



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de 01.08.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești – Brașov, în Hm Florești Prahova, prin executarea eronată a parcursului de trecere a trenului de călători Regio nr.11032



Raport final
21.01.2026

CUPRINS

	Pag.
A.PREAMBUL.....	3
A.1. Introducere.....	3
A.2. Procesul investigației.....	3
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	3
B.1. Descrierea pe scurt a incidentului	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.....	7
C.2.1. Părțile implicate.....	7
C.2.2. Compunerea trenului	7
C.2.3.Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului ..	7
C.2.3.1. Linii.....	7
C.2.3.2. Instalații.....	7
C.2.3.3. Locomotiva.....	7
C.2.3.4. Vagoane.....	7
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.....	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.....	8
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	8
C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....	9
C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....	10
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	11
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 locomotivei și vagoanelor	11
C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului	11
C.6.5. Observații suplimentare	11
C.7. Cauzele incidentului.....	12
C.7.1. Cauza directă.....	12
C.7.2. Cauze subiacente	12
C.7.3. Cauze primare	12
D. Masuri care au fost luate.....	12
E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	12

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.367/2025 transmisă de Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, privind incidentul feroviar produs la data de 01.08.2025, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație Ploiești – Brașov (linie dublă electrificată), în Hm Florești Prahova, prin executarea eronată a parcurșului de trecere a trenului de călători Regio Expres (RE) nr.11032 (aparținând operatorului de transport feroviar Regio Calatori SRL), către stația CF Buda pe Fir I în loc de Fir II 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.282/2025 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.1110/185/2025, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în acest incident, respectiv CNCF „CFR” SA și Regio Calatori SRL.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

B.1. Descrierea pe scurt a incidentului

La data de 01.08.2025, în jurul orei 14:16, IDM din Hm Florești Prahova a avizat organul de specialitate SCB și operatorul RC că pe luminoschemă, s-a ocupat secțiunea I AD Fir II Florești Prahova – Buda. Operatorul RC a făcut verificările instrucționale și a schimbat sistemul de circulație pe Fir II Florești Prahova – Buda din circulație la BLA în circulație pe bază de cale liberă.

Pe Fir I Florești Prahova – Buda se circula normal (circulație la BLA). După ce primele trenuri au fost îndrumate pe Fir 1, operatorul RC a dispus îndrumarea trenului RE nr.11032 pe Fir II Florești Prahova – Buda.

IDM de serviciu a cerut și obținut la ora 14:49 cale liberă pentru trenul RE nr.11032 și a dat semnalul pornirea trenului omițând să efectueze/verifice parcurșul pe luminoschemă. După transmiterea avizului de plecare, IDM de serviciu Hm Florești Prahova a fost avizat prin stația RTF, de către mecanicul trenului RE nr.11032, că a luat măsuri de oprire a trenului deoarece parcurșul era efectuat eronat către Fir I Florești Prahova – Buda, macazurile 1/7 fiind pe poziția abatere.

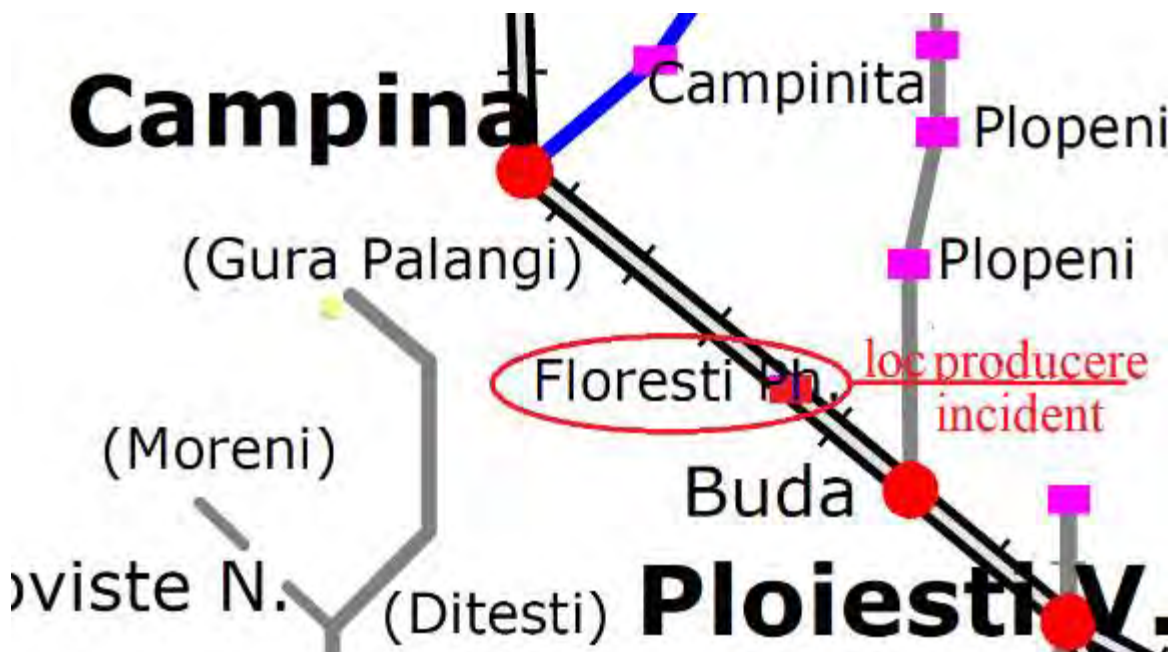


Figura nr.1: Locul producerii incidentului

În urma incidentului nu s-au înregistrat victime omenești și nici pagube la linii și instalații.

B.2. Cauzele incidentului

B.2.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană produsă în cadrul procesului de conducere a circulației trenurilor prin neefectuarea parcursului de ieșire pe Fir II pentru trenul RE nr.11032 aflat la linia IV în Hm Florești Prahova fapt ce a avut ca urmare expedierea acestuia în direcția Buda pe Firul I în loc de Firul II de circulație.

Factori care au contribuit:

Omiterea de către IDM de serviciu din Hm Florești Prahova a verificării pe lumnoschemă a modului în care era executat parcursul de ieșire de la linia IV pentru trenul RE nr.11032.

B.2.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.205 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM de a executa în bloc parcursul de ieșire și să verifice pe lumnoschemă, executarea corectă a parcursului.

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 01.08.2025, în jurul orei 14:16, în Hm Florești Prahova, pe lumnoschemă, s-a ocupat secțiunea I AD Fir II Florești Prahova – Buda, deranjamentul fiind înregistrat de către IDM de serviciu în registrul RRLISC la poziția 229 și a fost avizat organul de specialitate SCB. După avizarea organului de specialitate SCB, IDM de serviciu a avizat în scris și operatorul de circulație de pe Fir RC Predeal, prin telefonograma nr.15 transmisă din Hm Florești Prahova și primită de către operatorul de pe firul RC Predeal cu numărul 40. La ora 14:30 operatorul RC de pe firul RC Predeal a primit telefonograma nr.17 din Hm Florești

Prahova, care transmitea înscrierea făcută de organul de specialitate SCB, privind condițiile de circulație pe Fir II Florești Prahova- Buda, respectiv circulația pe bază de cale liberă pe distanța Fir II Florești Prahova – Buda din cauza ocupării pe luminoschemă a secțiunii izolate I AD.

La ora 14:33 operatorul RC de pe Fir RC Predeal a făcut verificarea liniei curente cu cele doua puncte de secționare Hm Florești Prahova și stația CFR Buda, a declarat linia curentă liberă și a schimbat sistemul de circulație pe Fir II Florești Prahova – Buda din circulație la bloc de linie automat (BLA) în circulație pe bază de cale liberă, cu viteza de cel mult 20 km /h în zona schimbătoarelor de cale la ieșire din stație, cu semnalele de ieșire în poziție pe oprire de la liniile 1-6 Hm Florești Prahova, conform înscrierilor făcute de către organul SCB la poziția 226 din registrul RRLISC.

IDM de serviciu a cerut la ora 14:49 și obținut cale liberă pentru trenul RE nr.11032 care a sosit în Hm Florești Prahova la ora 14:55 pe linia IV și conform dispoziției operatorului RC, trebuia să fie expedit pe Fir II. IDM a înmănat OC mecanicului de la trenul RE nr.11032 ce conținea condițiile de circulație pe Fir II Florești Prahova – Buda, a dat semnalul pornirea trenului, mecanicul punând trenul în mișcare și a transmis avizul de plecare la ora 14:56 stației CFR Buda.



Foto nr.1: Monitor Hm Florești Prahova -parcurs tren (Linia IV- fir I) spre stația CFR Buda

După transmiterea avizului de plecare, IDM de serviciu a fost avizat prin stația RTF, de către mecanicul trenului RE nr.11032 că, după depășirea semnalului de ieșire Y4, în momentul în care a ajuns în zona macazului nr.7 a observat că parcursul era efectuat eronat către Fir I Florești Prahova – Buda și a luat măsuri imediate de oprirea trenului. În acest moment IDM de serviciu, fără a aviza conducerea stației de producerea incidentului feroviar, a întocmit un ordin de circulație ce specifica ca trenul RE nr.11032 să fie retras în Hm Florești Prahova la linia IV, s-a deplasat pe teren și a înmănat ordinul de circulație, iar mecanicul trenului RE nr.11032 a regarat trenul la linia IV la ora 15:00. După gararea trenului la linia IV, IDM de serviciu din Hm Florești Prahova a transmis stației CFR Buda reținerea trenului în Hm Florești Prahova prin transmiterea formulei nr.4 (tren reținut în stație).

În jurul orei 15:07 operatorul RC a emis dispoziția RC 45 ce prevedea ca trenul RE nr.11032 să circule pe Fir I banalizat Florești Prahova – Buda, din Hm Florești Prahova, să plece cruce cu trenul IR nr.11535 urmând ca la sectorul trenului RE nr.11032 să circule pe Fir I Florești Prahova – Buda și trenul R nr.3004. La verificarea evidentelor de mișcare și a registrului de dispoziții RC din Hm Florești Prahova nu au fost găsite înscrieri cu privire la motivul reținerii trenului în Hm Florești Prahova și că acesta nu a mai circulat la stația CFR Buda pe bază de cale liberă pe Fir II Florești Prahova – Buda.

La ora 15:20 organul de specialitate SCB a înregistrat în registrul RRLISC remedierea deranjamentului de la secțiunea I AD Fir II Florești Prahova – Buda.

Incidentul a fost avizat în jurul orei 16.15 cu o întârziere de aproximativ 2 ore față de ora producerii.

HM FLORESTI PRAHOVA

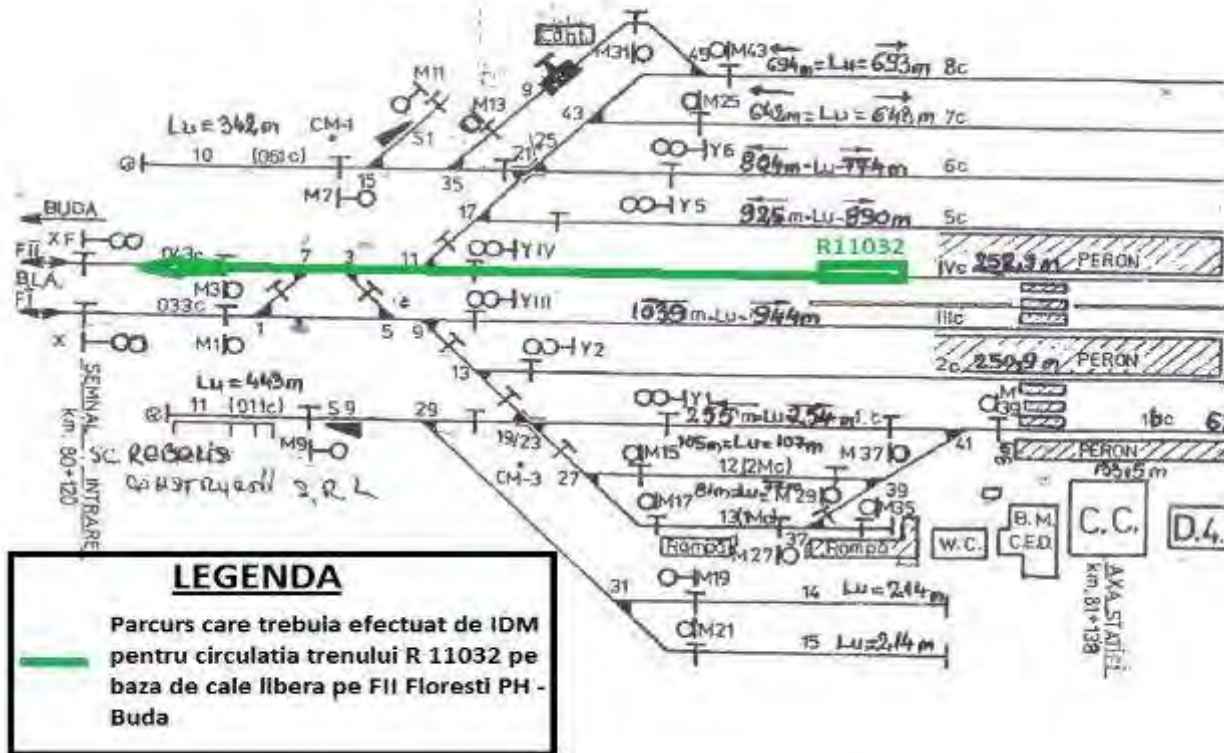


Fig.2 Parcurs corect pentru trenul RE nr.11032

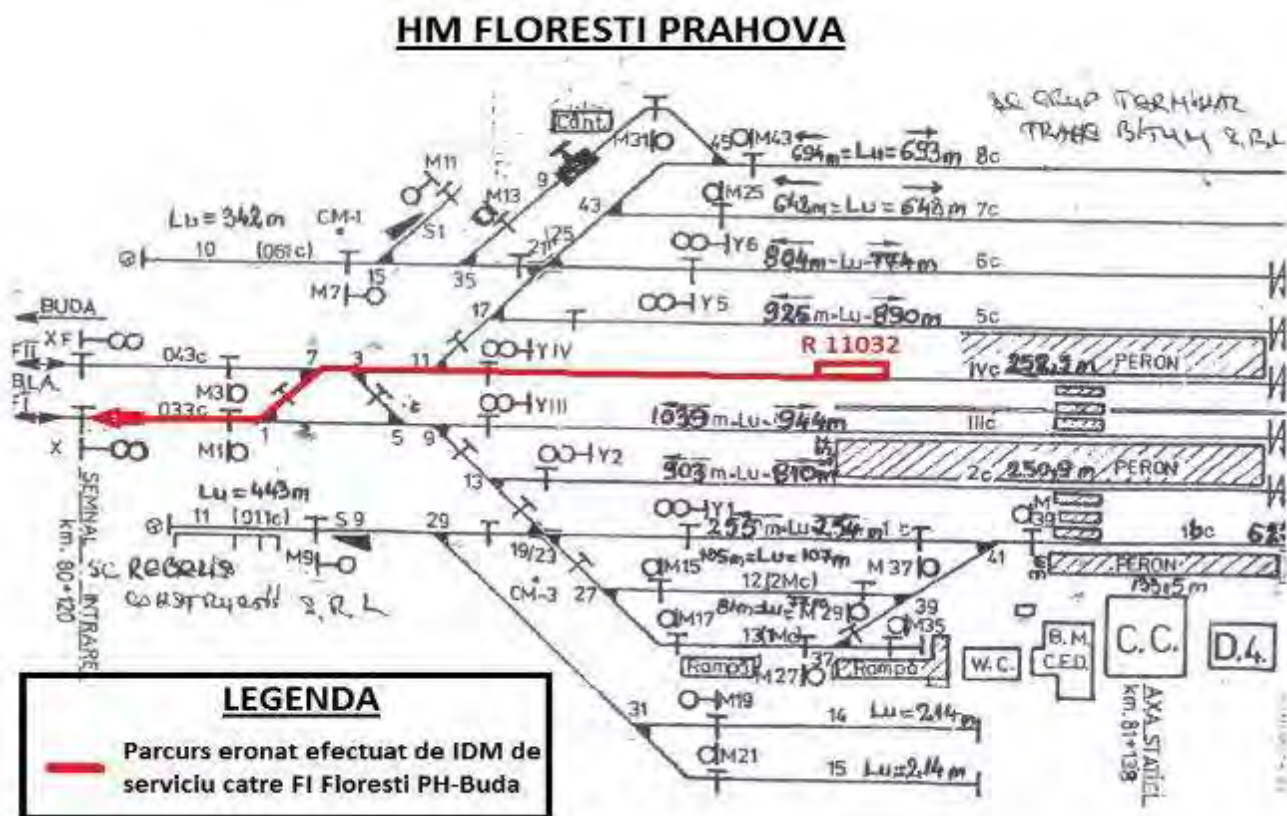


Fig.3 Parcurs eronat pentru trenul RE nr.11032

C.2. Circumstantele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a Sucursalei Regionalei CF București pe secția de circulație PM Ramificație Ploiești Triaj – Brașov.

Personalul care a executat parcursul de trecere pentru trenul de călători Regio-Expres nr.11032 aparține Sucursalei Regionale CF București.

Infrastructura și suprastructura căii ferate la locul producerii incidentului feroviar sunt în administrarea Secției L5 Campina.

Instalațiile de semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de pe distanța de circulație Ramificație Ploiești Triaj – Ploiești Vest - Florești Prahova - Azuga sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT4 Ploiești.

C. 2.2. Compunerea trenului

Trenul de călători Regio-Expres nr.11032 a fost format din ramele automotoare diesel (RAMD) 5013 + 5001, 24 osii, tonaj brut 354 tone, tonaj frânat după livret: automat 446 tone / de mână 60 tone, de fapt: automat 650 tone / de mână 264 tone, 156 metri lungime.

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

C.2.3.1. Linii

Descrierea traseului căii

Liniiile directe III și IV din Hm Florești Prahova sunt alcătuite din șina tip 60. 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 140 km/h.

C.2.3.2 Instalații

Hm Florești Prahova este dotată cu instalație de centralizare în bloc tip CR3 cu luminoschema separată, iar organizarea circulației feroviare se efectuează după sistemul blocului de linie automat.

C.2.3.3 Vehiculele din compunerea trenului de călători RE nr. 11032001:

Trenul de călători RE nr.11032, a fost remorcat cu ramele automotoare diesel (RAMD) seria X 72500 cu nr. 5013 (vagon motor 95 53 972 5013-0, remorca 95 53 572 1003-7, vagon motor 95 53 972 5014-8) și nr. 5001 (vagon motor 95 53 972 5001-5, remorca 95 53 572 1001-7, vagon motor 95 53 972 5002-3). Vehiculele feroviare motoare din compunerea trenului de călători 11032 sunt deținute de operatorul de transport feroviar de călători REGIO CĂLĂTORI SRL Brașov, care este și Entitate Responsabilă cu întreținerea (ERI).

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 01.08.2025, ora 15.00 vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer senin, fără vânt cu temperatura în aer de +31°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 din Hm Florești Prahova** de serviciu la data de 01.08.2025 se pot reține următoarele:

- în jurul orei 13:10 s-a ocupat instantaneu secțiunea I AD pe firul 2 Florești Prahova-Buda;
- a înscris deranjamentul în registrul RRLISC, a avizat organul de specialitate SCB, a avizat în scris și operatorul de circulație de pe Fir RC Predeal, a făcut verificarea liniei curente fir II spre Buda după care a primit dispoziția operatorului RC care a schimbat sistemul de circulație pe Fir II Florești Prahova – Buda din circulație la BLA în circulație pe bază de cale liberă;
- înaintea trenului RE nr.11032 au circulat alte trenuri care au fost îndrumate conform dispoziției RC pe fir I de la Florești Prahova la Buda;
- ultimul tren circulat spre stația CFR Buda înainte de sosirea lui RE nr.11032, a circulat cu dispoziție RC pe fir 1.
- trenul RE nr.11032 trebuia să circule conform dispoziției RC pe fir II spre Buda;
- a cerut la ora 14:49 și obținut cale liberă pentru trenul RE nr.11032 care a sosit în Hm Florești Prahova la ora 14:55 pe linia IV;
- a înmânat OC mecanicului de la trenul RE nr.11032 ce conținea condițiile de circulație pe Fir II Florești Prahova – Buda;
- a dat semnalul pornirea trenului, mecanicul punând trenul în mișcare și s-a întors în biroul de mișcare unde a observat ca trenul s-a încadrat către firul I;
- a strigat la mecanicul trenului să oprească, a anunțat operatorul RC și a retras trenul în stație;
- a expediat trenul RE nr.11032 pe fir I cu aprobarea operatorului RC;
- cauzele care au produs incidentul au fost deranjamentele manifestate la instalația SCB și oboseala acumulată.

Din cele declarate de **Operator Fir RC Predeal**, de serviciu la data de 01.08.2025 se pot reține următoarele:

- la ora 14:17 a fost avizat de IDM Hm Florești Prahova de ocuparea secțiunii I AD pe firul II Florești Prahova-Buda;
- la ora 14:30 organul CT stabilește în RRLISC condițiile de circulație pentru firul II Florești Prahova-Buda;
- împreună cu IDM din Hm Florești Prahova și stația CFR Buda a făcut verificarea stării de liber a liniei curente fir II Florești Prahova-Buda și a schimbat sistemul de circulație pe Fir II Florești Prahova – Buda din circulație la BLA în circulație pe bază de cale liberă;
- în jurul orei 14:56 a fost avizat IDM de serviciu din Hm Florești Prahova că, după expedierea trenului RE nr.11032, a constatat că „a uitat să manevreze macazul” cu referire la diagonala 1-7 care rămăsese pe poziția minus cu acces spre fir I de la trenul anterior;
- de comun acord cu IDM Florești Prahova a decis retragerea trenului nr.11032 la linia 4 în stație și expedierea lui pe fir I Florești Prahova-Buda;
- la ora 15:25 se remediază deranjamentul iar la ora 15:30 a dispus reluarea circulației pe firul II Florești Prahova-Buda pe baza de BLA.

Ramura tracțiune

Referitor la activitatea mecanicului de locomotivă care a condus trenului IR nr.1103201

- a fost de serviciu în data de 01.08.2025, la conducerea trenului RE nr.11032, cu ramele automotoare diesel 5013 + 5001;
- după oprirea prevăzută în livretul cu mersul trenurilor în Hm Florești Prahova, primește ordinul de circulație nr. 0140700, din dispoziția operatorului RC nr. 14, privind circulația până la stația Buda pe

firul II, în baza înțelegerii telefonice – cale liberă, deoarece semnalul de ieșire Y4, aferent ieșirii de la linia 4 în direcția Buda, era defect în poziție pe oprire;

- după înmânarea ordinului de circulație și primirea semnalului „Pornirea trenului” dat de IDM din stația Florești Prahova, pune trenul în mișcare cu viteză maximă de 20 km/h, urmărind parcursul;
- constată că parcursul nu corespunde conform celor înscrise în ordinul de circulație și ia măsuri de oprire, trenul oprindu-se pe diagonala 7/1, cu acces pe firul I;
- după oprirea trenului și comunicarea / înțelegerea cu IDM din Hm Florești Prahova cu privire la darea înapoi a trenului RE nr.1032, mecanicul schimbă postul de conducere și garează trenul la linia 4 din Florești Prahova, pe același parcurs pe care fusese eronat expedit în baza ordinului de circulație înmănat de IDM de serviciu din Hm Florești Prahova;
- după trecerea trenului IR nr.11535 prin Hm Florești Prahova este îndrumat în direcția Buda, pe firul I, în baza indicațiilor permissive ale semnalului de ieșire Y4.
- după gararea cu trenul 11032 în stația București Nord a fost verificat cu fiola alcoolscop, rezultatul fiind negativ, fiind întocmit un proces verbal în acest sens.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

C.5.2.1. La nivelul administratorului al infrastructurii feroviare CNCF „CFR” SA

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 feroviară 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 urma verificării documentelor puse la dispoziție de către administratorul de infrastructură și a declarațiilor personalului, comisia de investigare a constatat faptul că, Instrucția de manipulare a instalațiilor CED –CR3, cu pupitru cu manipulator și lumnoschema separată, de tip „Domino” din Hm Florești Prahova are prevederi referitoare la modul de lucru în caz de deranjament (art. 54.), respectiv:

- IDM verifica dacă secțiunile izolate din parcurs sunt libere;
- IDM verifica dacă macazurile din parcursul trenului și cele de acoperire pentru parcursul respectiv sunt în poziția corespunzătoare parcursului, fiecare macaz având control;
- IDM verifica dacă nu este efectuat nici un parcurs incompatibil cu parcursul trenului ce urmează a fi expedit.

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.12 se regăsește riscul „Primire/expedierea trenurilor fără respectarea prevederilor instrucționale”, cauzele apariției acestuia fiind „nerespectarea prevederilor instrucționale și a instrucțiunilor de manipulare a instalațiilor SC 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;
- prelucrarea responsabilităților din fișele de post;
- supervizare activitate.

În Programul de instruire teoretică suplimentară din data de 02.09.2025 de la Centrul de instruire Ploiești Triaj la punctul 5 din programă a fost și tema „Fise deranjament”.

În Programul de monitorizare din perioada 26.08- 30.09 2025 de la Centrul de instruire Ploiești Triaj la punctele 1 și 3 din programă a fost „Fise deranjament” din cadrul îndrumătorului privind manipularea instalației în caz de deranjament și închideri de linie.

IDM din stația CFR Florești Prahova a participat la aceste instruirii și au obținut calificative „corespunzător”, conform act nr. 315/2025

C.5.2.2. La nivelul operatorului de transport feroviar de călători REGIO CĂLĂTORI SRL Brașov

La momentul producerii incidentului feroviar, REGIO CĂLĂTORI SRL Brașov, 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. RO1020250185, deținut la momentul producerii accidentului, cu valabilitate pentru perioada 25.05.2025 - 24.05.2030, 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, ramele automotoare diesel seria X 72500 implicate în incident, fac 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 de remorcare și frânare nr.006/2005 aprobat prin Ordinul MTCT nr.1815/2005;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” nr. aprobate prin Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, aprobat prin Ordinul MTCT nr.1816 din 26.10.2005;
- Instrucția de manipulare a instalațiilor S.C.B. din Hm Florești Prahova ;
- 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.

Surse și referințe:

- declarațiile personalului implicat în producerea incidentului feroviar;
- fotografii efectuate la locul producerii;
- 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 RE nr.11032

Nu au fost constatate deficiențe.

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 pentru funcțiile pe care le exercită.

C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar

- La data de 10.02.2025, în stația CFR Crivina, prin omiterea transmiterii către IDM din stația CFR Brazi a avizului de trecere pentru trenul IR nr.1665010, a fost îndrumat greșit trenul de calatori nr.1665 010 aparținând operatorului de transport feroviar CFR Calatori în direcția Ploiești Vest în loc de Ploiești Sud;
- 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 05.07.2025, în stația CFR București Băneasa, a fost îndrumat trenul de călători IR nr.11086005 în direcția Chitila în loc de București Nord.

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 RE nr.11032 nu au influențat producerea incidentului feroviar

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

Incidentul feroviar produs în circulația trenului RE nr.11032, a avut în lanțul causal o serie de erori succesive, a unui singur operator uman, cauzate de neatenție și oboseală, conducând la nerespectarea prevederilor instrucționale.

Aceste erori au constatat în omiterea sau efectuarea defectuoasă a unei părți din sarcina de muncă apărute pe fondul desfășurării activității de circulație a trenurilor în afara graficului ideal de circulație, ca urmare a deranjamentului apărut. Incidentul feroviar s-a produs din cauza nerespectării prevederilor din Regulamentul nr.005/2005 art.205, în sensul în care IDM nu a executat parcursul corespunzător de la linia IV către fir II Florești Prahova – Buda, nu a verificat pe luminoschemă efectuarea corectă a parcursului prin apăsarea butonului control poziție macazuri înainte de a da comanda de „ pornirea trenului ”, nu a respectat prevederile din instrucția de manipulare privind modul în care IDM trebuie să efectueze parcurs de ieșire cu instalația CED în deranjament.

În concluzie, producerea incidentului s-a datorat nerespectării reglementărilor în vigoare prevăzute în activitatea de conducere a circulației trenurilor în condiții de deranjament.

C.6.5. Observații suplimentare

Incidentul feroviar a fost avizat cu întârziere, în jurul orei 16.15 ;

C.7. Cauzele producerii incidentului

C.7.1. Cauza directă

Cauza directă a producerii incidentului feroviar o constituie eroarea umană produsă în cadrul procesului de conducere a circulației trenurilor prin neefectuarea parcursului de ieșire pe Fir II pentru trenul RE nr.11032 aflat la linia IV în Hm Florești Prahova fapt ce a avut ca urmare expedierea acestuia în direcția Buda pe Firul I în loc de Firul II de circulație.

Factori care au contribuit:

Omiterea de către IDM de serviciu din Hm Florești Prahova a verificării pe luminoschemă a modului în care era executat parcursul de ieșire de la linia IV pentru trenul RE nr.11032.

C.7.2. Cauze subiacente:

Nerespectarea prevederilor art.205 din „Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr.005/2005, referitor la obligația IDM de a executa în bloc parcursul de ieșire și să verifice pe luminoschemă, executarea corectă a parcursului.

C.7.3. Cauze primare:

Nu au fost identificate cauze primare.

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

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

- Programarea IDM din Hm Florești Prahova implicat în incident la o ședință suplimentară de instruire teoretică;
- Divizia Trafic București a dispus un program de monitorizare, conform Planului de masuri al RGSCF nr. 14/1202/2024 (măsura 10), prin telegrama nr.118 din 25.08.2025;
- Salariații cu sarcini de instruire și control de la Divizia Trafic București vor verifica modul cum a fost efectuată monitorizarea, respectiv instruirea teoretică suplimentară.

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 Regio Calatori SRL.