentru trenul nr.11086005, în direcția Ram Pajura – Hm Pajura – Chitila, conform trasei acestuia.

După consultarea documentelor existente la stația CFR Păsărea, stația CFR Pantelimon, stația CFR București Băneasa și Hm Pajura la data de 06.07.2025, au rezultat următoarele aspecte:

-la verificarea registrului de mișcare de la stația CFR Păsărea nu au fost sesizate modificări cu privire la înregistrarea trenului IR nr.11506005.

-la verificarea registrului de mișcare de la stația CFR Pantelimon nu au fost sesizate modificări la înregistrarea trenului IR nr.11506005, nu au fost constatate file rupte din registru, registrul de mișcare era numerotat, numerotarea fiind făcută cu aceeași culoare și scris.

-la verificarea registrului de mișcare de la stația CFR București Băneasa au fost observate modificări făcute în registru de IDM dispozitor - numărul trenului IR nr.11086005 era modificat în trenul IR nr.11506005.

-la verificarea registrului de mișcare de la Hm Pajura au fost observate modificări făcute în registru IDM dispozitor unde numărul de tren IR nr.11086005 era tăiat cu o linie iar sub el era înscris numărul de tren IR nr.11506005.

Din declarațiile salariaților implicați a rezultat că IDM de serviciu de la stația CFR București Băneasa a perceput și înregistrat eronat avizul de trecere pentru trenul IR nr.11086005 în loc de IR nr.11506005 deși IDM dispozitor al stației CFR Pantelimon a transmis corect acest aviz.

Pentru primirea trenului IDM dispozitor de la stația CFR București Băneasa a efectuat comandă de intrare la linia III directă crezând că este trenul IR nr.11086005, semnalul de intrare Y afișa indicația de galben și după depășirea semnalului de intrare a efectuat imediat și comanda de ieșire cu semnalul de ieșire YIII cu indicația de verde.

IDM exterior de la stația CFR București Băneasa care a intrat de serviciu în tura de 05/06.07.2025 și se afla pe peron pentru întâmpinarea trenului IR nr.1887005 a defilat și trenul IR nr.11506005, tren care nu i-a fost adus la cunoștința de către IDM dispozitor.

După trecerea prin stație a trenului IR nr.11506005, a comunicat prin stația RTF că este în regulă și semnalizat, dar mecanicul de locomotivă nu a răspuns. IDM dispozitor al stației CFR București Băneasa a transmis mai departe la Hm Pajura avizul de plecare pentru trenul IR nr.11086005, fără a observa că acesta a trecut fără oprire prin stație, fără a staționa la peron la linia III pentru schimbul personalului de

tracțiune și primirea ordinului de circulație privind avizarea unor restricții de viteză pe distanța București Băneasa – Chitila – Ploiești Vest.

IDM dispozitor din Hm Pajura, după primirea avizului de plecare pentru trenul IR nr.11086005 a efectuat parcurs de trecere, în direcția Ram Pajura – Hm Pajura – Chitila, conform trasei acestuia. Mecanicul de la trenul nr.11506005, după ce a depășit semnalul YB din Ram. Pajura a oprit trenul pe secțiunea IIA din Hm Pajura și a comunicat către IDM dispozitor că a fost îndrumat în direcție eronată spre stația CFR Chitila în loc de stația CFR București Nord.



Foto nr.1: Monitor Hm Pajura - parcurs tren (verde) spre Chitila

După producerea incidentului feroviar manifestat prin efectuarea eronată a parcursului trenului IR nr.11506005 către stația CFR Chitila în loc de stația CFR București Nord, IDM dispozitor din Hm Pajura a modificat în registrul de mișcare numărul trenului, respectiv a tăiat trenul IR nr.11086005 și a înscris trenul corect, respectiv IR nr.11506005.

Pentru expedierea trenului la stația CFR București Nord, IDM dispozitor din Hm Pajura a luat legătura telefonică cu mecanicul trenului IR nr.11506005 și au stabilit de comun acord să dea trenul înapoi de pe secțiunea IIA din Hm Pajura până pe secțiunea IAD Fir 2 Ram. Pajura – București Băneasa în fața semnalului de intrare YB. Pentru realizarea acestui lucru IDM dispozitor din Hm Pajura a efectuat comandă de circulație cu semnalul XCE Ram. Pajura, mecanicul a schimbat postul și a pus în mișcare trenul IR nr.11506005 până pe secțiunea 1AD Fir 2 Ram Pajura – București Băneasa, după care a oprit și a comunicat către IDM dispozitor din Hm Pajura că este în fața semnalului de intrare YB și poate merge în direcția București Nord. IDM dispozitor de la Hm Pajura a efectuat comanda de circulație cu semnalul YB în direcția București Nord.



Foto nr.2 Semnalul luminos YB în direcția Chitila



Foto nr.3 Semnalul luminos de ramificație YB în direcția București Nord

La verificarea datelor introduse în sistemul informatic IRIS s-a constatat faptul că stația CFR București Băneasa, Hm Pajura și stația CFR București Nord au raportat în sistem date eronate care nu erau conforme

cu realitatea. Astfel trenul IR nr.11506005 apare în sistemul IRIS garat în stația CFR București Nord, la linia 6, la ora 18:44, în realitate trenul IR nr.11506005 a sosit în stația București Nord la ora 18:59.

La verificarea în sistemul IRIS a transmiterii avizului de trecere de la stația CFR Pantelimon către stația CFR București Băneasa acesta nu apare la stația CFR București Băneasa din cauza unor deficiente în aplicație care nu au fost semnalate până la momentul producerii incidentului feroviar.

Avizul de trecere/plecare se transmite obligatoriu conform „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005 art. 191, prin instalația de telecomunicații către stația/halta de mișcare interesată.

La verificarea graficului de circulație de pe firul RC Lehliu, trenul IR nr.11506005 apare cu oprire în stația CFR București Băneasa de la ora 18:35 până la ora 18:36 și nu este analizat pe graficul de circulație de către operatorul de circulație, nu este întocmită notă pe graficul de circulație cu privire la oprirea neitinerară a trenului.

Operatorul de circulație nu a avizat prin dispoziție scrisă întârzierea trenului IR nr.11086005 care a intrat la stația CFR Lehliu cu o întârziere de +45 minute.

Pe întreaga distanță de circulație a trenului IR nr.11506005 pe SRCF București (stația Sarulești - Hm Pajura), mecanicul de locomotivă nu a comunicat cu IDM de serviciu, cu toate că a fost apelat prin stația RTF de către toate punctele de secționare.

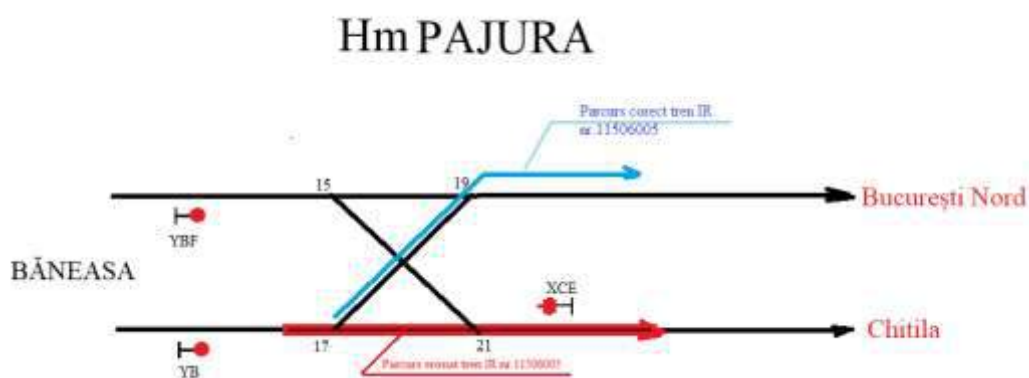


Figura nr.2: Schița Ram. Pajura și poziția trenului IR nr.11506005 în momentul producerii incidentului

Urmare acestui fapt, nu au fost întârzieri de trenuri.

Nu s-au înregistrat victime omenești.

Nu s-au înregistrat pagube la linii și instalații.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CFR București pe secția de circulație Ram. Pajura – Lehliu. Instalațiile de comunicații feroviare de pe secția de circulație Ram. Pajura – Lehliu sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații SC Telecomunicații CFR SA.

Personalul care a executat parcursul de trecere pentru trenul de călători Interregio nr.11506005 aparține Sucursalei Regionale CFR București.

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

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe secția de circulație Ram. Pajura – Sarulești sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT1 București.

C. 2.2. Compunerea trenului

Trenul de călători IR nr.11506005 a fost format din 2AM-uri aparținând Astra Trans Carpatic.

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Linia curentă dintre stațiile CFR București Băneasa – Ram. Pajura este linie dublă, electrificată. În zona producerii incidentului, configurația traseului căii ferate este în aliniament și palier.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii ferate este alcătuită din șină tip 60, pe traverse de beton tip W00 cu prindere directă tip W14, prisma de piatră spartă fiind completă.

Viteza maximă de circulație pe zona producerii incidentului conform livretului cu mersul trenurilor de călători este de 120 km/h pe linie directă și 30 km/h în abateri.

C.2.3.2 Instalații

Hm Pajura ce are ca post îndepărtat Ram. Pajura este dotată cu instalație de centralizare electronică Electronica CE de tip ESTW L 90 RO din Complexul Feroviar București Nord, iar organizarea circulației feroviare se efectuează după sistemul blocului de linie automat.

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între personalul de locomotivă și impiegații de mișcare, de pe distanța de circulație a trenului, a fost asigurată prin stații RTF, aflate în stare bună de funcționare.

C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar

Avizarea acestui incident feroviar a fost făcută în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare*, nefiind necesară declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor.

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 nu au fost înregistrate pagube materiale.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii incidentului nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri.

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 05.07.2025, la momentul producerii incidentului vizibilitatea a fost bună, cer senin, fără vânt cu temperatura în aer de +35°C, pe timp de zi.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Ramura mișcare

Referitor la activitatea personalului cu responsabilități în asigurarea circulației feroviare

Din cele declarate de **IDM dispozitor din stația CFR Pantelimon** se pot reține următoarele:

- în jurul orei 18:27 a primit de la IDM Pasărea avizul de trecere pentru trenul IR nr.11506005, a efectuat parcurs de trecere pe linia III directă, apoi a apelat prin stația RTF pe mecanicul trenului;
- după câteva solicitări prin stația RTF către mecanicul trenului IR nr.11506005, acesta nu a răspuns la stația RTF și a defilat trenul aflat în circulație;
- la întoarcerea în biroul de mișcare a transmis către stația CFR București Băneasa avizul de trecere pentru trenul nr.11506005, iar IDM stația București Băneasa a transmis avizul de plecare pentru trenul nr.10183005;
- a introdus datele de circulație în sistemul IRIS cu privire la ora de trecere a trenului IR nr.11506005.

Din cele declarate de **IDM dispozitor București Băneasa** se pot reține următoarele:

- a fost sunat pe instalația TC de IDM dispozitor Pantelimon care a transmis avizul de trecere pentru trenul IR nr.11086005 la ora 18:30, a înscris avizul de trecere în registrul de mișcare;
- a efectuat comanda de intrare la linia III directă în stația CFR București Băneasa pentru trenul IR nr.11086005 și când trenul era pe secțiunea I AD a comunicat prin stația RTF către mecanicul trenului IR nr.11086005 că intră la linia III directă cu oprire, dar nu a primit nici un răspuns prin stația RTF din partea mecanicului;
- când trenul IR nr.11086005 a intrat pe linia de garare, a efectuat și comandă de ieșire de la linia III în direcția Pajura;
- a transmis în sistemul IRIS ora de garare 18:35 la linia III pentru trenul IR nr.11086005;
- a transmis către IDM de serviciu de la Hm Pajura avizul de plecare la ora 18:36;
- după plecarea trenului IR nr.11086005 a fost sunat de către operatorul RC de pe firul RC Lehliu care a întrebat ce tren a introdus în sistemul IRIS, și i-a comunicat că a introdus în sistemul IRIS trenul IR nr.11086005 care a venit din direcția Pantelimon;
- operatorul RC i-a adus la cunoștință că nu este trenul IR nr.11086005 și este trenul nr.11506005;
- i-a comunicat operatorului RC că așa a primit avizul de trecere de la stația CFR Pantelimon iar atunci, acesta a sunat la stația CFR Pantelimon pentru a se convinge ce tren s-a transmis. IDM din stația CFR Pantelimon a afirmat că a transmis trenul nr.11506005;
- a efectuat modificări în registrul de mișcare cu privire la datele de circulație ale trenului IR nr.11086005 pe care le-a modificat în trenul nr.11506005.

Din cele declarate de **IDM exterior București Băneasa tura de zi** se pot reține următoarele:

- a fost de serviciu în data de 05.07.2025 tura de zi;
- în jurul orei 17:40 s-a prezentat la biroul de mișcare mecanicul de locomotivă care urma să efectueze schimbul de personal de tracțiune la trenul IR nr.11086005 care trebuia să circule pe distanța București Băneasa - Brașov;
- la ora 17:50 a efectuat verificarea cu aparatul etilotest a mecanicului de locomotivă;
- în jurul orei 18:00 a întocmit ordin de circulație pentru trenul IR nr.11086005 cu restricțiile de viteză pe distanța Buftea – Crivina;
- după întocmirea OC (ordin de circulație), a înmănat formularul sub semnătură mecanicului ce urma să remorce trenul IR nr.11086005;
- la ora 18:32 a predat serviciul de mișcare.

Din cele declarate de **IDM exterior București Băneasa de serviciu în data de 05/06.07.2025** se pot reține următoarele:

- a luat serviciul de mișcare în primire la ora 18:32;
- în jurul orei 18:40 se afla la linia 1 a stației CFR București Băneasa pentru întâmpinarea, respectiv expedierea trenului nr.1887005;
- la ora 18:41 a expediat trenul nr.1887005, apoi a defilat trenul IR nr.11506005 și a comunicat prin stația RTF trecerea completă a acestuia prin stație;
- în jurul orei 19:05 IDM dispozitor l-a avizat verbal că trenul IR nr.11086005 urmează a gara la linia III;
- s-a deplasat la linia III unde a întâmpinat trenul IR nr.11086005;
- trenul IR nr.11086005 a staționat la linia III circa 5-6 minute, în acest timp personalul de tracțiune s-a schimbat, iar în jurul orei 19:16 l-a expediat, apoi a comunicat prin stația RTF mecanicului trenului IR nr.11086005 ieșirea completă și semnalizată a trenului din stație.

Din cele declarate de **IDM dispozitor Hm Pajura** se pot reține următoarele:

- a primit avizul de trecere pentru trenul IR nr.11086005 și nu pentru trenul nr.11506005;
- a efectuat comandă conform livretului de mers către stația CFR Chitila;
- a solicitat prin stația RTF mecanicului trenului IR nr.11086005 pentru a comunica trecerea către stația CFR Chitila, dar nu a primit nici un răspuns;
- după ce trenul comunicat de stația CFR București Băneasa a depășit semnalul de intrare din Ram. Pajura, tot IDM din stația CFR București Băneasa i-a comunicat că de fapt este trenul IR nr.11506005 având destinația stația CFR București Nord;
- după ce IDM din stația CFR București Băneasa i-a comunicat faptul că nu este trenul nr.11086005 ci este trenul nr.11506005, a solicitat prin stația RTF pe mecanicul trenului nr.11506005 dar acesta nu a răspuns la stația RTF, ulterior a reușit să ia legătura cu mecanicul de locomotivă prin telefonul mobil;

- după ce a aflat că trenul din Hm Pajura nu este trenul IR nr.11086005 nu a mai luat legătura cu nimeni;
- după ce mecanicul de la trenul IR nr.11506005 a oprit pe secțiunea IIA din Ram. Pajura, la înțelegere cu acesta prin telefonul mobil a pus semnalul XCE pe liber către Fir 2 Ram. Pajura – București Băneasa;
- trenul a fost retras până la semnalul YB din Ram. Pajura și a efectuat comandă de trecere către stația CFR București Nord;
- nu a avizat conducerea stației despre cele întâmplate în circulația trenului IR nr.11086005;
- a introdus în sistemul IRIS date eronate cu privire la circulația trenului nr.11506005.

Din cele declarate de **Operator Fir RC Lehliu** se pot reține următoarele:

- în jurul orei 18:35, urmărind circulația trenurilor a observat că stația CFR București Băneasa a raportat trenul nr.11506005 timpuriu la stația Pantelimon cu oprire;
- a apelat stația CFR București Băneasa și IDM a comunicat că trenul este IR nr.11086005 și nu nr.11506005;
- a apelat și stația CFR Pantelimon și a solicitat lămuriri în acest sens;
- au existat discuții contradictorii pe instalația de comunicație RC între IDM din stația CFR București Băneasa și IDM din stația CFR Pantelimon în sensul că IDM din stația CFR Pantelimon a transmis avizul de plecare pentru trenul nr.11506005 iar stația CFR București Băneasa susține că a primit avizul de plecare pentru trenul IR nr.11086005;
- ulterior a aflat că trenul IR nr.11506005 a fost îndrumat eronat de la Hm Pajura;
- a adus la cunoștința șefului de tură după care a predat serviciul.

Din cele declarate de **Șef RRC București adjunct** se pot reține următoarele:

- instruirea teoretică și practică la RRC București se face de către Șef RRC București Adjunct;
- a fost prelucrat incidentul din Hm Ploiești Triaj din data de 10.02.2025 cu personalul din subordine de la RRC București;
- întârzierile de la trenurile de calatori trebuie aduse la cunoștința personalului interesat prin dispoziția scrisă a operatorului RC;
- nu a fost avizat de cele întâmplate în circulația trenului IR nr.11506005, a aflat când a venit la serviciu în data de 07.07.2025, când a verificat avizările făcute în perioada în care nu a fost la serviciu, în restul perioadei anterioare fiind liber de serviciu.

Ramura tracțiune

Din cele declarate de ***mecanicului de locomotivă care a condus locomotiva trenului IR nr.11506005*** se pot reține următoarele:

- a fost de serviciu în data de 05.07.2025, la tren IR nr.11506005, cu AM5714;
- de la Ram. Pajura a primit comandă de ieșire de la linia 2 cu parcurs în poziție pe liber;
- datorita luminii puternice nu a putut observa indicatorul de direcție iar în baza semnalului permisiv a continuat mersul;
- după depășirea semnalului fără atacarea macazului a observat parcursul eronat în direcția Chitila;
- după ce a oprit a luat legătura cu IDM din Ram. Pajura și acesta i-a solicitat să dea trenul înapoi în baza semnalului permisiv;
- după ce a ajuns în Ram. Pajura, la semnalul YB, a fost pusă comandă pe liber către stația CFR București Nord și a circulat normal până la destinație;
- la semnalul de intrare YB în Ram. Pajura a avut culoarea verde dar „nu e sigur de afirmație”;
- a urmărit parcursul și a observat că parcursul nu era pentru trenul IR nr.11506005 în direcția București Nord ci era în direcția Chitila;
- nu a putut observa direcția de mers afișată pe indicatorul de direcție al semnalului YB;
- indicația semnalului YB trebuia să fie verde cu 3 și probabil nu a observat „cifra”;
- a comunicat prin stația RTF cu toate stațiile care l-au solicitat;
- de la stația CFR Sărulești până la Hm Pajura nu a fost solicitat, probabil datorită „disfuncționalităților” și nu a auzit că a fost solicitat.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

C.5.2.1. La momentul producerii evenimentului, CNCF „CFR” SA în calitate de gestionar al infrastructurii feroviare, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798 privind siguranța feroviara și Regulamentul delegat (UE) 2018/762, a OUG 73/2019 privind siguranța feroviară și Recomandare UE 2019/780, aflându-se în posesia Autorizației de siguranță partea cu numărul de identificare AS 24005, valabilă până la data de 27.12.2029. În cadrul Sistemului de Management Calitate – Mediu – Siguranță, la data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA avea întocmită Procedura de Sistem Managementul Riscului – cod PS 0 - 6.1, ediția 3, cu intrare în vigoare în data de 19.11.2018. Printre Documentele de referință care au stat la baza elaborării acestei proceduri, se regăsesc Regulamentul (UE) nr.1169/2010, Regulamentul (UE) nr.762/2018 și Regulamentul (UE) nr.402/2013. Scopul procedurii menționate este de a stabili „modul de identificare și evaluare a riscurilor, de stabilire a strategiei de risc, precum și de implementare și monitorizare a măsurilor de control și a eficacității acestora, prin minimizarea efectelor negative ale riscurilor ori pentru valorificarea unor posibile oportunități”.

În baza procedurii menționate mai sus, la nivelul SRCF București, există întocmit și a fost pus la dispoziția comisiei de investigare, un extras din Registrul de riscuri. Conform acestui registru la poziția nr.15 se regăsește riscul „Efectuarea eronată a parcurșului de ieșire”, cauzele apariției acestuia fiind „nerespectarea prevederilor instrucționale privind primirea/expedierea trenurilor”. Pentru ținerea sub control/gestionarea acestui risc, administratorul infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA, a dispus următoarele măsuri:

- control prin sondaj;
- instruire profesională;
- Ședința de analiza/grup de lucru.

În cursul programului de instruire teoretică a fost atins și subiectul privind riscul „Efectuarea eronată a parcurșului de ieșire” (luna martie) dar având în vedere numărul cazurilor înregistrate pe SRCF București se impune o atenție sporită a acestui risc în programa de instruire.

C.5.2.2. La nivelul operatorului de transport feroviar de călători Astra Trans Carpatc SRL

La momentul producerii incidentului feroviar, Astra Trans Carpatc SRL, în calitate de operator de transport feroviar efectuează operațiuni de transport feroviar de călători în interes public și/sau în interes propriu, cu materialul rulant motor și tractat deținut. În conformitate cu Certificatul Unic de Siguranță, nr.RO1020210101, deținut la momentul producerii incidentului, cu valabilitate pentru perioada 22.08.2021-22.08.2026, operatorul feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport feroviar de călători pe secția de circulație unde s-a produs incidentul, conform Listei secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului unic de siguranță. Conform documentelor puse la dispoziție, automotorul implicat în incident, face parte din grupul vehiculelor feroviare acceptate în cadrul evaluării.

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

La investigarea accidentului 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.005/2005, aprobat prin Ordinul MTCT nr.1816 din 26.10.2005;
- Procedura operațională programarea circulației trenurilor Cod PO 0-8.5-09/2020;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1815/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201 aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- Instrucția de manipulare a instalației CE de tip ESTW L 90 RO a Hm Pajura;
- Ordinul MTCT nr.1482/2006 pentru aprobarea Regulamentului de semnalizare nr.004.

Surse și referințe:

- declarațiile personalului implicat în producerea incidentului feroviar;
- fotografiile efectuate la locul producerii incidentului;

- procese verbale de constatare tehnică a instalațiilor și a infrastructurii feroviare;
- examinarea și interpretarea înregistrărilor INFOFER - IRIS;
- documente puse la dispoziție de părțile implicate.

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

C.5.4.1. Date constatate la linii

În zona producerii incidentului, la linii nu au fost constatate deficiențe.

C.5.4.2. Date constatate la instalațiile feroviare

Nu au fost constatate deficiențe.

C.5.4.3. Date constatate la trenul de călători IR nr.11506005

Trenul de călători IR nr.11506005 a fost condus din AM 57144 aparținând Astra Trans Carpatic.

În urma interpretării memoriei IVMS de pe AM 57144 (Astra Trans Carpatic SRL), care în data de 05.07.2025 a remorcat trenul IR nr.11506005 pe distanța Constanța - București Nord Gr. A, s-au constatat următoarele:

- din stația CFR Constanța trenul IR nr.11506005 a plecat la ora 16:23;
- prin stația CFR Pantelimon trenul a trecut la ora 18:31:06 (trecere livret 18:35') timpuriu 3 minute față de livret;
- la ora 18:39 trenul a oprit la Ram. Pajura (pe secțiunea IIA) și a staționat până la ora 18:45;
- la ora 18:45 trenul s-a deplasat în sens invers cu viteza maximă de 16 km/ora pe o distanță de aproximativ 576 m, după care oprește la ora 18:48:43 și inversează din nou sensul de mers;
- la ora 18:49:11 trenul pleacă (+7 minute) și a garat în stația CFR București Nord la ora 19:05;
- pe întregul parcurs, trenul a circulat cu respectarea vitezelor maxime de circulație admise, respectiv a restricțiilor și limitărilor de viteză.

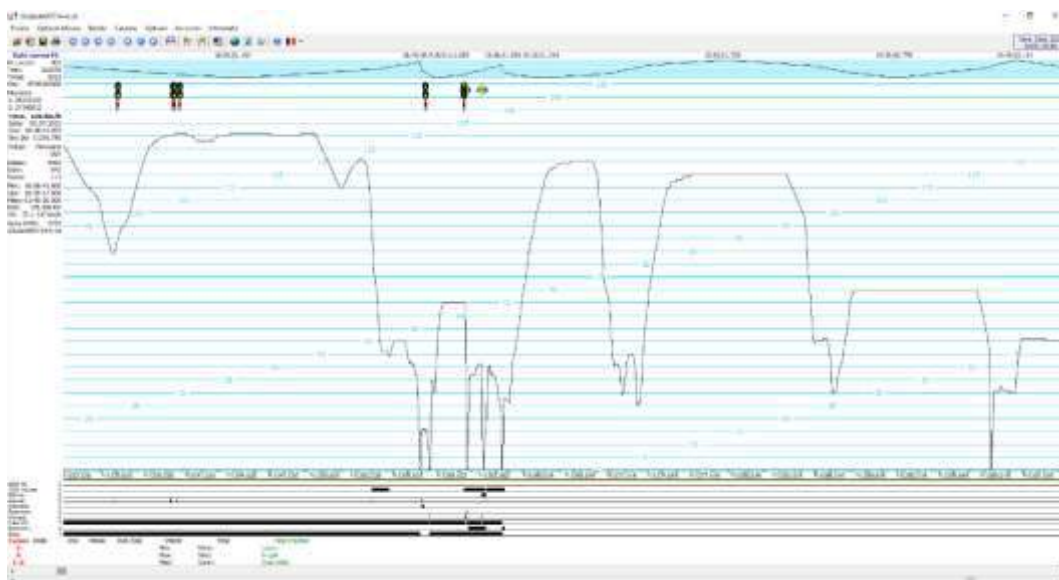


Figura nr.3: IVMS AM5714

C.5.5. Interfață om-mașină-organizație

Întreg personalul implicat în producerea incidentului, a respectat durata de lucru și de odihnă reglementată și dețin avizele de aptitudine medicală și psihologică în pentru funcțiile pe care le exercită.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

- La data de 26.04.2023, în stația CFR Videle, a fost îndrumat greșit trenul de marfă nr.58208/026 aparținând operatorului de transport feroviar SC Vest Trans Rail SRL în direcția Hm Ciolpani în loc de Hm Rădulești;
- La data de 10.08.2024, în stația CFR Chitila, a fost îndrumat trenul de călători R nr.9102010, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, spre stația CFR București Nord pe firul III în loc de firul II;

- La data de 10.02.2025, la Ram. Ploiești Triaaj, trenul IR1665010 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, a fost îndrumat eronat către stația Ploiești Vest în loc de stația Ploiești Sud.

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 a influențat producerea incidentului feroviar.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei și a vagoanelor

Starea tehnică a vehiculelor feroviare din compunerea trenului de călători IR nr.11506005 nu au influențat producerea incidentului feroviar.

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

Incidentul feroviar produs în Hm Pajura, a avut în lanțul causal o serie de erori succesive, a trei operatori umani diferiți, care s-au datorat lipsei de atenție:

- IDM dispozitor din stația CFR București Băneasa nu a urmărit cu atenție informațiile transmise de către IDM dispozitor al stației CFR Pantelimon și nici nu a verificat/introdus în timp real avizul de trecere în sistemul IRIS datele de tranzit ale trenului (moment în care ar fi observat eroarea), ulterior a transmis la Hm Pajura avizul de trecere pentru trenul IR nr.11086005 (care urma să circule în direcția Chitila);

- operatorul de circulație de pe firul RC 4 Lehliu nu a transmis dispoziție RC cu privire la circulația trenului IR nr.11086005 întârziat;

- lipsa comunicării prin stația RTF între IDM dispozitor din stația CFR București Băneasa, IDM din Hm Pajura și mecanicul de locomotivă de la trenul IR nr.11506005 la efectuarea comenzii de trecere prin stația CFR București Băneasa și Hm Pajura.

Aceste erori, care au constat în omiterea sau efectuarea defectuoasă unei părți din sarcina de muncă apărute pe fondul desfășurării activității la schimbarea de tură a personalului, au determinat producerea incidentului.

În concluzie, producerea incidentului s-a datorat comunicării deficitare coroborat cu nerespectarea reglementarilor în vigoare prevăzute în activitatea de conducere a circulației trenurilor.

C.7 Cauzele producerii incidentului

C.7.1 Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană produsă în exercitarea serviciului de mișcare a IDM de serviciu din stația CFR București Băneasa, prin transmiterea eronată a avizului de plecare pentru trenul IR nr.11086005 în loc de avizul de trecere pentru trenul IR nr.11506005 către IDM dispozitor din Hm Pajura, ceea ce a condus la îndrumarea trenului în direcția Chitila în loc de București Nord.

Factori care au contribuit:

1. Înregistrarea eronată în registrul de mișcare al stației CFR București Băneasa a avizului de trecere a trenului IR nr.110860051 în loc de trenul IR nr.1506005, așa cum a fost transmis de stația CFR Pantelimon.
2. Netransmiterea de către operatorul RC a dispoziției RC cu privire la minutele întârziere pe care le avea la momentul respectiv trenul IR nr.11086005 aflat în circulație pe secția Lehliu – București.
3. Comunicarea defectuoasă prin stația RTF între IDM dispozitor din stația CFR București Băneasa, IDM din Hm Pajura și mecanicul de locomotivă de la trenul IR nr.11506005 la efectuarea comenzii de trecere prin stația CFR București Băneasa și Hm Pajura.

4. Nerecepționarea de către IDM din stația CFR București Băneasa a datelor trenului IR nr.11506005 în stația de lucru aferenta sistemului IRIS, transmise prin sistemul IRIS de către IDM din stația CFR Pantelimon și neintroducerea datelor acestui tren imediat după în registrul de mișcare.

C.7.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor :

- art.121 pct.5 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația privind avizarea prin dispoziție scrisă a circulației trenurilor la alte ore decât cele prevăzute în programul zilnic de circulație;
- art.189 lit.a) din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005 și art.136. pct.(1) litera „a, b, c” pct.(2) și (3) – din „Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” Nr. 201 referitor la obligația ca IDM și mecanicul de locomotivă să-și comunice și să-și confirme reciproc, prin radiotelefon condițiile de intrare, trecere, oprire, ieșire în/prin/din stație și de circulație între stații;
- art.260 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM privind raportarea datelor de circulație a trenurilor prin intermediul stației de lucru IRIS.

C.7.3. Cauze primare:

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

C.7.4. Observații suplimentare:

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate deficiențe, fără relevanță asupra cauzelor incidentului, după cum urmează:

- IDM dispozitor din Hm Pajura a efectuat manevră cu trenul IR nr.11506005 fără aprobarea Operatorului RC.

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Urmare producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, a dispus prin planul nr.14/1202/2024, următoarele măsuri în scopul evitării producerii pe viitor a unor incidente/accidente cu cauze asemănătoare și îmbunătățirea siguranței feroviare:

1. Divizia Trafic București prin actul nr.122/12.11.2025 a dispus o evaluare internă suplimentară pentru IDM din stația CFR București Băneasa implicat în producerea incidentului feroviar;
2. Programarea IDM din stația CFR București Băneasa implicat în incident la o ședință suplimentară de instruire teoretică;
3. Monitorizare practică a IDM din stația CFR București Băneasa implicat în incident;
4. Divizia Trafic București a solicitat la SC Informatica Feroviară rezolvarea problemei constatate la stația CFR București Băneasa cu privire la faptul că la transmiterea avizului de plecare / trecere de stația CFR Pantelimon în sistemul informatic IRIS, stația București Băneasa nu vizualizează avizul de plecare / trecere.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

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

*

* *

Prezentul Raport de Investigare se va transmite către Autoritatea de Siguranță Feroviară - ASFR, gestionarului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA și operatorului de transport feroviar de călători Astra Trans Carpatic SRL.