



## RAPORT DE INVESTIGARE

al incidentului feroviar produs pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj la data 13.08.2025 ora 16:46 între halta de mișcare Valea Florilor și stația CFR Câmpia Turzii fir I km 456+700, prin lovirea unui cupon de șină aflat în gabaritul liniei de către locomotiva EA 623, aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr.3084, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA



**Raport de investigare  
29 iunie 2026**

# Cuprins

A. PREAMBUL.....	5
A.1. Introducere .....	5
A.2. Procesul investigației .....	5
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE.....	6
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE.....	8
C.1. Descrierea incidentului.....	8
C.2. Circumstanțele incidentului.....	9
C.2.1. Părțile implicate.....	9
C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului.....	10
C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului.....	100
C.2.3.1. Linii.....	100
C.2.3.2 Locomotiva .....	100
C.2.4. Mijloace de comunicare.....	100
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar .....	100
C.3. Urmările incidentului .....	110
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți .....	10
C.3.2. Pagube materiale.....	10
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar .....	11
C.4. Circumstanțe externe.....	11
C.5. Desfășurarea investigației .....	111
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	111
C.5.2. Sistemul de management al siguranței .....	111
C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare .....	155
C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, a infrastructurii și a materialului rulant.....	16
C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii .....	16
C.5.4.2. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia ....	17
C.5.4.3. Date constatate cu privire la circulația trenului .....	17
C.5.5. Interfața om-mașină-organizație.....	17
C.6. Analiză și concluzii .....	18
C.6.1. Concluzii privind modul de producere al incidentului .....	18
C.7. Cauzele incidentului, factori care au contribuit .....	19
C.7.1. Cauza directă .....	19
C.7.2. Cauze subiacente .....	19
C.7.3. Cauze primare.....	19
C.8. Observații suplimentare.....	19

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

<b>AFER</b>	- Autoritatea Feroviară Română
<b>AFF</b>	- Autorizație de furnizor feroviar
<b>AGIFER</b>	- Agenția de Investigare Feroviară Română
<b>Asocierea Drum-Asfalt-ZUE</b>	- Asocierea Drum Asfalt SRL – ZUE Spolka Akyjna
<b>ASFR</b>	- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română
<b>ATF</b>	- Acord Tehnic Feroviar
<b>BAR</b>	- Buletin de avizare a restricțiilor de viteză, valabil pe o perioadă stabilită (de obicei decadă)
<b>cauze directe</b>	- cauze directe și imediate ale accidentului/incidentului, inclusiv factori care au contribuit la eveniment legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau de starea materialului rulant ori a instalațiilor tehnice;
<b>cauze subiacente</b>	- cauze referitoare la competențe, proceduri și întreținere;
<b>cauze primare</b>	- cauze legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.
<b>CCS-T</b>	- instalații de control-comandă și semnalizare – terestre
<b>CNCF</b>	- Compania Națională de Căi Ferate - CNCF „CFR” SA – managerul de infrastructură care administrează și întreține infrastructura feroviară publică
<b>COT</b>	- Certificat de Omologare Tehnică
<b>Deservirea locomotivei</b>	- efectuarea tuturor operațiunilor de exploatare și supraveghere a funcționării locomotivei, ( <i>Instrucțiuni nr.201, art.2, aliniatul 3</i> )
<b>Florek</b>	- societatea Usługi Budowlano Transportowe Piotr Florek
<b>Hm</b>	- halta de mișcare - punct de secționare utilizat în circulația trenurilor, care are cel puțin două linii pentru încrucișări și treceri înainte de trenuri ( <i>Regulamentul nr.005/2005, art.117</i> )
<b>hcv</b>	- haltă afiliată deschisă pentru trafic de călători și pentru trafic de mărfuri ca expediții de vagoane la linia publică sau industrială;
<b>IDM</b>	- impiegat de mișcare - salariat absolvent al unui curs de calificare, autorizat să organizeze și să execute activități în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare într-o stație de cale ferată. ( <i>Regulamentul nr.005/2005, Anexa 4</i> )
<b>INDUSI</b>	- instalație ce cuprinde echipament din cale și de pe locomotivă, pentru controlul punctual al vitezei trenurilor
<b>locomotiva EA 623</b>	- locomotiva cu seria 91 53 0 40 0623-1
<b>OTF</b>	- operator de transport feroviar
<b>OUG</b>	- ordonanță de urgență a Guvernului
<b>RC</b>	- regulatorul de circulație
<b>RET</b>	- Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară

<b>RTF</b>	- instalația de radio-telefon prin care se efectuează comunicarea între mecanicul de locomotivă, șef tren și IDM
<b>SCB</b>	- instalații de semnalizare, centralizare și bloc
<b>SMS</b>	- sistem de management al siguranței – modul de organizare al activităților specifice astfel încât acestea să se desfășoare în depline condiții de siguranță feroviară ( <i>Regulament, art.13</i> )
<b>SRCF Cluj</b>	- Sucursala Regională de Căi Ferate Cluj, sucursală a CNCF „CFR” SA - administratorul infrastructurii publice
<b>SNTFC</b>	- SNTFC „CFR Călători” SA.
<b>ZUE</b>	- SC ZUE S.A. Cracovia Sucursala Cluj Napoca

## **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 anumite incidente produse în circulația trenurilor.

Investigarea 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.

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**

În temeiul art.20, alin.(4) și (5) din *OUG nr.73/2019*, coroborat cu art.1 alin.(2) din HG nr.716/02.09.2015 și cu art.48 alin.(2) din *Regulamentul de Investigare*, AGIFER, în cazul producerii anumitor incidente feroviare, are obligația de a deschide acțiuni de investigare și de a constitui comisii de investigare pentru strângerea și analizarea informațiilor cu caracter tehnic, stabilirea condițiilor de producere, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță în scopul prevenirii unor incidente similare și pentru îmbunătățirea siguranței feroviare.

Având în vedere avizarea Revizoratului Regional de Siguranța Circulației Feroviare Cluj din cadrul SRCF Cluj din data de 13.08.2025 ora 16:48 între halta de mișcare Valea Florilor și stația CFR Câmpia Turzii, fir I km 456+700, prin lovirea unui cupon de șină aflat în gabaritul liniei de către locomotiva EA 623, aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr.3084, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA și luând în considerare că acest fapt a fost încadrat preliminar ca incident în conformitate cu prevederile art.8, gr.A, pct.1.14 din *Regulamentul de Investigare*, în conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din același document, prin Nota nr.I.284/2025 a Directorului General Adjunct AGIFER, a fost desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin nota nr.110-4/75/2025, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în incident, respectiv CNCF „CFR” SA , SNTFC „CFR Călători” SA și Asociera Drum Asfalt SRL – ZUE.

## **B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE**

### ***Descrierea pe scurt***

La data de 13.08.2025, trenul de călători Regio nr.3084 circula pe relația Cluj Napoca-Teiuș, tren format din 1 vagon de călători și remorcat cu locomotiva EA 623.

Trenul a circulat în bune condiții corespunzătoare pe distanța cuprinsă între stația CFR Cluj Napoca și H.m. Valea Florilor. Apoi, între H.m. Valea Florilor și stația CFR Câmpia Turzii, locomotiva EA 623 a lovit capătul unui cupon de șină ce se afla în gabaritul de liberă trecere.



*Imaginea nr.1 – locul producerii incidentului*

Trenul de călători Regio nr.3084, respectiv locomotiva EA 623, aparțin SNTFC. Personalul de conducere și deservire al locomotivei de remorcare aparține SNTFC.

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a SRCF Cluj, pe secția de circulație Cluj Napoca-Teiuș, linie dublă electrificată.

### ***Urmările incidentului***

#### **Suprastructura și infrastructura căii**

În urma producerii incidentului, nu s-au constatat avarii la suprastructura și infrastructura căii.

#### **Vehicule feroviare**

Incidentul feroviar a produs avarii la locomotiva EA 623.

#### **Mediu**

Nu a fost afectat mediul înconjurător.

#### **Persoane vătămate**

În urma producerii incidentului feroviar nu au fost înregistrate victime.

## Perturbații în circulația feroviară

În urma producerii incidentului, circulația feroviară între Hm. Valea Florilor și stația CFR Câmpia Turzii firul I a fost închisă între orele 17:25 și 18:29.

Au fost înregistrate întârzieri de trenuri, în total 9 trenuri de călători cu un total de 560 minute de întârziere.

**Cauza directă** a producerii incidentului o constituie deplasarea și pătrunderea în gabaritul de liberă trecere, a unui cupon de șină depozitat pe capătul traverselor de pe firul I de circulație.

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

- depozitarea necorespunzătoare a șinelor pe capul traverselor firului I de circulație;
- nedepistarea cu ocazia reviziei căii a șinelor așezate la o depărtare mai mică de 1,75 m de șina cea mai apropiată.

**Cauzele subiacente** ale producerii incidentului au fost nerespectarea unor prevederi din normele în vigoare, respectiv:

1. pct. 5.1. lit. a) din *Caiet de sarcini nr.43/A/487/2022* referitor la faptul că șinele noi aprovizionate de către executant se depozitează în lungul căii, la baza prisme de piatră spartă ciuruită;
2. art.10 pct.3 din *Instrucția 321* referitor la faptul că șinele se vor așeza la o depărtare mai mare de 1,75 m de șina cea mai apropiată;
3. art.10 pct.1 din *Instrucția 321* referitor la faptul că revizorul de cale era obligat să observe cu ocazia reviziei căii orice material sau obiect care se află pus în afara șinelor să fie așezat astfel încât să nu pericliteze siguranța circulației.

### **Cauze primare:**

Nu au fost identificate cauze primare.

### **Grad de severitate**

Având în vedere activitatea în care s-a produs și afectarea siguranței în exploatare, fapta se clasifică ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct.1.14 din *Regulamentul de Investigare – „lovirea de către trenuri a vehiculelor feroviare care se pot scoate de pe linie cu brațele, a materialelor, utilajelor, dispozitivelor, pieselor și instalațiilor aflate în gabaritul de liberă trecere, în urma cărora nu au avut loc deraieri de vehicule feroviare”*.

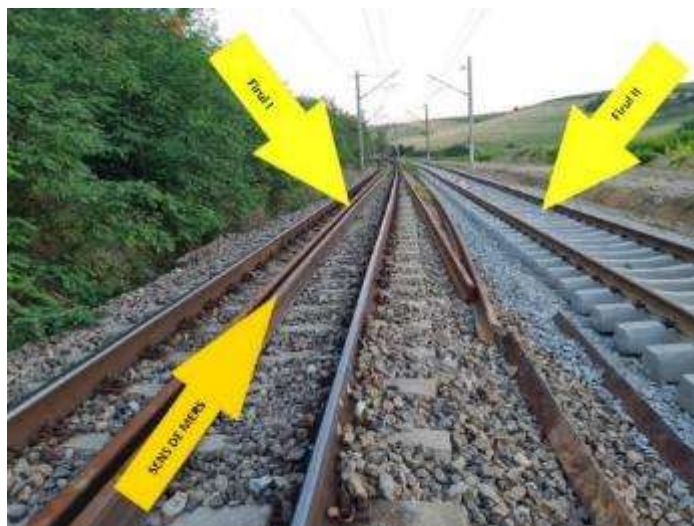
### **Recomandări de siguranță**

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

## **C. RAPORTUL DE INVESTIGARE**

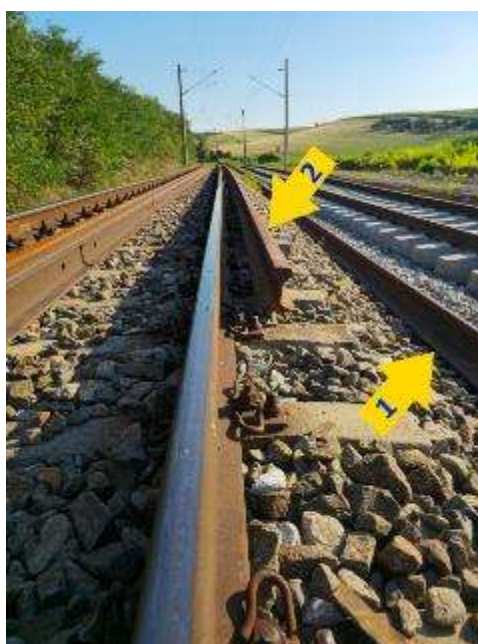
### **C.1. Descrierea incidentului**

La data de 13.08.2025 între stația CFR Câmpia Turzii și Hm Valea Florilor la km 456+700 se executau pe firul II închis pentru circulație, lucrări de reparație a infrastructurii feroviare.



*Imaginea nr.2 – lucrările la linie de pe firul II închis pentru circulație (fotografie făcută după producerea incidentului)*

În cursul lucrărilor de reparații, angajații societății Asocierii Drum-Asfalt-ZUE au amplasat provizoriu șine cu lungimea de 120 m pe capătul traverselor de la firul I care era deschis pentru circulație.



*Imaginea nr.3 – șinele numerotate 1 și 2 erau depozitate pe capătul traverselor firului I deschis pentru circulație (fotografie făcută după producerea incidentului)*

Sub efectul trepidațiilor induse de trenurile în circulație și al dilatărilor cauzate de căldura din timpul zilei, o porțiune de mijloc de la șina nr.1 care era depozitată în poziție instabilă, a căzut parțial de pe capătul traverselor iar capătul ei s-a ridicat și a pătruns în conturul gabaritului de locomotivă.

La trecerea trenului de călători Regio nr.3084, capătul șinei nr.1 a lovit inductorul instalației INDUSI a locomotivei EA 623, fapt care a provocat frânarea de urgență a trenului.

În urma producerii impactului, șina nr.1 aflată în poziție instabilă și-a schimbat din nou poziția și s-a deplasat în afara capetelor traverselor.

În urma verificărilor efectuate de mecanicul de locomotivă, a fost constatat că inductorul INDUSI al locomotivei EA 623 era spart în partea din față dreapta, în raport cu sensul de mers.



*Imaginea nr.4 – Imagine cu inductorul lovit al locomotivei*

De la locul producerii incidentului mecanicul de pe locomotiva de remorcare a avizat pe IDM din stația CFR Câmpia Turzii prin stația de radiotelefon.

Mecanicul a pus în mișcare trenul până la stația CFR Câmpia Turzii, unde a avizat operatorul de circulație și a întocmit raport de eveniment. După înmânarea raportului de eveniment întocmit privind lovirea unui obstacol aflat în gabaritul de liberă trecere al liniei, trenul și-a continuat mersul, fără alte probleme de siguranța circulației.

La verificarea locomotivei făcută de personalul de locomotivă în stația Câmpia Turzii s-a constatat că inductorul locomotivei EA 623 era lovit.

## **C.2. Circumstanțele incidentului**

### ***C.2.1. Părțile implicate***

Locul producerii incidentului feroviar se află pe raza de activitate a SRCF Cluj secția de circulație Cluj Napoca-Teiuș, linie dublă electrificată.

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc incidentul feroviar sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - SRCF Cluj. Activitatea de întreținere este efectuată de către personalul specializat al Districtului de linii Boju, aparținând Secției L 3 Cluj.

Instalațiile de control-comandă și semnalizare – terestre (CCS-T) de dirijare a traficului feroviar dintre halta de mișcare Valea Florilor și stația Câmpia Turzii sunt în administrarea CNCF „CFR” SA - Sucursala Regională de Căi Ferate Cluj și sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT 1 Cluj – Districtul SCB Câmpia Turzii.

Instalațiile de comunicații feroviare sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Locomotiva de remorcare a trenului EA 623 și instalația de comunicații feroviare de pe acestea sunt proprietatea operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA și sunt întreținute de unități specializate. Personalul de conducere și deservire a locomotivei, aparține operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA.

### ***C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului***

Trenul de călători nr.3084 din data de 13.08.2025 a fost remorcat cu locomotiva electrică EA 623, condusă și deservită în sistem simplificat.

Trenul de călători Regio nr.3084 a avut :

- tonajul brut – 59 tone;
- tonajul necesar de frânat automat/de mână – 50 tone/10 tone;
- tonajul frânat real automat/de mână – 74 tone/15 tone;
- lungimea 52 metri.

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

#### ***C.2.3.1. Linii***

În zona producerii incidentului feroviar, suprastructura căii între Hm Valea Florilor și stația CFR Câmpia Turzii este alcătuită din șină tip 65, montată pe traverse de beton, prindere K, traseul fiind în curbă, km 456+700. Declivitatea este 5 ‰ pe zona aferentă poziției kilometrice unde s-a produs incidentul feroviar.

#### ***C.2.3.2 Locomotiva***

Locomotiva EA 623 este o locomotivă electrică de 5100 kW. La verificarea făcută în stația CFR Teiuș de către personalul AGIFER la locomotiva implicată în incident, s-a constatat că inductorul locomotivei era lovit și spart pe partea dreaptă în direcția de mers, în urma lovirii de către un corp extern.

#### ***C.2.4. Mijloace de comunicare***

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și impiegații de mișcare s-a efectuat prin instalațiile de radio-telefon în bună stare de funcționare.

#### ***C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar***

După avizarea incidentului, la fața locului s-au prezentat reprezentanți ai CNCF „CFR” SA - SRCF Cluj administratorul infrastructurii feroviare publice, ai Asocierii Drum-Asfalt-ZUE, respectiv ai Agenției de Investigare Feroviară Română - 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***

Valoarea estimativă a pagubelor, conform devizelor transmise de părțile implicate până la momentul întocmirii prezentului raport, este de 9860 lei cu TVA.

#### ***C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar***

Au fost înregistrate întârzieri de trenuri, în total 9 trenuri de călători cu un total de 560 minute de întârziere.

### **C.4. Circumstanțe externe**

La ora producerii incidentului, vizibilitatea semnalelor a fost corespunzătoare în condiții de zi, soare, temperatura de 32 grade Celsius.

### **C.5. Desfășurarea investigației**

#### ***C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat***

##### ***Rezumatul declarațiilor personalului angajat la Asociera Drum Asphalt SRL – ZUE***

Din declarațiile Responsabilului SC ce avea atribuții de coordonare pe zona unde s-a produs incidentul, se pot reține următoarele:

Lucrarea din care a rezultat depozitarea șinelor, a fost efectuată cu mai mult de 1 lună înainte de producerea incidentului.

Lucrarea a fost executată fără a fi anunțat Responsabilul SC.

Neregulile rezultă din inițiativa muncitorilor care se grăbesc și nu anunță superiorii despre lucrările pe care le fac cu utilajele.

Din declarațiile Șefului de șantier ce avea atribuții de coordonare pe zona unde s-a produs incidentul, se pot reține următoarele:

Orice lucrare ce afectează gabaritul liniei deschise circulației, trebuie planificată și făcută în prezența Responsabilului SC.

Lucrarea a fost executată fără a fi anunțat Șeful de șantier sau Responsabilul SC.

Știa că în zona producerii incidentului nu se mai lucrase de 1 lună.

#### ***C.5.2. Sistemul de management al siguranței***

## **A. 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 publice, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei UE 2016/798 privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia Autorizației de Siguranță cu numărul de identificare AS 24005 cu termen de validitate în perioada 28.12.2024 ÷ 27.12.2029.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare a verificat modul de gestionare în cadrul SMS, a următoarelor aspecte relevante:

### Referitor la identificarea pericolelor

Referitor la pericolul de nerespectare a gabaritului de liberă trecere, a reieșit din consultarea *Registrului de evidența pericolelor al SRCF Cluj – Divizia Linii* faptul că personalul SRCF Cluj a identificat pericolul denumit *Depozitarea materialelor lângă linie fără a fi respectat gabaritul de liberă trecere*, pericol care a fost asociat cu riscul de *accident/incident feroviar* și care era aflat în responsabilitatea *personalului terț*.

### Referitor la controlul pericolelor/riscurilor în cazul operațiunilor feroviare desfășurate de contractanți, parteneri sau furnizori aflați sub controlul SRCF Cluj:

SRCF Cluj avea sarcina de a identifica și controla riscurile pentru siguranță generate de activitățile externalizate, inclusiv operațiunile sau cooperarea cu contractanții, partenerii și furnizorii, potrivit dispozițiilor art.5.3.1 din ANEXA II la *Regulamentul 762/2018*.

Potrivit cerințelor de la pct.3.1.1.1. (a) din ANEXA II la *Regulamentul 762/2018*, SRCF Cluj avea sarcina de a identifica și analiza toate riscurile. Totodată, SRCF Cluj a informat, părțile externe implicate cu privire la riscuri, în conformitate cu la pct.3.1.1.1. (f) din ANEXA II la *Regulamentul 762/2018*.

Referitor la pericolul de nerespectare a gabaritului de liberă trecere, a reieșit din consultarea *Registrului de evidența pericolelor al SRCF Cluj – Divizia Linii* faptul că personalul SRCF Cluj a identificat pericolul denumit *Depozitarea sau descărcarea mărfurilor și materialelor lângă linie fără a fi respectat gabaritul de liberă trecere*, pericol care a fost asociat cu riscul de *accident/incident feroviar* și care era aflat în responsabilitatea *personalului terț*.

SRCF Cluj a identificat faptul că riscul asociat pericolului menționat, este controlat de către codul de practică reprezentat de art.27 și art.28 din *RET*.

Prestatorul *Asocierea Drumasfalt-Zue* a fost informat de existența pericolului menționat anterior, prin intermediul documentului *Prescripții privind executarea serviciului pe durata efectuării lucrărilor tip "Quick Wins"*, însă lipsea din document informația explicită că riscul asociat este acela de producere a unui accident/incident feroviar, prin lovirea trenurilor de către materialele intrate în gabaritul de liberă trecere, ținând cont de definiția riscului de la art.3 pct.1 din *Regulamentul 402/2013*.

### Referitor la monitorizarea în materie de siguranță efectuată de către SRCF Cluj, a activităților desfășurate de prestator

Potrivit prevederilor art.3 alin.(2) din *Regulamentul 1078/2012*, procesul de monitorizare cuprinde următoarele activități:

(a) definirea unei strategii, a unor priorități și a unuia sau a mai multor planuri de monitorizare;

- (b) culegerea și analizarea informațiilor;
- (c) elaborarea unui plan de acțiune pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare;
- (d) punerea în aplicare a planului de acțiune, în cazul în care este elaborat un astfel de plan;
- (e) evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planul de acțiune, în cazul în care este elaborat un astfel de plan.

SRCF Cluj are sarcina de a se asigura că măsurile de control al riscurilor puse în aplicare de către contractanții lor sunt monitorizate și în acest scop, ele aplică procesul de monitorizare sau impun contractanților lor aplicarea procesului prin intermediul dispozițiilor contractuale, conform prevederilor art.3 lit.(b) din *Regulamentul 1078/2012*.

În conformitate cu procesul de monitorizare prevăzut la articolul 3 din *Regulamentul 1078/2012*, SRCF Cluj avea sarcina să monitorizeze performanța în materie de siguranță pentru a se asigura că furnizorii respectă cerințele prevăzute în contract, potrivit cerinței de la art.5.3.3 lit.(a) din ANEXA II la *Regulamentul UE 762/2018*.

Pentru a răspunde la cerințele de monitorizare la lucrările executate de contractanți, CNCFR luase măsuri adecvate și stabilise o serie de obligații în *Procedura PO 0-5.3-05*, în care la pct. 4.2.2 alin. (1) din Anexa 2 - *Convenția cadru de Siguranță Feroviară-2024* este prevăzut ca Beneficiarul "... să efectueze prin personalul propriu de control, controlul respectării reglementărilor privind siguranța feroviară....".

Comisia de investigare a constatat că personalul de control din cadrul Secției L 3 Cluj, cu ocazia controlului efectuat în data de 25.07.2025 a menționat în nota de constatare că „Șina demontată de pe firul II SB și șina nouă pentru lucrările de pe firul I depozitate între km 452+600-457+400 trebuie depozitată corespunzător conform instrucțiilor în vigoare pentru a nu afecta gabaritul de liberă trecere,, și a stabilit termenul de 48 ore pentru remediere de către executant. Astfel, comisia de investigare a constatat că SRCF Cluj a aplicat cerințele din *Convenția cadru de Siguranță Feroviară-2024*, de a efectua controlul respectării reglementărilor privind siguranța feroviară.

#### Referitor la organizarea modului depozitare a șinei noi

Între stația Hm. Valea Florilor și stația CFR Câmpia Turzii se efectuează lucrări la infrastructura feroviară în baza *Contractului Sectorial de lucrări nr. 440/07.12.2022*.

SRCF Cluj a întocmit în data de 11.08.2023 *Prescripții privind executarea serviciului pe durata efectuării lucrărilor tip "Quick Wins"*.

Pentru lucrările pe linie curentă și directă, pe zonele aparatelor de cale și lucrărilor la trecerile de nivel ce urmează a fi efectuate, sunt prevăzute lucrările efectuate de Executant în *Caietul de sarcini nr.43/A/487/2022 LOT 35*.

În ceea ce privește depozitarea șinelor noi, Executantului îi revin următoarele responsabilități potrivit pct.5.1 lit(a) din *Caietul de sarcini nr.43/A/487/2022* – „șinele noi aprovizionate de către executant se depozitează în lungul căii, la baza prisme de piatră spartă ciuruită”.

Potrivit prevederilor pct.5.2 din *Caietul de sarcini nr.43/A/487/2022* era prevăzut că, pe zonele unde execută lucrări, executantul răspunde de asigurarea gabaritului sub circulație, în timpul și după deschiderea liniei. Tot la pct.5.2 din *Caietul de sarcini nr.43/A/487/2022* era prevăzut că în cazul depozitării unor materiale în vecinătatea căii ferate se vor respecta prevederile din *Instrucția 314*, cap. I, art. 12, referitor la faptul că depozitarea materialelor se face în afara gabaritelor de liberă trecere.

**Având în vedere cele menționate, comisia de investigare poate concluziona faptul că, nerespectarea de către Asocieria Drum-Asfalt-ZUE a prevederilor pct. 5.1. lit. a) din *Caiet de sarcini nr.43/A/487/2022* referitor la faptul că șinele noi aprovizionate de către executant se depozitează în lungul căii, la baza prisme de piatră spartă ciuruită, a condus la producerea incidentului.**

*Referitor la revizia căii efectuate de revizorul de cale*

Din datele aflate la dispoziția comisiei de investigare, a reieșit faptul că în zona producerii incidentului nu se mai lucrase de o lună. Aceasta conduce la concluzia că, șina care era depozitată pe capătul traverselor firului I deschis pentru circulație și care a produs incidentul, fusese depozitată în acel loc cu aproximativ o lună înainte de producerea incidentului.

Potrivit art.10 pct.1 din Instrucția 321, revizorul de cale este obligat a observa că orice material sau obiect care se află pus în afara șinelor să fie așezat astfel încât să nu periclitaze siguranța circulației.

Totodată, la art.10 pct.3 din Instrucția 321 este prevăzut pentru cazul depozitării șinelor, faptul că șinele se vor așeza la o depărtare mai mare de 1,75 m de șina cea mai apropiată.

Din cele menționate anterior rezultă că revizorii de cale care au efectuat revizia căii, nu au observat și nu au luat măsuri în legătură cu faptul existau șine așezate la o depărtare mai mică de 1,75 m de șina cea mai apropiată.

**Având în vedere cele menționate, comisia de investigare poate concluziona faptul că nedepistarea cu ocazia reviziei căii a șinelor așezate la o depărtare mai mică de 1,75 m de șina cea mai apropiată, a contribuit la producerea incidentului.**

***B. Sistemul de management al siguranței la nivelul „CFR Călători” S.A.***

La momentul producerii incidentului feroviar, **SNTFC** în calitate de operator de transport feroviar de călători, deține certificatul unic de siguranță cu numărul de identificare UE:RO 1020210174 emis la data de 10.11.2021 cu valabilitate de la data de 10.11.2021 până la data de 09.11.2026, care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare, inclusiv prevederile adoptate de întreprinderea feroviară în vederea îndeplinirii cerințelor specific necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță pe rețeaua de cale ferată, în conformitate cu Directiva UE 2016/798 și cu legislația națională aplicabilă.

Comisia de investigare nu a analizat procedurile din cadrul SMS al OTF SNTFC, deoarece producerea incidentului nu a fost influențată de activitatea desfășurată de către OTF SNTFC.

***C. Obligații privind siguranța la nivelul Asocierii Drum-Asfalt-ZUE***

Potrivit prevederilor pct.4.3.12. din *Convenția de Siguranța Feroviară-2022*, Asocieria Drumasfalt-ZUE avea obligația să asigure la locul desfășurării activităților, gabaritul de libera trecere, pe toata durata executării lucrărilor.

Pe baza informațiilor existente, comisia de investigare a concluzionat că în incident a fost implicată o șină nouă cu lungimea de aproximativ 120 m, al cărei capăt a intrat în gabaritul de liberă trecere. Șina care a produs incidentul era depozitată de către personalul Asocierii Drumasfalt-ZUE pe capul traverselor de la firul I deschis pentru circulație.

Din documentele puse la dispoziție, comisia de investigare a constatat că modul de depozitare a șinelor noi

este reglementat în *Caietul de sarcini nr.43/A/487/2022*. Astfel la pct. 5.1. lit. a) din *Caietul de sarcini nr.43/A/487/2022* este prevăzut în cadrul lucrărilor pregătitoare „transportul pe distanță a șinelor noi aprovizionate de executant, cu depozitarea în lungul căii, la baza prisme de piatră spartă ciuruită”.

**Pe baza celor menționate anterior, comisia de investigare consideră că acțiunea Asocierii Drum-Asfalt-ZUE de a depozita șinele noi pe capul traverselor de la firul I deschis pentru circulație, respectiv în alt loc decât la baza prisme de piatră spartă ciuruită de la firul II de circulație, a contribuit la producerea incidentului.**

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

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

➤ *norme și reglementări:*

- **Caiet de sarcini nr.43/A/487/2022**= CAIET DE SARCINI " Proiecte tip "Quick Wins" - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii „4 loturi-Linia CF300”
- **Convenție de Siguranță Feroviară-2022** =Convenție de Siguranță Feroviară - Anexă la contractul Sectorial de lucrări nr. 440/7.12.2022;
- **Convenția cadru de Siguranță Feroviară-2024** = Convenție Cadru Privind Siguranța Feroviară ANEXA nr. 2 PO 0-5.3-05, Ediția 1, Revizia 0;
- **Contract Sectorial de lucrări nr. 440/07.12.2022** = Contract Sectorial de lucrări privind Proiecte tip ”Quick Wins” – Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii –SRCF Cluj- linia CF 300 LOT 35, km 456+250 – 457+400 fir I+II; încheiat cu nr. 440/07.12.2022 între SRCF Cluj (în calitate de Achizitor) și Asocieria Drum-Asfalt-ZUE (în calitate de Executant);
- Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii-linii cu ecartament normal, nr.314/1989;
- **Instrucția 321/1972** – Instrucția pentru cantonieri și revizori de cale sau puncte periculoase;
- **Instrucția 328/2008** - Instrucțiuni pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică nr.328/2008;
- **Prescripții privind executarea serviciului pe durata efectuării lucrărilor tip ”Quick Wins”** = Prescripții privind executarea serviciului de mișcare, a lucrărilor L, SCB, IFTE, Telecomunicații pe durata efectuării lucrărilor în cadrul Proiectului tip "Quick Wins" - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii - Linia CF 300 Firul I+II Lot 33-34-35-36, cu nr.43/A/2211/3/11.08.2023 din SRCF Cluj;
- **RET** = Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr.002 aprobat prin Ordinul MLPTL nr.1186 din 29.08.2001;
- **Regulament** = 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 762/2018** = REGULAMENTUL (UE) 2018/762 din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei;
- **Regulamentul 402/2013** = Regulamentul UE nr.402/2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor;

- **Procedura PO 0-5.3-05**= Procedura Operațională Cod: PO 0-5.3-05 Stabilirea condițiilor de efectuare a lucrărilor la elementele infrastructurii feroviare

➤ surse și referințe:

- declarațiile personalului implicat în producerea incidentului feroviar;
- fotografiile efectuate la locul producerii incidentului;
- documente ale administratorului de infrastructură.

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

##### C.5.4.1. Date constatate cu privire la linii

###### Constatări efectuate după producerea incidentului

Între firul I de circulație și firul II se afla depozitată șina nouă, având lungimea de 120 m, care urma să fie montată pe firul II. Șina nouă era depozitată de aproximativ o lună lângă firul I de circulație, pe capetele traverselor.

Din datele avute la dispoziție comisia de investigare a concluzionat că, la data de 13.08.2025, șina nouă depozitată pe capătul traverselor într-o poziție instabilă, a căzut de pe traverse, iar capătul acesteia s-a ridicat și a intrat în gabaritul de liberă trecere a firului I de circulație.



*Imaginea nr.6– Imagine șine depozitate pe capătul traverselor Firului I*

##### C.5.4.2. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

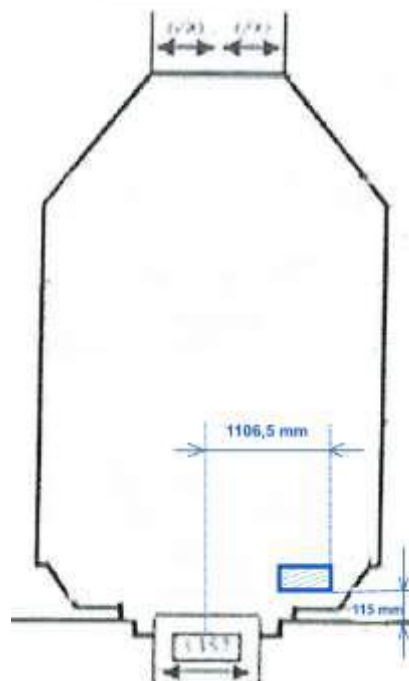
Locomotiva de remorcare EA 623 a avut instalația INDUSI și DSV în funcție, fiind dotată cu vitezometre tip IVMS.

La verificările făcute de comisia de investigare, s-a constatat că inductorul locomotivei era spart.



*Imaginea nr. 7 – inductorul locomotivei era spart*

Pentru a verifica dacă inductorul locomotivei era ieșit din conturul de gabarit CFR al locomotivei prescris în *Instrucția 328/2008*, a fost măsurată poziția inductorului. Din măsurători a reieșit că inductorul se afla în interiorul conturului de gabarit CFR de locomotivă prevăzut la *Plansa 2* din *Instrucția 328/2008*



*Imaginea nr. 8 – inductorul se afla în interiorul conturului de gabarit CFR de locomotivă*

#### *C.5.4.3. Date constatate cu privire la circulația trenului*

Din examinarea diagramei instalației de măsurare și înregistrare a vitezei cu memorie nevolatilă tip IVMS, a reieșit faptul că după plecarea la ora 16:33 din Hm Valea Florilor, trenul de călători Regio nr.3084 a oprit în Hm Cânepiști la ora 16:44. După aceasta, trenul de călători Regio nr.3084 a plecat din Hm Cânepiști la ora 16:45 spre stația CFR Câmpia Turzii însă la viteza de 47 km/h, s-a produs o frânare de urgență la ora 16:46. După oprirea trenului, instalația INDUSI a fost izolată la ora 17:02, după care trenul a plecat mai departe.

#### *C.5.5. Interfața om-mașină-organizație*

##### *Timp de lucru aplicat personalului implicat*

Personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva EA 623, a avut prezentarea la serviciu în stația CFR Teiuș la data de 13.08.2025 la ora 10:00, iar la ora producerii incidentului era în serviciu de 6 ore și 46 minute.

Din verificările efectuate, s-a constatat că au fost respectate prevederile Ordinului MT nr.256/2013 privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă la ora producerii incidentului.

##### *Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului*

La data producerii incidentului, personalul de locomotivă deținea aviz medical și psihologic necesare exercitării funcției, în termen de valabilitate și fără observații.

##### *Referitor la competențele profesionale ale personalului implicat*

Conducerea și deservirea locomotivei EA 623 a fost făcută de către mecanic de locomotivă. Mecanicul deținea permis de mecanic și certificat complementar pentru tipul locomotivei condus și deservit respectiv pentru prestația și secția de circulație pe care s-a produs incidentul.

#### *C.5.6. Evenimente anterioare cu caracter similar*

Pe raza de activitate a SRCF Cluj a mai fost înregistrat un incident cu caracter similar, în cazul incidentului feroviar produs la data 03.10.2023 între Hm Boju și Hm Valea Florilor prin lovirea unui cupon de șină aflat în gabaritul liniei de către locomotiva izolată LEMA 019, care a format trenul nr.L89150, aparținând operatorului de transport feroviar LTE Rail România SRL.

### ***C.6. Analiză și concluzii***

#### ***C.6.1. Concluzii privind modul de producere al incidentului***

La data de 13.08.2025, trenul de călători Regio nr.3084, aparținând OTF SNTFC, circula pe firul I de circulație între Hm Valea Florilor și stația CFR Câmpia Turzii.

Trenul de călători Regio nr.3084 a plecat din Hm Valea Florilor la ora 16:33 către stația CFR Câmpia Turzii pe firul I de circulație.

În acea perioadă de timp, o șină depozitată în poziție instabilă pe capătul traverselor de la firul I de circulație, s-a deplasat sub acțiunea trepidațiilor provocate de trenuri și a dilatărilor produse de căldură și a căzut de pe capătul traverselor, iar capătul acestei șine aflat la km 456+700 a intrat în gabaritul de locomotivă CFR al firului I.

În dreptul km 456+700 în jurul orei 16:46, inductorul de la locomotiva EA 623 a lovit capătul șinei ce era intrată în gabaritul de locomotivă CFR, fapt care a provocat spargerea inductorului și declanșarea frânării de urgență a trenului.

În urma verificărilor efectuate de mecanicul de la locomotiva EA 623, acesta a constatat că inductorul locomotivei a fost lovit de către un corp din exterior și a fost spart. După aceasta, mecanicul de locomotivă a izolat instalația INDUSI și a plecat cu trenul către destinație.

Toate lucrările, respectiv transportul și depozitarea șinei noi, au fost efectuate de către Asociera Drum-Asfalt-ZUE și a subcontractorii acesteia.

## **C.7. Cauzele incidentului, factori care au contribuit**

### ***C.7.1. Cauza directă***

**Cauza directă** a producerii incidentului o constituie deplasarea și pătrunderea în gabaritul de liberă trecere, a unui cupon de șină depozitat pe capătul traverselor de pe firul I de circulație.

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

- depozitarea necorespunzătoare a șinelor pe capul traverselor firului I de circulație;
- nedepistarea cu ocazia reviziei căii a șinelor așezate la o depărtare mai mică de 1,75 m de șina cea mai apropiată.

### ***C.7.2. Cauze subiacente***

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

1. pct. 5.1. lit. a) din *Caiet de sarcini nr.43/A/487/2022* referitor la faptul că șinele noi aprovizionate de către executant se depozitează în lungul căii, la baza prisme de piatră spartă ciuruită;
2. art.10 pct.3 din *Instrucția 321* referitor la faptul că șinele se vor așeza la o depărtare mai mare de 1,75 m de șina cea mai apropiată;
3. art.10 pct.1 din *Instrucția 321* referitor la faptul că revizorul de cale era obligat să observe cu ocazia reviziei căii orice material sau obiect care se află pus în afara șinelor să fie așezat astfel încât să nu periclitizeze siguranța circulației.

### ***C.7.3. Cauze primare***

Nu au fost identificate cauze primare.

### **C.8. Observații suplimentare**

Nu a fost cazul.

### **D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ**

Nu a fost necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

\*

\* \*

Prezentul Raport de Investigare se va transmite către: Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA București, operatorul de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA și Asocieria Drum Asfalt SRL – ZUE Spolka Akyjna.