



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs la data de **28.12.2025, ora 17:56**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, pe secția de circulație Caracal – Piatra Olt (linie simplă neelectrificată), în halta de mișcare Romula, prin depășirea semaforului de ieșire Y (de grup) aflat în poziție pe „Oprire”, de către trenul de marfă nr.67216 remorcat cu locomotiva DA 2008 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Vest Trans Rail SRL) și continuarea mersului acestuia pe linia curentă Romula – Vlădueni care era ocupată cu trenul de călători Regio nr.2522 (aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA)



*Ediția finală
06 iulie 2026*

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

| | |
|-------------------------------------|--|
| AFER | - Autoritatea Feroviară Română |
| AGIFER | - Agenția de Investigare Feroviară Română |
| ASFR | - Autoritatea de Siguranță Feroviară Română |
| OTF | - Operator transport feroviar |
| BAR | - Buletin de avizare a restricțiilor de viteză |
| INDUSI | ▪ (<i>Induktive Signalsicherung</i> - siguranță inductivă a semnalelor) este un sistem de siguranță și protecție automată a trenurilor (autostop) constituit din echipamentul din cale și de pe locomotivă, pentru controlul punctual al vitezei acestora |
| PZB | ▪ Sistem de protecție automată prin controlul punctual al vitezei trenului care utilizează informații de la instalațiile din cale pentru a monitoriza și controla viteza trenurilor în scopuri de siguranță. (<i>Punktförmige Zugbeeinflussung</i>) |
| DSV/SIFA | ▪ dispozitiv de siguranță și vigilență care asigură frânarea automată a trenului atunci când mecanicul de locomotivă nu-și manifestă vigilența în conducerea trenului sau devine inapt pentru conducerea trenului |
| DA 2008 | ▪ locomotiva diesel - electrică având numărul de înregistrare 92 530602008-0 |
| AM 2013 | ▪ automotor tip Desiro având numărul de înregistrare 95539962031-4 |
| Hm | ▪ halta de mișcare - punct de secționare utilizat în circulația trenurilor, care are cel puțin două linii pentru încrucișări și treceri înainte de trenuri (<i>Regulamentul nr.005/2005, art.117</i>) |
| IDM | ▪ 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>) |
| RUCLCM | ▪ registru unificat de căi libere, comenzi și mișcare |
| CCS-T | ▪ Control Centralizare Semnalizare - Terestru |
| MCS | ▪ metode comune de siguranță |
| MTI | ▪ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii |
| Odihna în afara domiciliului | ▪ perioada în care personalul de locomotivă se află la dispoziția angajatorului și efectuează odihnă în dormitoare special amenajate sau în unități de cazare |
| Odihna la domiciliu | ▪ perioada care nu reprezintă timp de muncă și este exclusiv la dispoziția personalului de locomotivă |
| OUG | ▪ ordonanța de urgență a guvernului |
| Regulament de investigație | ▪ <i>Regulamentul de investigație a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România</i> , aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.117/2010 |

| | |
|---|--|
| RTF | <ul style="list-style-type: none"> ▪ instalația de radio-telefon prin care se efectuează comunicarea între mecanicul de locomotivă, șef tren și IDM |
| Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă | <ul style="list-style-type: none"> ▪ timpul de la ora ieșirii personalului de locomotivă cu locomotiva la postul de control al unei unități de tracțiune/ora luării în primire a locomotivei în cazul schimbului în stație până la ora intrării cu locomotiva la postul de control al unei unități de tracțiune/ora predării locomotivei în cazul schimbului în stație |
| SMS | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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>) |
| Timp de muncă | <ul style="list-style-type: none"> ▪ orice perioadă în care salariatul prestează munca, se află la dispoziția angajatorului și îndeplinește sarcinile și atribuțiile sale, conform prevederilor contractului individual de muncă, contractului colectiv de muncă aplicabil și/sau ale legislației în vigoare, conform prevederilor Legii <u>nr.53/2003</u> - <u>Codul muncii</u>, republicată, cu modificările și completările ulterioare |

CUPRINS

| | |
|---|-----------|
| A. PREAMBUL | 5 |
| A.1. Introducere | 5 |
| A.2. Procesul investigației | 5 |
| B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE | 5 |
| C. RAPORTUL DE INVESTIGARE | 8 |
| C.1. Descrierea incidentului | 8 |
| C.2. Circumstanțele producerii incidentului | 13 |
| C.2.1. Părțile implicate | 13 |
| C.2.2. Componerea și echipamentele trenurilor | 14 |
| C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului | 14 |
| C.2.4. Mijloace de comunicare | 17 |
| C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar | 17 |
| C.3. Urmările incidentului | 18 |
| C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți | 18 |
| C.3.2. Pagube materiale | 18 |
| C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar | 18 |
| C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului | 18 |
| C.4. Circumstanțe externe | 18 |
| C.5. Desfășurarea investigației | 18 |
| C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat | 18 |
| C.5.2. Sistemul de management al siguranței | 21 |
| C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigație | 23 |
| C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant | 23 |
| C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații | 24 |
| C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii | 24 |
| C.5.4.3. Date constatate cu privire la mijloacele de remorcare..... | 24 |
| C.5.4.4. Date constatate cu privire la circulația trenurilor | 25 |
| C.5.4.5. Date constatate cu privire la vagoane | 28 |
| C.5.4.6 Date privitoare la mentenanța locomotivei DA 2008..... | 28 |
| C.5.5. Interfața om – mașină – organizație | 30 |
| C.6. Analiză și concluzii | 31 |
| C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii | 31 |
| C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare | 31 |
| C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei | 31 |
| C.6.4. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului | 32 |
| C.7. Cauzele producerii incidentului, factori care au contribuit | 33 |
| C.8. Observații suplimentare | 35 |
| D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE | 38 |
| E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ | 38 |

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

Având în vedere fișa de avizare nr.39 din data de 28.12.2025 a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, prin care a avizat faptul că „în jurul orei 17:56, trenul 67216027 aparținând VTR remorcat cu DA 2008 , având comandă de intrare la linia doi abătută cu oprire – urmând să încrucișeze cu tr.2522028 aparținând SNTFC conform dispoziției RC nr.11/ ora 17:37, nu a oprit, a depășit semaforul de ieșire Y (de grup), a talonat macazul nr.2 rupând ciocul macazului după care și-a continuat mersul în linie curentă spre HM Vlădueni” și luând în considerare faptul că evenimentul feroviar a fost încadrat preliminar ca incident în conformitate cu prevederile art.8, gr.A, pct.1.1 din Regulament, în conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din Regulamentul de investigare, Directorul General Adjunct AGIFER a desemnat ca investigator principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul acestei instituții.

După consultarea prealabilă a părților implicate, conform prevederilor din Regulamentul de investigare, investigatorul principal, prin decizia nr.1120/02/2026, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai CNCF „CFR” SA, SNTFC „CFR Călători SA” și SC Vest Trans Rail, completată ulterior prin decizia nr.1120/24/2026 cu încă un membru reprezentant al CNCF „CFR” SA.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

Descrierea pe scurt

În data de 28.12.2025, trenul de marfa nr.67216-027 (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) remorcat de locomotiva DA 2008 (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) a plecat din stația CFR Caracal la ora 17:38, iar la ora 17:54 a trecut de semaforul de intrare al Hm Romula care avea indicația verde-galben-galben (Liber pe linie abătută, cu viteză redusă. ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea).

La ora 17:59, trenul nr.67216-027 a depășit semaforul de ieșire Y (de grup) al Hm Romula care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul!” (locomotiva DA 2008 avea instalația INDUSI izolată electric și pneumatic), a talonat macazul nr.2 și a rupt ciocul macazului după care și-a continuat mersul în linie curentă spre HM Vlădueni în condițiile în care din sensul opus venea trenul de călători nr.2522-028.

Cauzele producerii incidentului

Cauza directă a incidentului feroviar o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei DA 2008, manifestată prin depășirea semaforului de ieșire Y (de grup), din Hm Romula care avea indicația „**OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua** - brațul de sus orizontal, spre dreapta sensului de mers; *Noaptea*– o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren ”.

Factori care au contribuit:

- neurmărirea și implicit nerespectarea de către mecanicul de locomotivă a indicației semaforului de ieșire Y (de grup), din Hm Romula și neluarea de către acesta a măsurilor de frânare în vederea opririi trenului de marfă nr.67216-027, înaintea semaforului de ieșire care avea indicația „**OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua** - brațul de sus orizontal, spre dreapta sensului de mers; *Noaptea*– o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren”.
- lipsa de atenție a personalului de locomotivă care nu a observat indicația semaforului de ieșire Y (de grup) al Hm Romula, care ordona **OPRIREA**;
- neluarea în considerație a indicației semaforului de intrare al Hm Romula care avea indicația „**LIBER pe linie abătută, cu viteză redusă. ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea. Ziua** – două brațe ridicate la 45°, spre dreapta sensului de mers, iar paleta prevestitoare a semaforului de ieșire sau a semaforului de parcurs, cu fața galbenă spre tren; *Noaptea* – o unitate luminoasă de culoare verde și două unități luminoase de culoare galbenă spre tren. O unitate luminoasă de culoare verde și una galbenă în partea de sus a stâlpului semaforului, iar cealaltă unitate luminoasă de culoare galbenă, în partea de mijloc a stâlpului”;
- starea fizică și psihică a personalului care a condus trenul de marfă, ce era afectat de stresul și oboseala acumulate ca urmare a depășirii serviciului continuu maxim admis pe locomotivă;
- starea tehnică a stației RTF, care era defectă la luarea în primire a locomotivei, ceea ce a condus la lipsa comunicării cu IDM din Hm Romula, mecanicul nefiind informat conform reglementărilor în vigoare despre condițiile de intrare și oprire în Hm Romula;
- izolarea/scoaterea din funcție în mod nejustificat a instalației de control punctual al vitezei INDUSI, ceea ce a împiedicat producerea frânării de urgență la trecerea peste inductorul activ la 2000Hz al semaforului de ieșire;

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

1. *Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, art.1, alin.(4), art.11, alin(2), art.15, alin (2)* – referitor la faptul că indicația semnalului este un ordin care trebuie îndeplinit necondiționat, prin toate mijloacele posibile de către personalul feroviar care asigură desfășurarea traficului feroviar respectiv a indicației următoarelor semafoare:
 - a semaforului de ieșire cu un braț care dă indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul”;
 - a semaforului de intrare înzestrat cu paletă prevestitoare a semaforului de ieșire sau a semaforului de parcurs, care dă indicația „LIBER pe linie abătută cu viteză redusă. ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea” .
2. *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.127 (1), lit.a)* – referitoare la urmărirea cu atenție a indicațiilor semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.
3. *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.132 lit. a)* referitoare la faptul că în conducerea trenului, mecanicului îi este interzis să-și abată atenția de la conducerea locomotivei și de la observarea semnalelor și a liniei.
4. *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.11 lit.a)* – referitoare la faptul că în timpul serviciului, personalul de locomotivă răspunde de respectarea reglementărilor specifice în vigoare privind remorcarea trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.

5. Ordinul MT nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, referitor la durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.
6. Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.37 alin (2), (3) lit.j), m) – referitoare la faptul că pentru punerea în serviciu a locomotivei, mecanicul de locomotivă trebuie să verifice funcționarea corectă a instalațiilor de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrarea parametrilor locomotivei, precum și a sigiliilor aplicate la acestea și trebuie să probeze instalațiile și echipamentele fără deplasarea locomotivei.
7. Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.12 (1), lit.d) – referitoare la interzicerea scoaterii din funcție în mod nejustificat a instalațiilor de siguranță și vigilență, instalațiile de control automat al vitezei trenului și de înregistrare a parametrilor locomotivei. În situația defectării acestor instalații se va proceda conform Anexei 2 și a reglementărilor specifice în vigoare.
8. Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.40 lit.i), j) – referitor la faptul că este interzisă ieșirea locomotivelor din unități de tracțiune pentru remorcarea trenurilor sau manevră cu instalații și echipamente lipsă sau defecte cum ar fi instalațiile de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei și instalația de telecomunicații, radio-telefon, radio emisie-recepție – RTF.
9. Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.44 lit.b) – referitor la faptul privind obligativitatea remedierii defecțiunilor la piesele, instalațiile și agregatele la care au apărut probleme în exploatarea locomotivei, semnalate de către mecanic în carnetul de bord al locomotivei cu ocazia reviziei intermediare.

Cauza primară

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

Grad de severitate

Având în vedere modul de producere, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform art.8, Grupa A, pct.1.1 din *Regulamentul de investigare – „expedieri sau plecări de trenuri când calea este ocupată – tren contra tren sau tren după tren, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice”*.

Recomandări privind siguranța

Având în vedere măsurile adoptate după producerea accidentului, comisia de investigare nu consideră oportună emiterea unor recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

În data de 27.12.2025, trenul de marfa nr.67216-027 (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) a fost programat pentru circulație pe distanța Brazi – Roșiori Nord – Caracal – Slatina. Trenul a fost format din 32 vagoane seria E, în stare încărcată cu cocs (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) și a fost remorcat de locomotivele EA 006 titulară și DA 2008 (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) intercalată după 5 vagoane de la siguranță.

Locomotiva DA 2008 a fost luată în primire în data de 27.12.2025 în Remiza SC Multimodal Service SRL racordată la stația CFR Ploiești Est. La luarea în primire a locomotivei, mecanicul de locomotivă nu a verificat instalațiile INDUSI, DSV și stația RTF. Înainte de punerea în serviciu locomotiva nu a fost revizuită de către un revizor de locomotivă (sau de către alt personal care să îndeplinească atribuțiile acestuia), care să certifice sub semnătură în Fișa de bord a locomotivei că aceasta corespunde remorcării trenurilor. La momentul luării în primire mecanicul de locomotivă a constatat că tastatura IVMS era defectă, fapt pentru care nu a putut introduce codul mecanicului, numărul trenului și nu a putut regla ceasul IVMS.

Locomotiva a ieșit la post control la ora 23:45 și a fost îndrumată în trasă izolată (tren nr.87282-027) de la stația CFR Ploiești Est de unde a plecat (conform PV IVMS nr.SC1/131/27.03.2026) în data de 28.12.2025 la ora 01:03 și a sosit în stația CFR Brazi în data de 28.12.2025 la ora 01:33.

În intervalul orar 00:25 - 01:28 din data de 28.12.2026, s-au produs patru frânări de urgență comandate de instalația DSV, trei dintre ele s-au produs la mișcările de manevră din stația CFR Ploiești Est iar una în circulația trenului nr.87282-027. Având în vedere faptul că două dintre aceste frânări s-au produs la viteze mici de 4 și 7 km/h (sub viteza de 10km/h, viteză la care instalația nu trebuie să frâneze), denotă că instalația DSV era defectă. Având în vedere că frânările de urgență s-au produs fără ca soneria DSV să fi sunat, mecanicul nu a putut stabili corect cauza producerii frânărilor de urgență și la ora 01:33 în stația CFR Brazi, a procedat la izolarea instalațiilor de siguranță și vigilență și control punctual al vitezei INDUSI și DSV.

De asemenea, imediat după ce a plecat în trasă izolată din stația CFR Ploiești Est, mecanicul de locomotivă a sesizat că stația RTF nu funcționa.

Având în vedere timpul foarte scurt de la ieșirea locomotivei din subunitatea de tracțiune (Remiza SC Multimodal Service racordată la stația CFR Ploiești Est) și până la constatarea în parcurs a nefuncționării instalațiilor DSV și RTF de către mecanicul de locomotivă, informațiile stocate în memoria nevolatilă a instalației IVMS (care indică multiple frânări de urgență necomandate ale instalației DSV), înscrisurile din Fișa de bord a locomotivei (în care se specifică faptul că stația RTF era defectă din data de 20.12.2025), se poate concluziona în mod rezonabil că defectele precizate existau anterior punerii în serviciu a locomotivei și nu au fost remediate cu ocazie efectuării reviziei intermediare din data de 23.12.2025.

Conform Instrucțiunilor 201, defectarea instalațiilor de siguranță și vigilență precum și a instalației de telecomunicații (stația RTF) interziceau ieșirea locomotivei DA 2008 din Remiza SC Multimodal Service SRL. De asemenea, după izolarea instalațiilor de control punctual al vitezei – INDUSI și de siguranță și vigilență – DSV, mecanicul de locomotivă trebuia să avizeze pe IDM din stația CFR Brazi cu privire la izolarea acestor instalații.

Trenul de marfă nr.67216-027 avea plecarea în data de 27.12.2025 la ora 23:30 conform livretului de mers, dar a fost expedit din stația CFR Brazi, remorcat de EA 006, în data de 28.12.2025 la ora 4:30 cu +300 minute față de livretul de mers și a avut oprire în stația CFR Roșiori Nord, unde a ajuns la ora 11:40.

Mecanicul care conducea/deservea locomotiva DA 2008 a trecut nejustificat în foaia de parcurs ora 10:40 sosirea în stația CFR Roșiori Nord (în loc de ora reala 11:40), a încheiat nejustificat FP seria VTR nr.176333, la ora 11:00 (ieșirea echipei din serviciu) și a deschis o nouă foaie de parcurs seria VTR nr.176334 cu ora 11:00 prezentarea echipei în serviciu, oră la care trenul se afla în circulație între Hm Grădinari și Hm Atârnați. De asemenea tot în mod nejustificat, mecanicul care conducea/deservea locomotiva DA 2008 a completat personal la rubrica verificarea stării generale „Apt” și a ștampilat foaia de parcurs cu o ștampilă care avea codul Sirues al stației CFR Roșiori Nord.

Trenul de marfa nr.67216-027 a plecat din stația CFR Roșiori Nord la ora 11:50 și a continuat mersul spre stația CFR Caracal unde a sosit la ora 13:40.

În stația CFR Caracal, fiind necesară schimbarea tipului de tracțiune pentru continuarea mersului pe distanța Caracal – Slatina, s-au efectuat manevrele necesare și a fost formată o nouă compunere cu locomotiva DA 2008 la remorcare și 9 vagoane seria E, în stare încărcată cu cocs. Printre documentele trenului nr.67216-027 la îndrumarea din stația CFR Caracal nu s-a regăsit formularul Notă de frâne, iar formularul Arătarea vagoanelor a fost completat neconform, în sensul că au fost consemnate un număr de 5 (cinci) vagoane cu frână de mână, în realitate pe teren numai 2 (două) vagoane erau dotate constructiv cu frână de mână.

După luarea la cunoștință a Ordinului de circulație seria RCv 20.1 nr.136841, întocmit de către IDM al stației CFR Caracal, trenul nr.67216-027 a plecat la ora 17:38 spre stația CFR Slatina, în trasa trenului nr.62368, cu locomotiva DA 2008 având instalațiile INDUSI și DSV izolate electric și pneumatic și stația RTF defectă, iar la ora 17:54 a trecut de semaforul de intrare al Hm Romula care avea indicația verde-galben-galben (Liber pe linie abătută, cu viteză redusă. ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea).

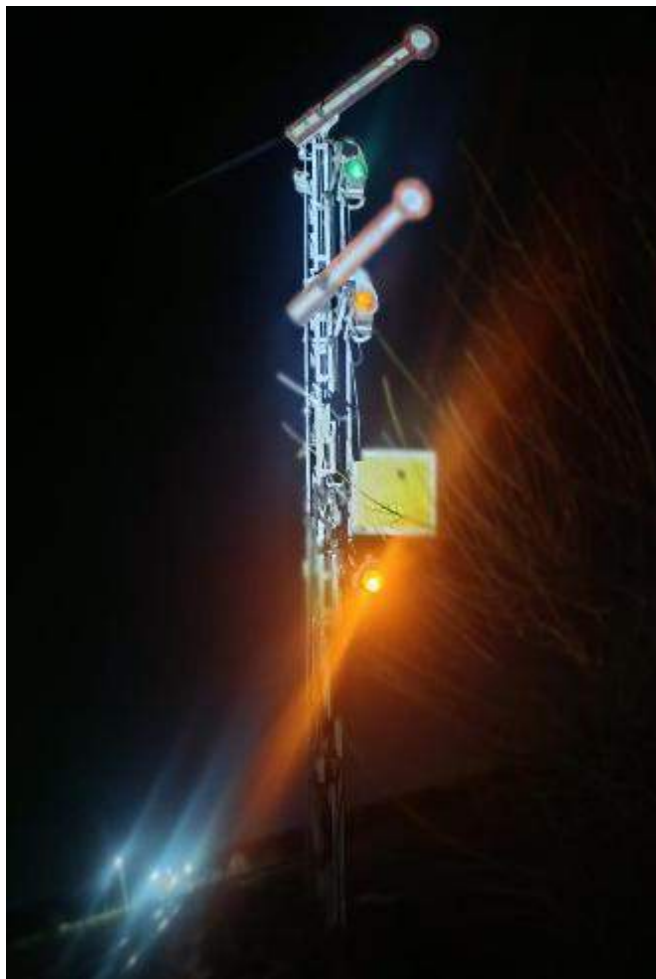


Foto nr.1 Semaforul de intrare al Hm Romula cu indicația „Liber pe linie abătută, cu viteză redusă.
ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea”

În parcurs pe distanța Caracal – Romula, trenul nr.67216-027 a circulat cu viteza maximă de 63 km/h, în condițiile în care viteza maximă în livretul de mers pentru trenul respectiv era de 60km/h, iar pe toată distanța Caracal – Romula era prevăzută în BAR-ul decadic pentru perioada respectivă, restricție de viteză cu 50km/h, iar mecanicul trenului trebuia conform reglementărilor în vigoare să conducă trenul cu viteze de 2-3km/h sub viteza maximă prevăzută în BAR. Depășirea vitezei maxime prevăzute în BAR-ul decadic pe perioada respectivă s-a produs pe o porțiune de aproximativ 2,548 km, între km 235,144 și km 232,596.

Deși avea BAR-ul decadic pe locomotivă, așa cum a declarat, mecanicul a omis verificarea acestuia.

Mecanicul a susținut că la intrarea în Hm Romula acarul de la cabina nr.1 a dat semnale cu lanterna către tren, gest interpretat greșit de către mecanic, care în lipsa comunicării prin stația RTF (care era defectă și a neatenției manifestate la sesizarea indicației semaforului de intrare), a presupus că i se dau semnale de trecere prin Hm Romula, **confuzie care nu are absolut nici o justificare regulamentară**, deoarece acarul nu are asemenea atribuții iar orice semnalizare dubioasă sau contradictorie ordonă oprirea.

Trenul nr.67216-027 a intrat în Hm Romula la linia 2 abătută și a circulat cu viteze cuprinse între 10-15 km/h, în condițiile în care în BAR-ul decadic pentru perioada respectivă era prevăzută restricție de viteză cu 10km/h la liniile 1 și 2 pe toată distanța, iar mecanicul trenului trebuia conform reglementărilor în vigoare să conducă trenul cu viteze de 2-3km/h sub viteza maximă prevăzută în BAR. Depășirea vitezei maxime prevăzute în BAR-ul decadic pe perioada respectivă s-a produs pe o porțiune de aproximativ 1,198 km, între km 231,210 și km 230,012, pe toată distanța Hm Romula.

Imediat după intrarea în Hm Romula, conform înscrisurilor din RUCLCM, fără să se convingă că trenul nr.67216-027 a garat, IDM a transmis reavizul de sosire către stația CFR Caracal la ora 17:55/56 și a raportat gararea la ora 17:55. De asemenea conform înscrisurilor din RUCLCM, IDM din Hm Romula a primit avizul de plecare de la Hm Vlădueni, pentru trenul nr.2522028 la ora 17:58/59.

La trecerea prin dreptul clădirii Hm Romula, agenții trenului au sesizat prezența IDM, care se afla în locul reglementat pentru defilarea trenului, **nu au inițiat și nu au sesizat nici o încercare de comunicare a acestuia.**

La trecerea prin dreptul cabinei de ieșire (nr.2) a Hm Romula, agenții trenului nr.67216-027 nu au sesizat pe nimeni în dreptul cabinei, au presupus că Hm Romula are acar la centru (respectiv acarul de la cabina nr.1 de intrare), mecanicul a continuat mersul **fără să observe indicația semaforului de ieșire, gest pe care nu și-l explică**, iar la aproximativ ora 17:59 trenul nr.67216-027 a depășit semaforul de ieșire Y (de grup) al Hm Romula, care avea indicația „**OPREȘTE fără a depăși semnalul!**”, a talonat macazul nr.2 și a rupt ciocul macazului după care și-a continuat mersul în linie curentă spre HM Vlădueni. Acarul de la postul respectiv, care aștepta în cabină dispozițiile IDM dar care avea și responsabilitatea de a observa și raporta gararea trenului către IDM (respectiv oprirea completă a trenului între mărcile de siguranță ale liniei 2), a ieșit din cabină (de unde nu putea vedea gararea trenului) și a încercat să dea semnale de oprire fără însă ca acestea să mai poată fi percepute de către agenții trenului.



Foto nr.2 Semaforul de ieșire al Hm Romula cu indicația „**OPREȘTE fără a depăși semnalul!**”

În aceste condiții, acarul de la cabina de ieșire (nr.2) a raportat imediat IDM incidentul produs, acesta a avizat IDM al Hm Vlădueni și păzitorul de barieră de la TN Fălcoiu (km 223+270), la rândul lui IDM din Hm Vlădueni a avizat operatorul de circulație de la RRC Craiova care a luat legătura cu dispecerul circulație de serviciu al OTF Vest Trans Rail SRL.

La ora 18:06, mecanicul trenului nr.67216-027 a fost apelat pe telefonul mobil de către dispecerul circulație de serviciu al OTF Vest Trans Rail SRL care i-a ordonat oprirea, mecanicul de locomotivă a luat măsuri de frânare, iar trenul s-a oprit în linie curentă Romula – Vlădueni la aproximativ Km223+886, la ora 18:07.

În data de 28.12.2028, trenul de călători nr.2522-028 (aparținând OTF SNTFC „CFR Călători” SA), a fost programat pentru circulație pe distanța Păușa – Caracal și a fost format din AM Desiro 2031.

Trenul nr.2522-028 a plecat din Halta Păușa la ora 15:59 cu +15 minute față de livretul de mers și a sosit în stația CFR Piatra Olt la ora 17:43 cu +5 minute față de livretul de mers. La ora 17:44 a plecat din stația CFR Piatra Olt, a trecut prin Hm Vlădueni la ora 17:58 iar la km.223+270 în apropierea TN cu bariere Fălcoiu, mecanicul trenului a observat că păzitorul de barieră îi dă semnale de oprire a trenului. Concomitent a auzit prin stația RER comunicarea IDM din Hm Vlădueni, care solicita oprirea de urgență a trenului.

În aceste condiții, mecanicul trenului nr.2522-028, a luat măsuri de frânare de urgență iar trenul s-a oprit la ora 18:02'30'', în linie curentă Vlădueni – Romula, în apropierea TN Fălcoiu (la aprox. 100m), aprox. la km.223+170.

După ce i s-a comunicat prin stația RTF despre incidentul feroviar produs și că trebuie să se retragă cât mai repede în Hm Vlădueni, mecanicul trenului nr.2522-028 a schimbat postul de conducere, a luat la cunoștință prin Ordin de circulație întocmit de către șeful de tren, condițiile de circulație și la ora 18:05'30'' a început retragerea spre Hm Vlădueni, unde a garat la ora 18:10'23'' la linia nr.2 directă.

Precizăm că la ora 18:05'30'', trenul de marfă nr.67216-027 se deplasa cu viteza de 53km/h către Hm Vlădueni și se afla aproximativ la km 225+110 la 1940 m față de trenul nr.2522-028. La viteza de deplasare precizată de cca 53km/h, distanța de 1940 m s-ar fi putut parcurge într-un timp de aprox 2'12''. (Figurile nr.2 și nr.3).



Figura nr.2 – Schița distanței minime dintre cele două trenuri la ora 18:05'30''

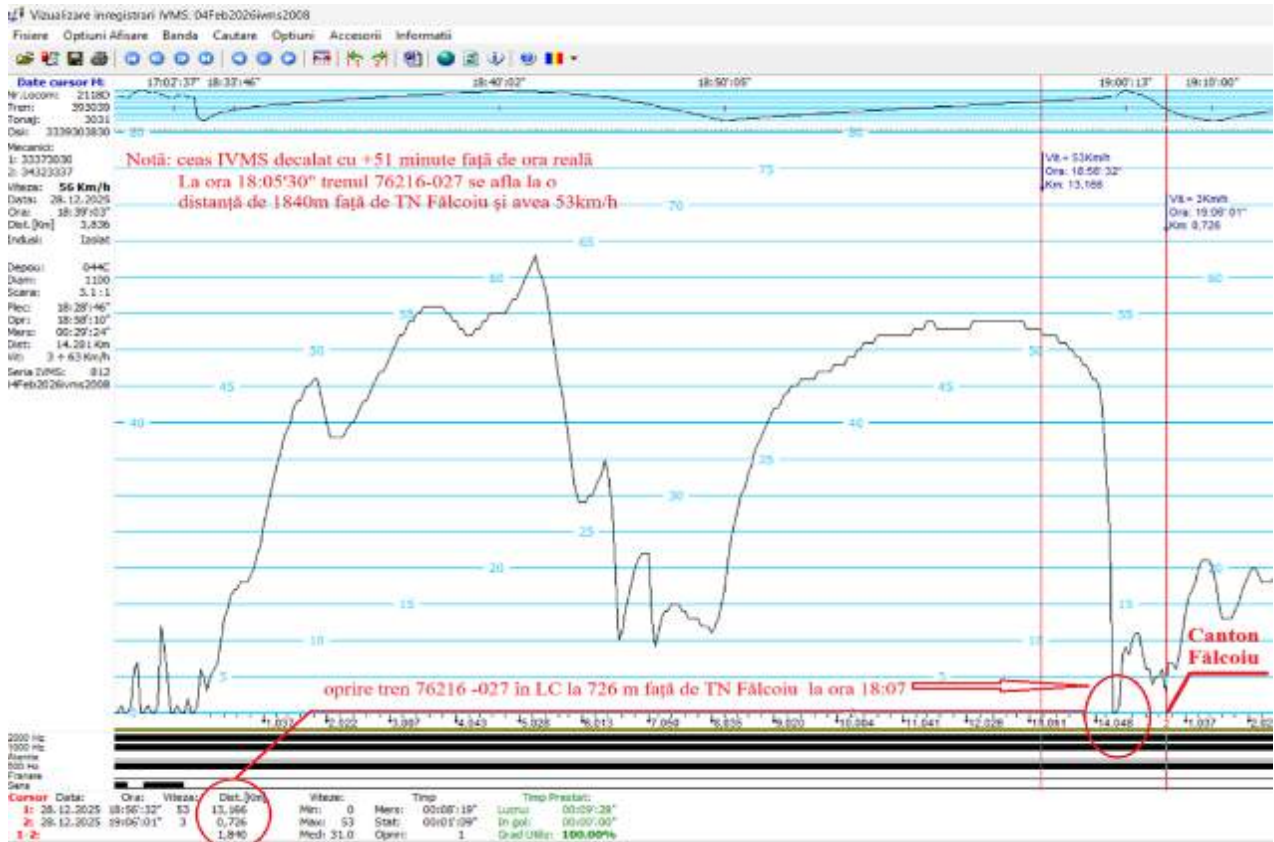


Figura nr.3 – Diagrama IVMS tren nr.76216-027 - distanța față de TN Fălcoiu la ora 18:05'30''

C.2. Circumstanțele producerii incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Locul unde s-a produs incidentul feroviar, respectiv Hm Romula este situată pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Caracal – Piatra Olt, linie simplă, neelectrificată.

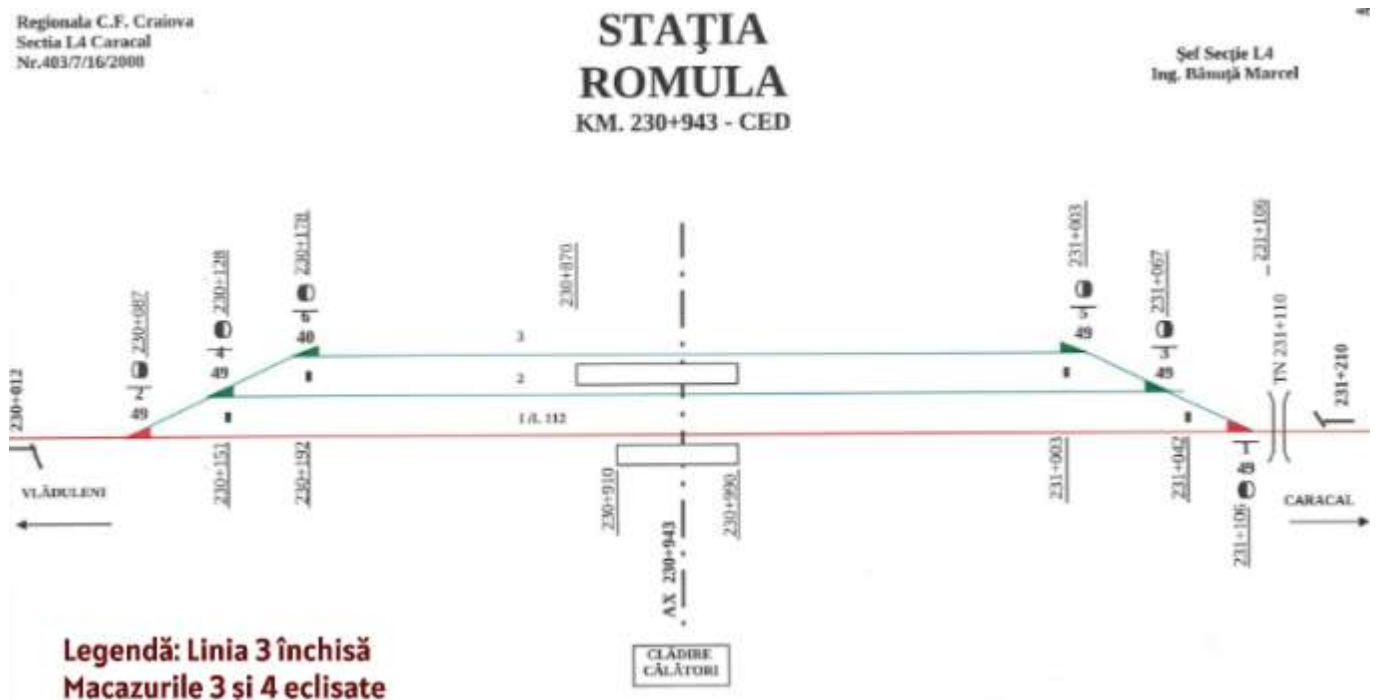


Figura nr.4 - Schița Hm Romula

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde a avut loc incidentul feroviar, respectiv secția de circulație Caracal – Piatra Olt sunt în administrarea Sucursalei Regionale CF Craiova din cadrul CNCF „CFR” SA (denumită în continuare CNCF) și sunt întreținute de personal specializat din cadrul Secției L 2 Roșiori, Districtul 9 Caracal.

Mentenanța instalațiilor CCS-T din Hm Romula este asigurată de personalul Districtului SCB Caracal iar instalația de comunicații feroviare din Hm Romula este în administrarea CNCF și este întreținută de salariații SC TELECOMUNICAȚII CFR SA.

Instalațiile de comunicații feroviare de pe locomotiva DA 2008, care a remorcat trenul de marfă nr.67216-027 la data de 28.12.2025, aparțin OTF Vest Trans Rail SRL și sunt întreținute de către SC Multimodal Service SRL, agent economic certificat pentru efectuarea funcției de întreținere.

Locomotiva DA 2008, trenul nr.67216-027 și personalul de conducere și deservire al acestuia aparține OTF Vest Trans Rail SRL, iar AM Desiro 2031, trenul nr.2522-028 și personalul de conducere și deservire aparține OTF CFR „Călători - SA”.

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenurilor

Trenul de marfa nr.677216 - 027, a circulat în data de 28.12.2025 în trasa nr.62368, conform livretului trenurilor de marfă pe relația Caracal – Slatina și a fost remorcat cu locomotiva DA 2008, cu numărul de înmatriculare 92530602008-0, care a fost deservită de mecanic de locomotivă în sistem simplificat, iar celălalt agent al trenului avea funcția de șef de tren.

Trenul de marfa nr.677216 - 027 din data de 28.12.2025, conform FP seria VTR nr.176334, a avut în compunere 9 vagoane seria E, în stare încărcată cu cocs, 36 osii, tone brute 689 t, tonajul frânat automat necesar 345 t, tonajul frânat automat real 362 t, tonajul frânat necesar de menținere pe loc a trenului cu frâna de mână conform livretului de mers 69 t, tonajul frânat real de menținere pe loc a trenului real 145 t și lungimea de 151 m.

Trenul de călători nr.2522-028 a circulat în data de 28.12.2025 pe relația H Păușa – Caracal și a fost format din AM Desiro 2031, cu numărul de înmatriculare 95539962031-4 și conform FP seria D, nr.3501, a avut următoarele caracteristici: tone brute 80, osii 6, tonajul frânat automat necesar 95 t, tonajul frânat automat real 114 t, tonajul frânat necesar de menținere pe loc a trenului cu frâna de mână conform livretului de mers 22 t, tonajul frânat real de menținere pe loc a trenului real 45 t și lungimea de 42 m.

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

Descrierea traseului căii

C.2.3.1. Linii Pe secția de circulație Caracal – Piatra Olt (linie simplă neelectrificată), în zona producerii incidentului, Hm Romula este cuprinsă între km.230+012 și km.231+210, iar axul stației se află la km.230+943. Caracteristicile suprastructurii căii sunt:

- Felul căii : CFJ, km.230+012 – km.230+226 în aliniament, km.230+226 – km.230+573 în curbă cu R=893m, km.230+573 – km.231+210 în aliniament;
- Tipul șinei: 49;
- Traverse: beton T13, prindere K;
- Declivități (Mărime/lungime): L1(2,4‰/22, 1,6‰/500, 0,8‰/6) și L2 (1,6‰/472, 0/468).

La data producerii incidentului viteza maximă de circulație conform livretului de mers este de 100 km/h la trenurile de călători și 60km/h la trenurile de marfă, iar în BAR-ul decadic pentru perioada respectivă se aflau următoarele restricții de viteză:

- max. 50km/h pe distanța Vlădueni - Caracal de la km.219+578 la km.237+700 (toată distanța)
- max. 10 km/h linia 2 Hm Romula, toată linia.

C.2.3.2 Instalații

Inter stația Romula -Vlădueni nu este dotată cu instalație de bloc de linie sau dependență între cele două halte de mișcare.

Haltele de mișcare Romula și Vlădueni sunt dotate cu instalații de semnalizare tip AIB (asigurări cu încuietori și bloc).

C.2.3.3. Locomotiva de remorcare și automotorul tip Desiro

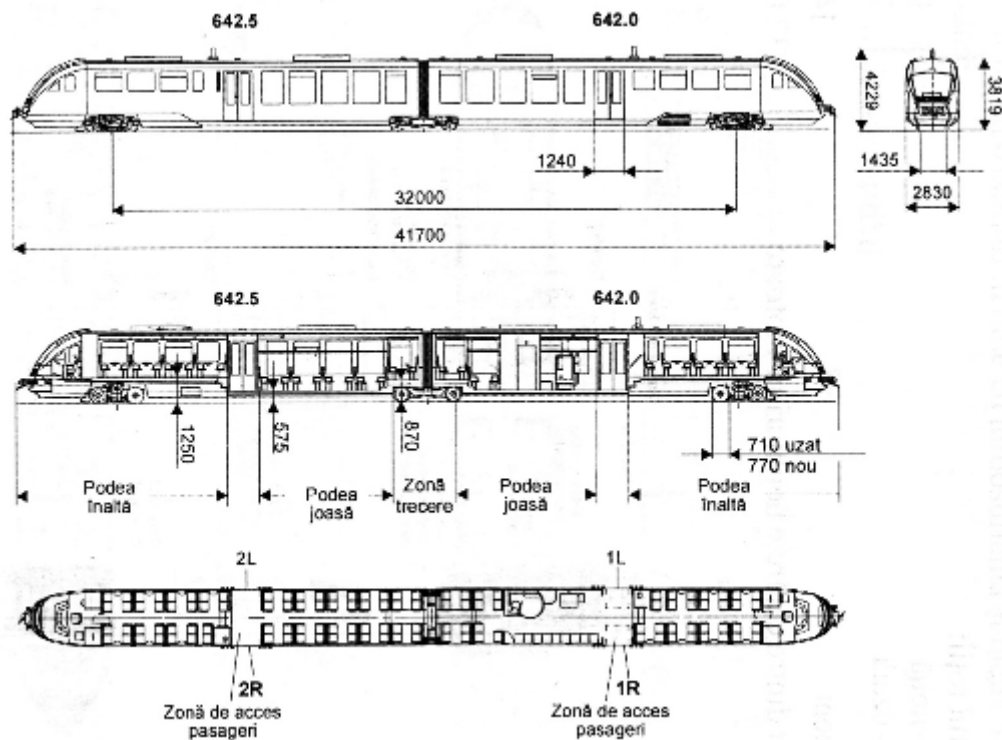
A. Caracteristicile tehnice principale ale locomotivei diesel-electrice LDE 2010CP seria 92 53 0602008-0 sunt următoarele:

- Producător: Electroputere Craiova (Licență Sulzer/BBC)
- Putere nominală: 2100 CP (1546 kW).
- Formula osiilor: Co'Co' (două boghiuri cu câte trei osii motoare fiecare)
- Tip transmisie: Electrică (Generator Diesel-Motor de tracțiune)
- Motor Diesel: 12 LDA 28 (12 cilindri în 4 timpi, dispunere în linie, supraalimentat)
- Generator principal: tip GCE 1 100/10 , 1350kW
- Generator auxiliar: tip XGE 575/8, 75kW, 170V, 440A
- Motoare electrice de tracțiune: tip GDTM 533 -200kW, 275V, 820A – regim continuu
-194kW, 250V, 900A – regim unioară
- Viteză maximă:100/120 km/h
- Greutate proprie a locomotivei: nealimentată-109,2 tf / alimentată 2/3-114 tf
Complet alimentată - 116,2tf
- Sarcina maximă pe osie: 19,36tf
- Forța de tracțiune la demaraj: 35tf
- Ecartament: 1435 mm / Lungimea între tampoane: 17000 mm / Lățimea cutiei: 3000 mm.
- Înălțimea locomotivei măsurată de la ciuperca șinei: 4270 mm.
- Diametrul roților cu bandaje noi: 1100 mm.
- Distanța între pivoții boghiurilor: 9000 mm
- Raza minimă a curbei: 100 m (în depou) / 275 m (linie curentă).
- Frână pneumatică: Automată tip Knorr (pentru tren și locomotivă), Frână directă (pentru locomotivă), Frână de mână.
- Dispozitive: Dispozitiv de protecție la patinare, dispozitiv de siguranță și vigilență și control punctual al vitezei



Foto nr.3 Locomotiva DA 2008

B. Caracteristicile principale ale automotorului Desiro 2031 seria 95539962031-4



Date tehnice

Tip constructiv: Automotor cu 2 vagoane articulate cu boghiu Jakobs în articulație

Viteza maximă: 120 km/h

Lungimea totală peste cuple: 41.700 mm

Lățimea maximă: 2.830 mm

Înălțimea de la acoperiș la nivelul superior al șinei: cca 3.900 mm

Înălțimea maximă de la tabla acoperișului la nivelul superior al șinei 4.229 mm

Înălțimea podelei la nivelul superior al șinei:

- zona de podea joasă: 575mm
- zona podelei înalte și a cabinei mecanicului: 1.250mm
- zona de trecere: 870mm

Greutatea proprie: 68,2t

Greutatea maximă: 88,7t

Număr de uși pe o parte: 2

Lățimea de trecere prin ușă: 1.240mm

Locuri în total: Pe scaune: -Clasa 1-a: 12

- Clasa a 2-a: 98

- Clasa a 2-a strapontine: 13

Locuri în picioare (la 4 persoane/m²): cca 90

Mărimea spațiului multifuncțional: cca 10mp

Boghiuri: 2 boghiuri motoare, 1 boghiu alergător

Sarcina maximă pe osie montată 16t

Diametrul rotii: - nouă: 770mm

- uzată: 710mm

Ecartament: 1.435mm

Distanța dintre centrele boghiurilor motoare: 32.000mm

Frânele:

Tip de construcție:

- Frână hidrodinamică;
- Frână directă electropneumatică cu disc;
- Frână indirectă pneumatică cu disc;
- Frână cu patină electromagnetică la șină.

Motor Diesel: 2 buc

Tip de construcție: -Motor cu 6 cilindri în linie cu turbosuflantă și răcire a aerului de alimentare.

Putere motor 2 x 275 kW;

Rezerva de combustibil 2 x 750 l.



Foto nr.4 AM Desiro 2031

C.2.4. Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul trenului nr.67216-027 și impiegatul de mișcare din Hm Romula, nu s-a putut realiza întrucât stația radio emisie-recepție (RTF) a locomotivei DA 2008 era defectă.

Stația radio emisie-recepție (RTF) a Hm Romula funcționa corespunzător.

C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar

Imediat după producerea incidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor precizat în

Regulamentul de investigare, în urma cărora la fata locului s-au prezentat reprezentanți ai CNCF „CFR” SA-SRCF Craiova, administratorul infrastructurii feroviare publice, ai operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SRL, ai Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER, Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR și ai Poliției Transporturi.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

În urma producerii incidentului nu au fost înregistrate pierderi de vieți omenești și nici răniți.

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului au fost înregistrate pagube materiale la instalația AIB Romula în valoare de 6781.48 lei, conform Devizului de lucrări nr.323/T/26/2026 al SRCF Craiova, Divizia Instalații, Secția CT3 Roșiori.

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

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii incidentului feroviar au existat următoarele consecințe în circulația trenurilor din data de 28.12.2025:

- Trenuri anulate:
 - Nr.2522 028 pe relația Păușa – Caracal, anulat pe distanța Vlădueni – Caracal;
 - Nr.2011 028 pe relația Caracal – Sibiu, anulat pe distanța Caracal – Vlădueni;
- Trenuri întârziate:
 - Nr.2011 028 cu +27 minute la Hm Vlădueni.

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 28.12.2025 la ora producerii incidentului (17:59), vizibilitatea era corespunzătoare circulației pe timp de noapte, iar temperatura în aer a fost de 4°C.

Vizibilitatea indicațiilor semnalelor a fost în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare. Condițiile meteorologice nu au influențat producerea incidentului.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

Rezumatul mărturiilor personalului OTF Vest Trans Rail SRL

Din cele declarate de **mecanicul de locomotivă** care a condus locomotiva DA 2008, care a remorcat trenul de marfa nr.67216 la data de 28.12.2025, se rețin următoarele:

- la luarea în primire a locomotivei în data de 27.12.2025 la ora 22.00 în Remiza Multimodal Ploiești nu a verificat funcționarea instalațiilor INDUSI, DSV, stația RER;
- imediat după plecarea din stația CFR Ploiești Est în trasa nr.87252 izolată spre stația CFR Brazi, s-a produs o frânare de urgență și a presupus că este din vina instalației INDUSI;
- a constatat în parcurs că stația RER nu funcționa, soneria DSV nu suna și pentru că se produsese frânări de urgență, a izolat instalațiile INDUSI și DSV în stația CFR Brazi.
- cunoaște cazurile în care se impune izolarea instalației INDUSI conform Ord.17 DA610/1987;
- de la stația CFR Brazi, locomotiva DA 2008 a fost intercalată în corpul trenului nr.67216-027, după 5 (cinci) vagoane de la siguranță.
- înainte de sosirea în stația CFR Roșiori Nord, a deschis o nouă foaie de parcurs, a semnat în locul IDM și a pus o ștampilă care avea codul Sirues al stației CFR Roșiori Nord;
- nu își mai aduce aminte de la cine are ștampila cu codul Sirues al stației CFR Roșiori Nord;
- nu i s-a adus la cunoștință că formularul Nota de Frâne nu se regăsește printre documentele trenului;
- cunoștea că nu este permisă îndrumarea trenurilor fără formularul Nota de Frâne;

- deși avea livret de mers și BAR decadic pentru perioada respectivă, nu a respectat viteza maximă și restricțiile de viteză pentru că a omis verificarea BAR-ului și s-a lăsat condus de rutină;
- la intrarea în Hm Romula, indicația semaforului de intrare era verde-galben-galben, cunoștea semnificația acestuia și faptul că semaforul de ieșire era în poziție pe oprire;
- la intrarea în Hm Romula, acarul de la cabina nr.1 i-a dat semnale cu lanterna deasupra capului și l-a indus în eroare, crezând că are trecere prin Hm Romula;
- admite că nu este prevăzut în nici un regulament ca acarul la intrarea într-o stație să poată da semnale de trecere a unui tren prin stație, în condițiile în care semnalul de ieșire ordonă oprirea și nu și-a putut explica această inducere în eroare;
- la trecerea prin dreptul biroului IDM, a sesizat că acesta se afla în fața biroului de mișcare;
- când a ajuns în dreptul cabinei de ieșire, nu a observat pe nimeni și a considerat că Hm Romula are acar la centru;
- a încercat să folosească stația RTF portabilă a șefului de tren, nu a mai fost atent la urmărirea indicației semnalelor și nu și-a dat seama când a depășit semaforul de ieșire și nici ce indicație avea acesta, gest pe care nu și l-a explicat;
- la ora 18:06 a fost apelat pe telefonul mobil de către dispecerul de serviciu al OTF VTR, care i-a comunicat incidentul și a luat măsuri imediate de oprire a trenului;
- ulterior a fost apelat pe telefonul mobil de către IDM din Hm Vlădueni, care i-a comunicat că din linie curentă se poate deplasa până în fața semaforului de intrare al Hm Vlădueni;
- la trecerea cu viteză redusă prin dreptul TN Canton Fălcoiu, păzitorul de barieră i-a confirmat că trebuie să oprească în fața semaforului de intrare al Hm Vlădueni;
- deși de la intrarea în serviciu în data de 27.12.2025 la ora 22:00, până la momentul producerii incidentului, avea aproximativ 20 de ore, nu a considerat că a fost obosit;
- cunoștea prevederile Ordinului 256/2013 privind durata serviciului maxim admis pe locomotivă;
- nu a întocmit Raport de eveniment și regretă cele întâmplate.

Din cele declarate de **șeful de tren** se rețin următoarele:

- în data de 28.12.2025 s-a prezentat în stația CFR Caracal, verificarea stării generale a efectuat-o la IDM, apoi a plecat pe teren pentru a împărți în cupluri vagoanele trenului nr.67216-027 care sosise de la stația CFR Brazi, în vederea expedierii la stația CFR Slatina;
- nu a verificat atent pe teren situația frânelor de mână din dotarea celor 9 (nouă) vagoane care au compus trenul nr.67216-027 și a trecut 5 (cinci) vagoane cu frână de mână în loc de 2(două) care erau dotate constructiv, pentru a se putea asigura scriptic procentul de frânare;
- cunoaștea faptul că îndrumarea trenurilor cu procent de masă frânată neasigurat în conformitate cu livretul de mers corespunzător categoriei trenului respectiv, constituie incident produs în circulația trenurilor încadrat la Grupa A pct.1.12 conform Regulamentului de investigare aprobat prin HG 117/17.02.20210;
- recunoaște că printre documentele trenului nu s-a regăsit formularul Nota de frâne și cunoaștea faptul că nu este permisă îndrumarea trenului fără acest formular;
- nu a informat mecanicul de locomotivă și nici dispecerul de serviciu al VTR despre problemele apărute;
- la ieșirea din Hm Romula nu a văzut pe nimeni la cabina de ieșire;
- nu a folosit stația RTF portabilă pentru a se putea lua legătura cu IDM din Hm Romula pentru că nu a reușit să o pornească;
- confirmă faptul că mecanicul trenului a primit telefon de la dispecerul de serviciu al OTF VTR, ulterior mecanicul a făcut frânare de urgență și trenul s-a oprit în linie curentă Romula – Vlădueni la distanță față de TN Canton Fălcoiu;

Rezumatul mărturiilor personalului OTF SNTFC „CFR Călători – SA”

Din cele declarate de către **mecanicul de locomotivă** care a condus automotorul |Desiro 2013, care a format trenul de călători nr.2522-028 la data de 28.12.2025, se rețin următoarele:

- a luat automotorul Desiro 2013 în primire în stația CFR Piatra Olt, în tranzit, în stare tehnică bună;
- după trecerea prin Hm Vlădueni, a observat că păzitorul de barieră de la Canton Fălcoiu dă semnale de oprire;
- concomitent, IDM din Hm Vlădueni i-a comunicat că un tren de marfă a depășit semaforul de ieșire al Hm Romula pe oprire și trebuie să oprească de urgență;
- comunicarea cu IDM din HM Vlădueni a făcut-o din postul opus, întrucât stația RTF din postul de conducere avea interferențe radio și nu era recepționat corespunzător;
- după schimbarea postului de conducere și primirea ordinului de circulație întocmit de către șeful de tren, s-a retras în Hm Vlădueni, unde a garat la linia 2 directă.

Rezumatul mărturiilor personalului administratorului de infrastructură

Din cele declarate de către **IDM din Hm Romula** care a fost de serviciu în tura 28.12.2025, se rețin următoarele:

- după intrarea în serviciul de mișcare și prezentarea cu stațiile vecine, a primit la ora 17:37 dispoziția RC nr.11 care transmitea că trenul nr.672160-27 dinspre stația CFR Caracal, urmează să oprească în Hm Romula la linia 2 abătută, unde va aștepta la cruce cu trenul RE nr.2522-028, ulterior trenul de marfă urmând să-și continue mersul spre Piatra Olt;
- IDM a încercat de mai multe ori să ia legătura prin stația RTF cu mecanicul trenului nr.67216-027 pentru a-i transmite condițiile de intrare și oprire în Hm Romula;
- la defilarea trenului nr.67216-027, a sesizat că mecanicul nu-și face simțită prezența, are lumina stinsă în postul de conducere și perdelele sunt trase dar având în vedere lipsa de comunicare, nu a încercat din proprie inițiativă să atragă atenția acestuia prin alte mijloace;
- cunoștea faptul că un tren se consideră garat când este oprit efectiv între mărcile de siguranță;
- cunoștea faptul că are ca obligație să se convingă că trenul a garat, dar având în vedere configurația liniilor din Hm Romula, a așteptat ca raportarea opririi trenului între mărcile de siguranță să o facă acarul de la cabina nr.2;
- după ce a fost informată de acarul de la cabina nr.2 că trenul nr.67216-027 a depășit semaforul de ieșire în poziția pe oprire și a ieșit în linie curentă, a încercat din nou apelarea prin stația RTF a mecanicului de locomotivă fără răspuns;
- imediat l-a apelat și informat pe IDM din Hm Vlădueni și pe păzitorul de barieră de la Canton Fălcoiu, pentru oprirea celor două trenuri în vederea evitării unui accident.

Din cele declarate de către **acarul de la cabina nr.2 din Hm Romula** care a fost de serviciu în tura 28.12.2025, se rețin următoarele:

- după intrarea în serviciu a primit comanda verbală de la IDM pentru verificarea liniei și a parcursului la linia nr.2 pentru primirea trenului nr.67206-027 și a liniei nr.1 și a parcursului pentru trecerea trenului nr.2522-028;
- după aceste verificări a asigurat și încuiat parcursul la macazul nr.2 în vederea trecerii trenului nr.2522-028, a scos cheia din macaz și s-a deplasat la cabină pentru introducerea cheii în bloc și a așteptat în cabină următorul ordin al IDM;
- așteptând în cabină telefonul IDM, a auzit că trenul nr.67206-027 a trecut de cabină, a ieșit repede afară și a încercat să dea semnale de oprire, fără să fie observat de către agenții trenului;
- după ce trenul a depășit semaforul de ieșire în poziția pe oprire și a ieșit în linie curentă, a anunțat imediat IDM;
- IDM nu i-a solicitat verbal să raporteze gararea completă a trenului nr. 67206-027;

- cunoștea faptul că trebuia să se asigure că trenul oprește la marcă, dar nu a făcut-o întrucât a crezut că trenul v-a opri având semaforul de ieșire în poziția pe oprire;
- fiind în cabină nu putea vedea dacă trenul nr.67206-027 avea de gând să oprească.

Din cele declarate de către **acarul de la cabina nr.1 din Hm Romula** care a fost de serviciu în tura 28.12.2025, se rețin următoarele:

- după intrarea în serviciu a primit comanda de verificarea liniei și parcursului la linia nr.2 pentru primirea trenului nr.67206-027 și a liniei nr.1 pentru trecerea trenului nr.2522-028, conform dispoziției date de către IDM;
- după verificarea liniei, a închis bariera mecanică și a efectuat parcursul pentru intrarea trenului nr. 67206-027;
- la trecerea locomotivei trenului nr.67206-027 prin dreptul cabinei nr.1 a ieșit cu lanterna de culoare albă în mână pentru defilarea trenului, fără a da semnale către tren.

Din cele declarate de către **păzitorul de barieră de la Canton Fălcoiu, km 223+270** care a fost de serviciu în tura 28.12.2025, se rețin următoarele:

- după intrarea în serviciu a primit la ora 17:39 dispoziția nr.35 de la IDM Hm Romula că va circula suplimentar trenul nr.67216-027;
- la ora 17:52 a primit dispoziția nr.37 de la IDM Hm Vlădueni pentru închiderea barierei în vederea trecerii trenului nr.2522-028;
- în jurul orei 18:01 a fost apelată de către IDM Hm Vlădueni, care i-a comunicat să iasă în fața trenului nr.2522-028 și să dea semnale de oprire, deoarece trenul de marfă nr.67216-027 a trecut prin Hm Romula cu semaforul de ieșire pe oprire. Imediat a fost apelată și de către IDM Hm Romula, care i-a comunicat același lucru;
- a ieșit imediat în pasaj și a dat semnale de oprire trenului nr.2522-028, care în jurul orelor 18:03 a oprit la cca 100 metri de pasaj;
- nu a comunicat cu mecanicul trenului nr.2522-028, dar a observat că mecanicul a schimbat postul de conducere și după o staționare de cca.3-4 minute, acesta s-a retras către Hm Vlădueni;
- în jurul orelor 18:10 a observat trenul de marfă nr.67216-027 oprit în linie curentă la cca 700-800 metri de postul de barieră, după care acesta s-a pus în mișcare și în jurul orelor 18:20 a trecut cu viteză mică prin pasaj, moment în care a comunicat cu mecanicul, transmițându-i să ia legătura cu IDM Hm Vlădueni, lucru pe care mecanicul îl făcuse deja, iar acesta a continuat mersul cu viteză redusă până la semnalul de intrare al Hm Vlădueni.

Din cele declarate de către **acarul de la cabina nr.1 a Hm Vlădueni** care a fost de serviciu în tura 28.12.2025, se rețin următoarele:

- a intrat în serviciu în data de 28.12.2025 la ora 18:50 și a fost informat despre incidentul feroviar produs și de faptul că trenul nr.67216-027 se afla staționat în fața semnalului de intrare al Hm Vlădueni de la ora 18:25;
- la ora 19:18 a primit dispoziție scrisă de la IDM pentru primirea trenului nr.67216-027 în Hm Vlădueni, la linia 1 cu semaforul de intrare în poziția pe oprire;
- după scrierea ordinului de circulație, s-a deplasat către locomotiva trenului nr.67216-027 și în jurul orelor 19:25 a înmânat ordinul de circulație mecanicului de locomotivă și i-a comunicat verbal condițiile de intrare și oprire în Hm Vlădueni;
- la ora 19:33 a raportat gararea completă a trenului în Hm Vlădueni.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

A. Sistemul de management al siguranței la nivelul administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA

La data producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator de infrastructură feroviară, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare și

deținea, Autorizația de siguranță seria AS nr.24005, eliberată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR prin care se confirmă îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea Sistemului de Management al Siguranței al gestionarului de infrastructură feroviară și permite acestuia să gestioneze și să exploateze infrastructura feroviară, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE privind siguranța feroviară și cu legislația națională aplicabilă, cu valabilitate de la data de 30.12.2024 până la data de 27.12.2029.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare nu a considerat că este necesar a se verifica aspectele referitoare la Sistemul de Management al Siguranței.

B. Sistemul de management al siguranței la nivelul OTF SNTFC „CFR Călători – SA”

La data producerii incidentului feroviar, SNTFC „CFR Călători – SA”, în calitate de operator de transport feroviar efectuează operațiuni de transport feroviar de călători în interes propriu, cu excepția serviciilor de mare viteză, cu materialul rulant motor și tractat deținut. În conformitate cu Certificatul Unic de Siguranță, nr.RO1020210174, deținut la momentul producerii accidentului, cu valabilitate pentru perioada 10.11.2021-09.11.2026, operatorul feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport pe secția de circulație unde s-a produs incidentul, conform Listei secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului unic de siguranță.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare nu a considerat că este necesar a se verifica aspectele referitoare la Sistemul de Management al Siguranței.

C. Sistemul de management al siguranței la nivelul OTF Vest Trans Rail SRL

La momentul producerii incidentului feroviar, Vest Trans Rail SRL în calitate de OTF efectuează operațiuni de transport feroviar de marfa în interes propriu, cu materialul rulant motor și tractat deținut. În conformitate cu Certificatul Unic de Siguranță, nr.RO1020250068, deținut la momentul producerii accidentului, cu valabilitate pentru perioada 23.04.2025-22.04.2030, operatorul feroviar este autorizat să efectueze servicii de transport pe secția de circulație unde s-a produs incidentul, conform Listei secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului unic de siguranță, respectiv punctul 25 din certificat.

În ceea ce privește riscurile asociate operațiunilor feroviare, în legătură cu incidentul produs, operatorul de transport a identificat în REGISTRUL DE RISCURI – ANALIZA RISCURILOR – METODA FMEA, în cadrul procesului „transport de marfă și manevră feroviară”, următoarele pericole:

- Oboseală/atenție scăzută datorită depășirii serviciului maxim admis pe locomotivă și/sau neasigurare odihnă la domiciliu/cap de secție;
- Depășirea vitezelor maxime de circulație ale trenurilor prevăzute în livretul de mers, BAR, ordin de circulație;
- Depășirea semnalelor care ordonă oprirea;
- Ieșirea cu locomotiva din depouri sau puncte de lucru cu instalațiile DSV și/sau instalația de control punctual al vitezei, izolate, defecte sau izolarea nejustificată a acestora în timpul parcursului.
- Neatenția mecanicului de locomotivă în timpul mersului, la comunicațiile prin RTF și la indicația semnalului. Antrenarea în discuții cu mecanicul ajutor sau cu șeful de tren; Riscul generat de aceste pericole îl poate reprezenta „Coliziuni între trenuri sau coliziuni între trenuri și alte vehicule feroviare în mișcare sau în staționare”

De asemenea au fost identificate pericolele reprezentate de ”neatenția mecanicului de locomotivă în conducerea trenului ” și ”circulația cu INDUSI izolați”, riscul generat fiind ”Depășirea de către trenuri a semnalelor fixe sau mobile precum și a indicatoarelor care ordonă oprirea” și pericolul „Întocmirea eronată a formularului Arătarea vagoanelor” cu riscul generat „Îndrumarea trenurilor cu procentul de masă frânată neasigurat în conformitate cu livretul de mers corespunzător categoriei trenului respectiv, fără asigurarea procentului de masă frânată pentru menținerea pe loc sau cu conducta generală întreruptă indiferent dacă procentul de masă frânată este asigurat sau nu”.

Tot în REGISTRUL DE RISCURI au fost identificate pericole asociate activității de mentenanță a locomotivelor și anume:

- Nefectuarea verificărilor tehnice (revizii și/sau reparații planificate) la locomotive sau neremedierea defecțiunilor constatate, având riscul coliziunilor între trenuri sau coliziuni între trenuri și alte vehicule feroviare în mișcare sau staționare și deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație.

În urma verificărilor efectuate, s-a constatat că personalul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva DA 2008 care a remorcat trenul nr.67216-027, deținea la data producerii incidentului, autoritatea, și competența adecvate pentru îndeplinirea sarcinilor.

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

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

Norme și reglementări:

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, aprobată prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.2229 din 23.11.2006;
- 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 HGnr.117/2010;
- Ordinul MT nr.256/29.03.2013 pentru aprobarea normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România;
- Ordinul nr.1151/1752/2021 privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005 aprobat prin OMT nr.815/ 2005;
- Regulament de Semnalizare nr.004 aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.1482 din 04.08.2006;
- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005, aprobat prin Ordinul MTCT nt.1816 din 26.10.2005;
- Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002/2001, aprobat prin OMLTPL nr.1186/27.11.2001;
- Ordinul 17 DA/610/1987 al MTT Departamentul Căilor ferate, Direcția Tracțiune și Vagoane cu privire la probarea instalațiilor INDUSI, DSV și obligațiile pentru întreținerea acestora;
- Regulamentul (UE) nr.762/2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței;
- Regulamentul (UE) nr.1078/2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) al Comisiei nr.402/2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor.

Surse și referințe:

- declarațiile și chestionarele salariaților implicați în producerea incidentului feroviar;
- fotografiile efectuate la locul producerii incidentului;
- procesul verbal de citire și interpretare IVMS de la locomotiva DA 2008;
- documente puse la dispoziție de către gestionarul infrastructurii și operatorii feroviari implicați.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalații

Inter stația Romula -Vlădueni nu este dotată cu instalație de bloc de linie sau dependență între cele două halte de mișcare. Halta de mișcare Romula este dotată cu instalații de semnalizare tip AIB (asigurări cu încuietori și bloc).

La verificările și probele efectuate, s-a constatat **ciocul rupt de la încuietoarea de macaz nr.2** pe poziția ”+”, s-a verificat și măsurat inductorul de cale 2000Hz al semaforului de ieșire nr.2, acestea avea valori admise (22 diviziuni).

De asemenea atât semaforul de intrare cât și cel de ieșire funcționau corespunzător, erau iluminate și culorile se distingeau cu ușurință. (Foto nr.1 și nr.2)



Foto nr.5 Ciocul rupt la încuietoarea macazului nr.2

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii

În zona producerii incidentului linia este neelectrificată, configurația traseului căii ferate în Hm Romula este km.230+012 – Km.230+226 în aliniament, km.230+226 – km.230+573 în curbă cu R=893m, km.230+573 – km.231+210 în aliniament, declivitățile conform capitolului C 2.3.1. Suprastructura căii este alcătuită din șină tip 49, traverse de beton T13, prindere indirectă tip K. Viteza de circulație conform Livret este de 100 km/h la trenurile de călători și de 60 Km/h la trenurile de marfă, iar în BAR-ul decadic pentru perioada respectivă se aflau următoarele restricții de viteză:

-max. 50km/h pe distanța Vlădueni - Caracal de la km.219+578 la km.237+700 (toată distanța);

-max. 10 km/h linia 2 Hm Romula, toată linia.

După producerea incidentului și talonarea schimbătorului nr.2 cap Y al Hm Romula, acesta s-a verificat și măsurat fiind în toleranțele admise circulației, cu viteza maximă precizată în BAR-ul decadic.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la mijloacele de remorcare:

La verificarea **locomotivei DA 2008** aflată în remorcarea tr.67216-027, după producerea incidentului feroviar, după ce trenul a garat în Hm Vlădueni, s-au constatat următoarele:

- Locomotiva a fost condusă de la postul nr.1 activ;

- Instalația INDUSI izolată electric și pneumatic, robinetul de izolare nefiind sigilat;
- Instalația DSV defectă (soneria nu sună), la probele statice instalația era nefuncțională;
- Stația RTF din postul de conducere nr. 1 era defectă;
- Robinetul frânei automate KD2 era în poziție de frânare ordinară;
- Robinetul frânei directe FD1 era în poziția de slăbire,
- Compresorul de aer funcționa corespunzător;
- Grosimea saboților de frână în stare corespunzătoare;
- Proba de etanșeitate a instalațiilor de frână a fost corespunzătoare;
- Suspensia locomotivei în stare corespunzătoare;
- Lipsă oglinzi retrovizoare la ambele posturi de conducere;
- Ora afișată și înregistrată de instalația IVMS este decalată cu +51 minute față de ora reală;
- Aparatele de măsură și control în stare corespunzătoare;
- Robinetul de regim manipulat în poziția „marfă”.

La verificările efectuate după producerea incidentului s-a constatat că în sala mașinii existau saboți de mână necesari pentru asigurarea procentului de frânare pentru menținerea pe loc a trenului.

La verificarea **automotorului tip Desiro** care a format trenul nr.2522-028, după producerea incidentului feroviar, după ce trenul s-a retras și a garat în Hm Vlădueni, s-au constatat următoarele:

- instalația de control punctual al vitezei PZB sigilată și în funcție;
- instalația de siguranță și vigilență tip SIFA sigilată și în funcție;
- postul de conducere activ la producerea incidentului feroviar a fost postul nr.2;
- stația RTF din postul de conducere nr.2 funcționa defectuos (emitea și recepționa necorespunzător);
- instalațiile de frână ale automotorului funcționează corespunzător;
- instalația de producere a aerului comprimat, funcționează corespunzător;
- frâna de rastare bună;
- proba de etanșeitate a instalației de frână corespunzătoare;
- suspensia automotorului era în stare corespunzătoare.

C.5.4.4. Date constatate cu privire la circulația trenurilor

La interpretarea datelor înregistrate de memoria nevolatilă a IVMS de pe locomotiva DA 2008, conform procesului verbal întocmit de Vest Trans Rail SRL, s-au constatat următoarele:

- Vitezometrul locomotivei indica decalat ora pe toată perioada interpretării, cu aproximativ 51 minute, respectiv ora corectă este cu aproximativ 51 minute mai puțin decât cea indicată.

A. Foaie Parcurs seria VTR nr. 176333 (27.12.2025 ora 23:45 - 28.12.2025 ora 11:00)

Din citirea și interpretarea înregistrării IVMS reies următoarele:

- În data de 27.12.2025 mecanicul de locomotivă a luat în primire locomotiva DA 2008 în Remiza Multimodal Service din stația CFR Ploiești Est la ora 23:45', conform foaie parcurs seria VTR nr. 176333, cu instalația INDUSI în funcție, conform fișierului IVMS;
- În intervalul orar 01:16'32''(ora reală 00:25'32'') - 02:19'02''(ora reală 01:28'02'') s-au produs patru frânări de urgență ale instalației DSV, trei dintre ele s-au produs la mișcările de manevră din stația CFR Ploiești Est iar una în circulația trenului nr.87282-217 (locomotivă izolată) de la stația CFR Ploiești Est la stația CFR Brazi. Menționăm faptul că două dintre aceste frânări s-au produs la viteze mici de 4 și 7 km/h fapt care induce posibilitatea ca instalația DSV să fi fost defectă, deoarece aceasta nu trebuie să frâneze la viteze de sub 10 km/h;
- La ora 02:23'48''(ora reală 01:32'48'') s-a izolat instalația DSV și s-a izolat instalația INDUSI, deoarece a mai efectuat două mișcări de manevră pentru a intra ca locomotivă intercalată la trenul nr.67216-027 (Figura nr.5);
- Pe distanța Ploiești Est – Brazi instalațiile INDUSI și DSV au fost în funcție și au fost izolate în stația CFR Brazi (Figura nr.5);
- În intervalul orar 05:19'36''(ora reală 04:28'36'') - 06:10'14''(ora reală 05:19'14''), s-a deplasat ca tren nr.67216-027 în trasa trenului nr.60106 (ca locomotivă intercalată) de la stația CFR Brazi la stația CFR Chitila, a schimbat sensul de mers și a parcurs o distanță de aproximativ

42,198 km cu viteza maximă de 71 km/h. Pe distanța Brazi – Chitila trenul a fost remorcat cu locomotiva EA 006 (FP seria VTR nr.174031);

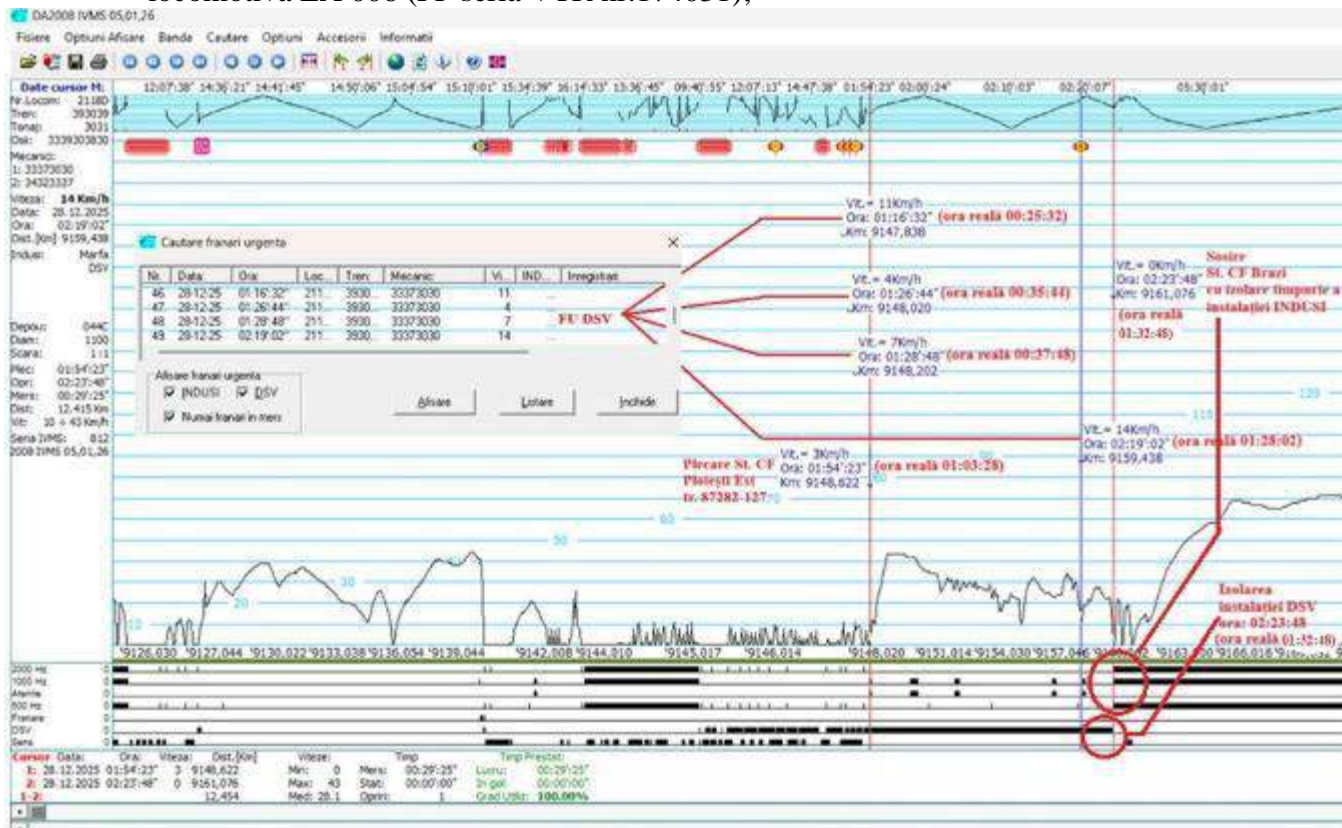


Figura. nr.5 - Izolare instalației INDUSI și DSV în stația CFR Brazi

- În intervalul orar 06:32'55''(ora reală 05:41'55'') - 12:34'25''(ora reală 11:43'25''), s-a deplasat ca tren nr.67216-027 în trasa trenului nr.60106 (ca locomotivă intercalată) de la stația CFR Chitila la stația CFR Roșiori Nord, fără a schimba sensul de mers și a parcurs o distanță de aproximativ 6,760 km cu viteza maximă de 51 km/h.

B. Foaie Parcurs seria VTR nr. 176334 (28.12.2025 ora 11:45' - 29.12.2025 ora 08:30')

Din citirea și interpretarea înregistrării IVMS reies următoarele:

- În data de 28.12.2025 mecanicul de locomotivă a luat în primire locomotiva DA 2008 în stația CFR Roșiori Nord la ora 11:45', conform foii de parcurs seria VTR nr. 176334, cu instalațiile INDUSI și DSV izolate, conform fișierului IVMS;
 - În intervalul orar 12:40'22'' (ora reală 11:49'22'') - 14:28'45''(ora reală 13:37'45''), s-a deplasat ca tren nr.67216-027 în trasa trenului nr.60106 (ca locomotivă intercalată) de la stația CFR Roșiori Nord, la stația CFR Caracal, fără a schimba sensul de mers și a parcurs o distanță de aproximativ 56,212 km cu viteza maximă de 51km/h. Pe distanța Roșiori Nord – Caracal trenul a fost remorcat cu locomotiva EA 006 (FP seria VTR nr.142969);
 - În intervalul orar 18:28'46'' (ora reală: 17:37'46'') - 19:15'54'' (ora reală: 18:24'54''), fără a schimba sensul de mers, s-a deplasat ca tren nr.67216-027 în trasa trenului 62368a, cu instalațiile INDUSI și DSV izolate în continuare, de la stația CFR Caracal la semaforul de intrare al Hm. Vlădueni;
 - În intervalul orar 18:28'46'' (ora reală: 17:37'46'') - 18:58'25'' (ora reală: 18:07'25''), fără a schimba sensul de mers s-a deplasat ca tren nr.67216-027 în trasa trenului nr.62368, cu instalațiile INDUSI și DSV izolate în continuare, de la stația CFR Caracal la km.223,886 (oprire neitinerară) și a parcurs o distanță de aproximativ 14,326 km cu viteza maximă de 63 km/h. Între stația CFR Caracal și semnalul de intrare al Hm. Romula, între km 235,144 și 232,596, pe o porțiune de aproximativ 2,548 km a depășit restricția de viteză de 50 km/h prevăzută BAR și a ajuns la viteza maximă de 63km/h. În Hm. Romula între km 231,210 și 230,012 nu a respectat

restricția de viteză de 10km/h prevăzută BAR și a ajuns la viteza maximă de 15km/h. Între Hm. Romula și Cantonul Fălcoiu, între km 227,864 și 224,484, pe o porțiune de aproximativ 3,380 km a depășit restricția de viteză de 50 km/h prevăzută în BAR și a ajuns la viteza maximă de 54 km/h. (Figurile nr.6 și 7). La ora 18:58'25'' (ora reală: 18:07'10'') a oprit la km 223,886;

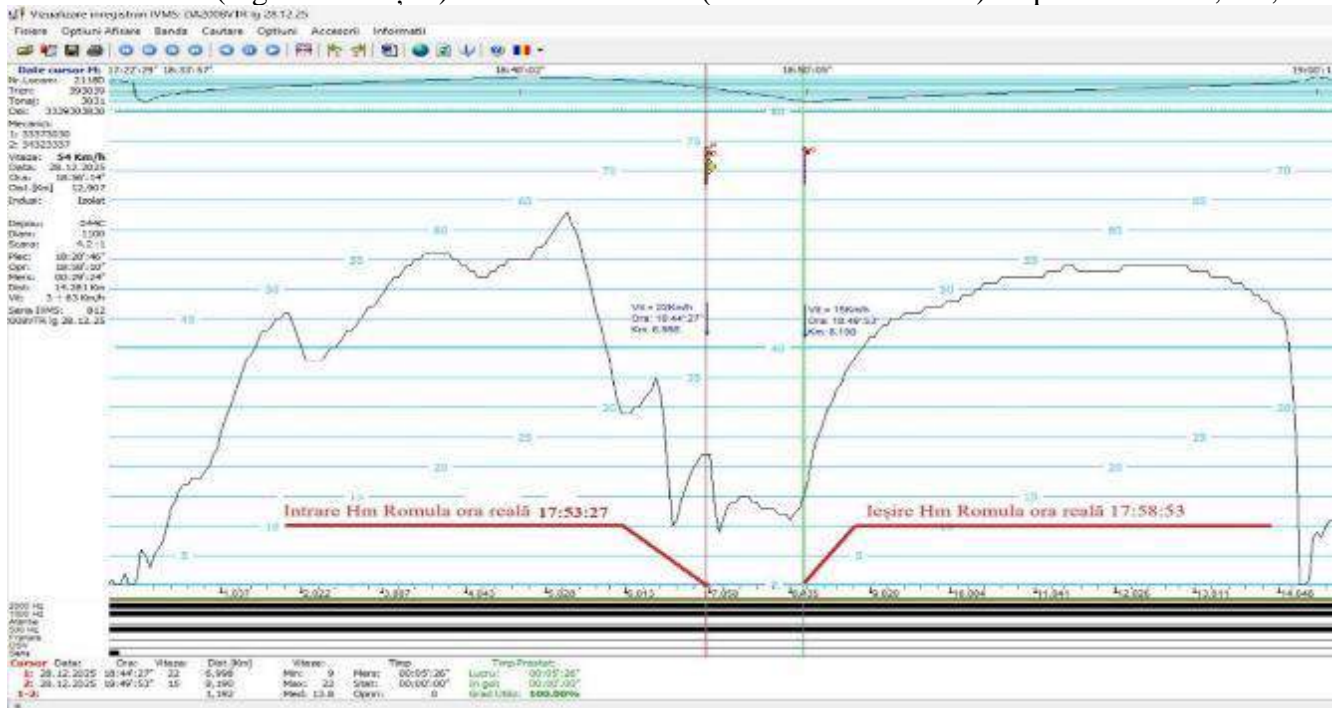


Figura. nr.6 - Diagrama înregistrării instalației IVMS – intrare/ieșire Hm Romula

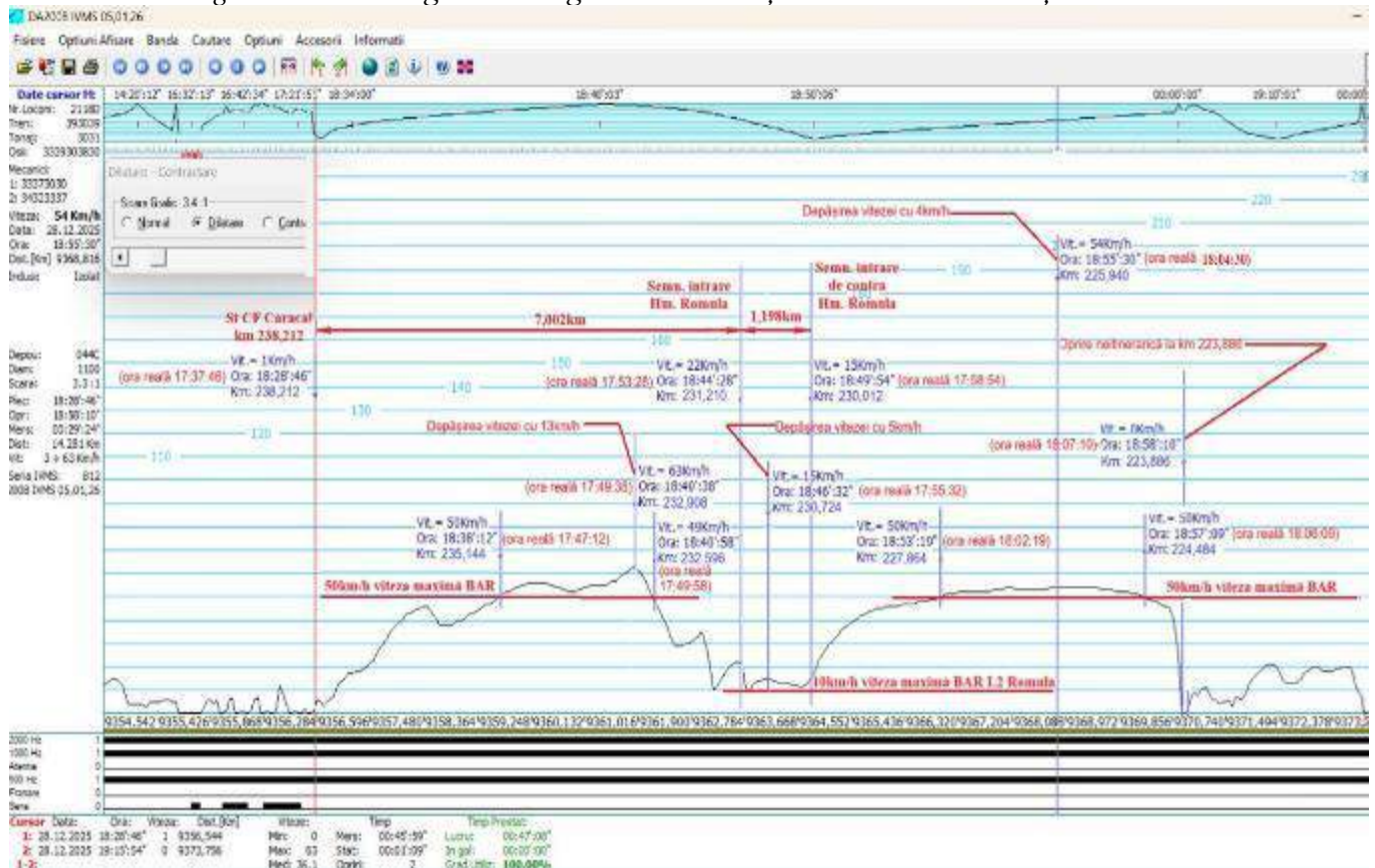


Figura. nr.7 - Diagrama înregistrării instalației IVMS – depășiri ale vitezelor maxime prevăzute în BAR

- În intervalul orar 18:58'10'' (ora reală: 18:07'10'') - 18:59'19'' (ora reală: 18:08'19''), trenul a staționat la km 223,886;
- În intervalul orar 18:59'19'' (ora reală: 18:07'19'') - 19:15'54'' (ora reală: 18:23'54''), fără a schimba sensul de mers s-a deplasat de la km 223,886 la semnalul de intrare al Hm. Vlădueni și a parcurs o distanță de aproximativ 2,886 km cu viteza maximă de 21km/h;
- În intervalul orar 19:15:54 (ora reală: 18:23'54'') - 20:17'48'' (ora reală: 19:26'48''), trenul a staționat în fata semnalului de intrare al Hm. Vlădueni;
- În intervalul orar 20:17'48'' (ora reală: 19:26'48'') - 20:20'04'' (ora reală: 19:29'04''), fără a schimba sensul de mers s-a deplasat de la semnalul de intrare al Hm. Vlădueni la Hm. Vlădueni și a parcurs o distanță de aproximativ 0,234km cu viteza maximă de 8km/h;

La interpretarea datelor înregistrate de memoria nevolatilă instalației Deuta de pe automotorul Desiro 2031, conform procesului verbal întocmit de către Depoul Sibiu, cu privire la circulația trenului nr.2522-028 s-au constatat următoarele:

- Trenul nr.2522-028 a plecat din stația CFR Piatra Olt în data de 28.12.2025 la ora 17:43'30'';
- A trecut prin Hm Vlădueni la ora 17:58';
- A oprit în linie curentă Piatra Olt – Vlădueni la ora 18:02'30'', a schimbat postul de conducere și la ora 18:05'30'' trenul s-a retras spre Hm Vlădueni unde a garat la ora 18:10'23''.

C.5.4.5. Date constatate cu privire la vagoane

Trenul de marfa nr.67216-027 a avut în componere 9 vagoane de marfă seria E, în stare încărcată cu cocs. La verificarea stării tehnice a trenului în Hm Vlădueni, s-au constatat următoarele:

- Legarea vagoanelor era asigurată cu aparate cu cuplă cu șurub, acestea fiind asigurate;
- Vagoanele din componerea trenului aveau saboți de frână compleți și de grosime corespunzătoare;
- Frânele automate ale vagoanelor erau în acțiune cu excepția vagoanelor nr.85535310054-5 și nr.33876735590-6, care aveau frânele izolate, fapt consemnat în Arătarea Vagoanelor;
- La verificarea stării tehnice a frânelor de mână de la vagoanele din componerea trenului s-a constatat că doar 2 (două) vagoane au din construcție frâne de mână, acestea fiind în bună stare de funcționare și anume vagoanele cu nr.85535310005-7 și nr.33876735897-5;
- În Arătarea Vagoanelor erau consemnate un număr de 5(cinci) vagoane cu frână de mână, dar pe teren s-au regăsit numai 2 (două) vagoane cu frână de mână;
- La verificarea stării tehnice a vagoanelor dpdv al cutiei și încărcăturii nu s-au constatat neconformități, ușile laterale fiind închise și asigurate corespunzător;
- S-a efectuat o probă de frână la tren cu locomotiva de remorcă, DA 2008 și aceasta a corespuns.

C.5.4.6. Date privitoare la mentenanța locomotivei DA 2008.

Locomotiva DA 2008 aparținând OTF Vest Trans Rail SRL avea asigurată mentenanța de către SC Multimodal Service SRL, în baza contractului de mentenanță nr.290/31.12.2024.

SC Multimodal Service SRL deținea Certificat de conformitate pentru funcții de întreținere cu nr. RO/33/0025/0015, valabil de la data de 29.05.2025 până la data de 28.05.2030 și era autorizată să execute revizii și reparații planificate pentru locomotivele LDE 2100 CP.

Din analiza documentelor puse la dispoziție de către părțile implicate, precum și din datele culese la fața locului la data producerii incidentului feroviar, rezultă următoarele:

- Locomotiva DA 2008 a fost fabricată la data de 1992 la SC Electroputere Craiova;
- ultima reparație mare a fost de tip RG și a fost efectuată la data de 30.01.2024, la IRLU Pașcani de când a parcurs 24339 km;

- ultima revizie planificată de tip R1 a fost efectuată de către SC Multimodal Service la data de 03.12.2025 de când a parcurs 671 km;
- ultima revizie intermediară Ri a fost efectuată de către SC Multimodal Service la data de 23.12.2025 (certificat de conformitate nr.704/23.12.2025);
- după producerea incidentului feroviar, în data de 09.01.2026 cu ocazia reviziei intermediare și a constatării tehnice a locomotivei efectuată la Multimodal Service (PV nr.106/09.01.2026) s-a constatat printre altele că stațiile RTF funcționează necorespunzător, necesitând reparație, s-a înlocuit tastatura la vitezometrul IVMS din postul de conducere nr.1 și s-au efectuat verificări și probe la instalațiile INDUSI și DSV;
- prin PV nr.99/09.01.2026 încheiat în SC Multimodal Service între delegatul SC Multimodal Service și delegatul Vest Trans Rail nu s-au constatat neconformități în funcționarea instalației INDUSI;
- Din analiza Fișei de bord a locomotivei se desprind următoarele concluzii:
- în data de 20.12.2025, locomotiva DA 2008 a efectuat serviciu în remorcarea trenului nr.67222 iar mecanicul de locomotivă a făcut mențiunea în Fișa de bord a locomotivei - Stația RTF post 1 defectă;
- în data de 23.12.2025, locomotiva DA 2008 a efectuat revizie intermediară Ri la SC Multimodal Service, conform certificatului de conformitate nr.704/23.12.2025, fără ca personalul tehnic și de specialitate care a efectuat-o să consemneze sub semnătura ora și data la care au fost făcute remediile;
- există mai multe ștampile SC Multimodal Service aplicate în Fișa de bord a locomotivei DA 2008, pentru revizii intermediare 16.12.2025 și 28.12.2025, pentru revizie planificată tip R1 în data de 03.12.2025, fără semnătura personalului tehnic de specialitate și pentru care nu au fost prezentate Certificatele de conformitate.
- Având în vedere că locomotiva DA 2008 a ieșit din Remiza SC Multimodal Service în data de 27.12.2025 la ora 23.45 și a rămas în Hm Vlădueni până în data de 29.12.2025 ora 12:00, se poate afirma că aplicarea ștampilei cu revizia intermediară din data de 28.12.2025 a fost fictivă.
- De asemenea în Fișa de bord a locomotivei a fost identificată o ștampilă pentru revizie intermediară, fără semnătura personalului tehnic de specialitate și fără dată;
- În perioada 20.12.2025 – 28.12.2025 locomotiva nu a mai efectuat prestație în remorcarea trenurilor de marfă;
- În data de 28.12.2025 mecanicul trenului nr.67216-027 a constatat că stația RTF din postul de conducere nr.1 al locomotivei DA 2008 este defectă, fiind același defect precizat de către mecanicul de locomotivă din data de 20.12.2025.
- De asemenea s-a constatat că în perioada 01.12.2025 – 28.12.2025 locomotiva DA 2008 nu a fost revizuită de un revizor de locomotivă (sau de către alt personal care prin atribuțiile din fișa postului poate efectua funcția de revizor locomotivă), nu există nici o consemnare a acestui fapt, iar defectele menționate de către personalul de locomotivă în Fișa de bord a locomotivei nu sunt remediate și contrasemnate de către personalul de specialitate al SC Multimodal Service.

Din analiza informațiilor furnizate de memoria nevolatilă a instalației IVMS de la locomotiva DA 2008 cu privire la funcționarea instalației de siguranță și vigență DSV, rezultă următoarele:

- Caracterul repetitiv al frânărilor de urgență cauzate de instalația DSV (Figura nr.8);
- Pentru perioada mai 2025 și până la data de 31.12.2025, instalația IVMS a înregistrat un număr de 36 de frânări de urgență DSV (numai frânări în mers, multe dintre ele la viteze de sub 10km/h, ceea ce induce faptul că instalația DSV a fost defectă), în condițiile în care în cea mai mare parte a timpului când locomotiva s-a aflat în remorcarea trenurilor, bara IVMS a fost inactivă (instalația a fost izolată electric);

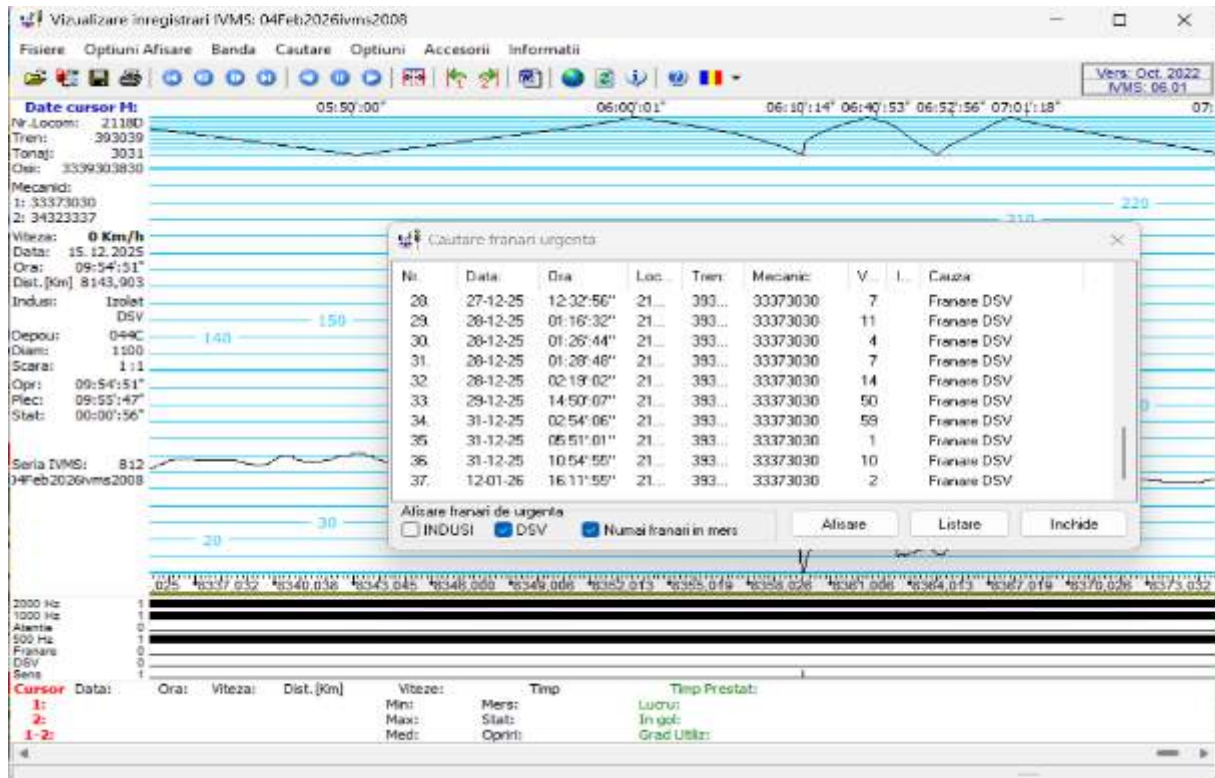


Figura nr.8 – Înregistrări IVMS DA 2008 - Frânări urgență DSV

Au fost constatate nerespectarea unor prevederi din instrucțiunile și regulamentele în vigoare, respectiv:

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, -art.44 alin.(5)– referitor la faptul că procesul tehnologic de revizie intermediară trebuie să cuprindă neapărat verificări și probe de funcționare ale pieselor, instalațiilor și echipamentelor a căror lipsă sau defectare interzic ieșirea locomotivei din unități de tracțiune pentru remorcarea trenurilor sau manevră;
- art.44 alin (6) – referitor la faptul că data și ora efectuării reviziei intermediare se contrasemnează sub semnătură de către personalul tehnic de specialitate care a efectuat-o, în Caietul de bord al locomotivei;
- Ordinul 17 DA/610/1987 al MTT Departamentul Căilor ferate, Direcția Tracțiune și Vagoane cu privire la verificarea funcționării instalației DSV și obligațiile pentru întreținerea acesteia.

C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

Timp de lucru aplicat personalului implicat

Anterior producerii incidentului, mecanicul de locomotivă care a condus trenul de marfă nr.67216-027, a avut conform FP seria VTR nr.176327 prezentare la ora 22:30 în data de 23.12.2025, cu ieșirea la post control din Remiza SC Multimodal Service SRL la ora 23:00 după care a efectuat serviciu în echipă completă până la data de 24.12.2025 ora 11:00, înregistrând 12 ore serviciu continuu maxim admis pe locomotivă. A luat odihnă între orele 11:00 – 14:00, respectiv 3 ore, în loc de minim 6 ore (jumătate din timpul prestat anterior) conform Ordinul 256/2013.

După odihnă și verificarea stării generale la IDM din stația CFR Videle, a intrat în serviciu la ora 14:00 cu ora 14:15 ora luării în primire a locomotivei și a efectuat serviciul în echipă completă până la ora 22:00.

Din data de 24.12.2025 de la ora 22:00 până la data de 27.12.2025 ora 22:00, mecanicul de locomotivă a avut asigurată odihnă la domiciliu timp de 72 ore cu respectarea prevederilor Ordinului 256/2013.

În data de 27.12.2025, mecanicul s-a prezentat la serviciu, conform foii parcurs seria VTR nr.176333, cu prezentarea la ora 22:00 în Remiza SC Multimodal Service SRL, cu ieșirea la post control la ora 23:45. A efectuat serviciul în regim simplificat pe locomotiva DA 2008, până în data de 28.12.2025 la ora 11:00 când a închis în mod nejustificat foaia de parcurs și a deschis nejustificat o nouă FP seria VTR nr.176334, cu prezentarea echipei la serviciu ora 11:00, oră la care trenul se afla în circulație între Hm Grădinari și Hm Atârnați și a încheiat foaia de parcurs în data de 29.12.2025 la ora 09:00.

Din data de 27.12.2025 ora 23:45, până la data producerii incidentului feroviar în data de 28.12.2025 la ora 17:59, se afla în serviciu în regim simplificat de 18 ore și 14 minute, cu 8 ore și 14 minute peste durata serviciului maxim admis reglementat de Ordinul 256/2013.

Circumstanțe medicale și personale

Mecanicul care a deservit locomotiva DA 2008 deținea în data producerii incidentului, aviz medical și psihologic, necesar exercitării funcției, în termen de valabilitate cu mențiunea „apt”.

Referitor la competențele profesionale ale personalului implicat

Mecanicul care a deservit locomotiva DA 2008 deținea permis de mecanic și certificat complementar pentru tipul de locomotivă condusă, respectiv pentru prestația și secția de circulație pe care s-a produs incidentul, în termen de valabilitate. Ca urmare a verificării prestațiilor efectuate, s-a constatat că acesta nu a întrerupt serviciul pe această secție o perioadă de timp mai mare de 6 luni.

În opinia comisiei de investigare, la data producerii incidentului mecanicul de locomotivă deținea competențele necesare remorcării unui tren de marfă pe secția de circulație Caracal – Piatra Olt.

C.6. Analiză și concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii

Având în vedere constatările prezentate la capitolul *C.5.4.2.Date constatate cu privire la linie*, se poate afirma că starea tehnică a suprastructurii liniei nu a influențat producerea acestui incident.

C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare

Având în vedere constatările prezentate la capitolul *C.5.4.1.Date constatate cu privire la instalații*, se poate afirma că starea tehnică a instalațiilor nu a influențat producerea acestui incident.

C.6.3. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei

Având în vedere constatările prezentate la capitolul *C.5.4.3.Date constatate cu privire la locomotive și C5.4.6 Date privitoare la mentenanța locomotivei DA 2008* se poate afirma că starea tehnică a locomotivei a influențat producerea acestui incident.

S-au constatat următoarele neconformități în funcționarea instalațiilor locomotivei și anume:

- Instalația DSV era defectă, soneria nu suna, iar la probele statice efectuate în Hm Vlădueni instalația nu comanda descărcarea conductei generale de aer. Din datele memoriei nevolatile a instalației IVMS, din data de 07.05.2025 până în data de 31.12.2025 instalația a înregistrat 36 de frânări de urgență DSV, numai frânări în mers, multe la viteze sub 10 km/h, în condițiile în care bara de înregistrare DSV a fost de cele mai multe ori inactivă (instalația era izolată).
- Stația RTF în postul de conducere nr.1 era defectă (precizată anterior în Fișa de bord a locomotivei din data de 20.12.2025 și neremediată cu ocazia reviziei intermediare efectuate de către SC Multimodal Service SRL în data de 23.12.2025);

Luarea în primire a locomotivei DA 2008 de către mecanicul trenului nr.67216-027 cu stația radiotelefon RTF defectă, ceea ce a condus la lipsa comunicării cu IDM din Hm Romula, mecanicul nefiind informat conform reglementărilor în vigoare despre condițiile de intrare și oprire în Hm Romula, a contribuit la producerea incidentului.

De asemenea luarea în primire a locomotivei DA 2008 de către mecanicul trenului nr.67216-027, cel mai probabil cu instalația DSV defectă, frânările de urgență produse fără ca soneria DSV să sune, l-au indus în eroare pe mecanic, acesta a izolat și instalația INDUSI și nu a avizat pe IDM din stația CFR Brazi.

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

Locomotiva DA 2008 care a remorcat trenul de marfa nr.67216-027 (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) a fost luată în primire în data de 27.12.2025 în Remiza SC Multimodal Service SRL, cu instalațiile DSV și stația RTF defecte, **fără ca mecanicul de locomotivă să efectueze verificarea și probarea instalațiilor INDUSI, DSV și a stației RTF.**

În intervalul orar 00:25 - 01:28 din data de 28.12.2026, s-au produs patru frânări de urgență a instalației DSV, trei dintre ele s-au produs la mișcările de manevră din stația CFR Ploiești Est iar una în circulația trenului 87282-027. Având în vedere faptul că două dintre aceste frânări s-au produs la viteze mici de 4 și 7 km/h, putem afirma că instalația DSV a fost defectă, întrucât ea nu trebuie să producă frânări de urgență la viteze sub 10km/h. Având în vedere că soneria DSV nu a sunat, mecanicul nu a putut stabili corect cauza producerii frânărilor de urgență și la ora 01:33 în stația CFR Brazi, a procedat și **la izolarea nejustificată a instalației pentru control punctual al vitezei INDUSI.**

În data de 27.12.2025, trenul de marfa nr.67216-027 (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) a fost programat pentru circulație pe distanța Brazi – Roșiori Nord – Caracal – Slatina, cu locomotiva DA 2008 (aparținând OTF Vest Trans Rail SRL) intercalată după 5 vagoane de la siguranță. Trenul a fost expedit din stația CFR Brazi la ora 04:30 în data de 28.12.2025 cu +300 minute față de livretul de mers și a avut o oprire în stația CFR Roșiori Nord unde a staționat de la ora 11:40 la ora 12:03, după care și-a continuat drumul spre stația CFR Caracal unde a sosit la ora 13:40. În stația CFR Caracal, fiind necesară schimbarea tipului de tracțiune, pentru continuarea mersului pe distanța Caracal – Slatina, s-au efectuat manevrele necesare și a fost formată o nouă compunere cu locomotiva DA 2008 și 9 vagoane seria E, în stare încărcată cu cocs.

Din stația CFR Caracal trenul nr.67216-027 a plecat la ora 17.38 **cu locomotiva DA 2008 având instalațiile INDUSI și DSV izolate electric și pneumatic și stația RTF defectă**, iar la ora 17:54 a trecut de semaforul de intrare al Hm Romula care avea indicația verde-galben-galben (Liber pe linie abătută, cu viteză redusă. ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea), mecanicul trenului nefiind informat despre condițiile de intrare și oprire în stație.

Mecanicul de locomotivă nu a urmărit indicația semaforului de ieșire și nu a luat măsuri de frânare în vederea opririi trenului în fața acestuia, astfel încât la ora 17:59 trenul nr.67216-027 **a depășit semaforul de ieșire Y (de grup) al Hm Romula, care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul!**, a talonat macazul nr.2 și a rupt ciocul macazului după care și-a continuat mersul în linie curentă spre HM Vlădueni.

Precizăm că izolarea nejustificată a instalației INDUSI a împiedicat producerea frânării de urgență la trecerea peste inductorul activ la 2000Hz al semaforului de ieșire.

La ora 18:06, în lipsa comunicării prin stația RTF, mecanicul trenului nr.67216-027 a fost apelat pe telefonul mobil de către dispecerul circulație de serviciu al OTF Vest Trans Rail SRL (care fusese avizat de către operatorul de circulație de serviciu la RC Craiova despre incidentul feroviar produs) care i-a ordonat oprirea, mecanicul de locomotivă a efectuat frânare de urgență, iar trenul s-a oprit în linie curentă Romula – Vlădueni aprox. la Km223+970, la ora 18:07.

În data de 28.12.2028, trenul de călători nr.2522-028 (aparținând OTF SNTFC „CFR Călători” SA), a fost programat pentru circulație pe distanța Păușa – Caracal și a fost format din AM Desiro 2031.

La ora 17:44 a plecat din stația CFR Piatra Olt, a trecut prin Hm Vlădueni la ora 17:58 iar în apropierea TN cu bariere Canton Fălcoiu, mecanicul trenului a observat că păzitorul de barieră îi dă semnale de oprire a trenului. Concomitent a auzit prin stația RTF comunicarea IDM din Hm Vlădueni, care solicita oprirea de urgență a trenului.

În aceste condiții, mecanicul trenului nr.2522-028, a luat măsuri de frânare de urgență iar trenul s-a oprit la ora 18:02'30'', în linie curentă Vlădueni – Romula, în apropierea TN Canton Fălcoiu, la aprox. km.223+170, ulterior, după schimbarea postului de conducere, la ora 18:05'30'' trenul s-a retras spre Hm Vlădueni, unde a garat la ora 18:10'23''.

Incidentul s-a produs din cauza acțiunilor neinstrucționale ale mecanicului de locomotivă care a condus/deservit locomotiva DA 2008, în condițiile în care acesta a manifestat o stare de confuzie, cauzată de oboseală (la ora producerii incidentului feroviar se afla în serviciu de aproximativ 20 de ore fără odihnă). Multiplele încălcări ale regulamentelor în vigoare privind exploatarea feroviară, începând de la luarea în primire a locomotivei cu defecte care interzic ieșirea locomotivelor din unitățile de tracțiune (DSV, stația RTF), neefectuarea probelor la instalațiile de siguranță și vigență și control punctual al vitezei la punerea în exploatare a locomotivei, izolarea nejustificată a instalației INDUSI, la neconsultarea BAR-ului decadic, la nerespectarea vitezelor de circulație și a restricțiilor de viteză, la neluarea în considerare a indicației semafoarelor la intrarea și ieșirea din Hm Romula, **au culminat cu depășirea semaforului de ieșire Y (de grup) al Hm Romula, fără ca mecanicul de locomotivă să observe indicația semaforului de ieșire „OPREȘTE fără a depăși semnalul!”**, așa cum a declarat, **gest pe care nu și-l explică și continuarea mersului în linie curentă Romula – Vlădueni, în condițiile în care din sens opus venea trenul de călători nr.2522-028.**

Din analiza programului de lucru al mecanicului de locomotivă ce a condus locomotiva DA2008 la data producerii accidentului s-a constatat nerespectarea prevederilor Ordinului MTI nr.256 din 29 martie 2013 și anume:

- Anterior producerii incidentului, mecanicul de locomotivă care a condus trenul de marfă nr.67216-027, a avut conform FP seria VTR nr.176327 prezentare la ora 22:30 în data de 23.12.2025, cu ieșirea la post control din Remiza Multimodal Service la ora 23:00 după care a efectuat serviciu în echipă completă până la data de 24.12.2025 ora 11:00, înregistrând 12 ore serviciu continuu maxim admis pe locomotivă. A luat odihnă între orele 11:00 – 14:00, respectiv 3 ore, în loc de minim 6 ore (jumătate din timpul prestat anterior) conform Ordinul 256/2013.
- Din data de 27.12.2025 ora 23:45, până la data producerii incidentului feroviar în data de 28.12.2025 la ora 17:59, se afla în serviciu în regim simplificat de 18 ore și 14 minute, cu 8 ore și 14 minute peste durata maximă a serviciului admis de Ordinul 256/2013.

Având în vedere cele prezentate, comisia de investigare consideră că starea fizică a personalului care a condus și deservit locomotiva DA 2008, ce era afectat de oboseala acumulată ca urmare a depășirii serviciului continuu maxim admis pe locomotivă și de neasigurarea odihnei, a determinat acțiunile neinstrucționale, eroarea umană și confuzia evidentă produsă în activitatea de conducere a trenului și de percepție a indicației semafoarelor din incinta Hm Romula de către mecanicul de locomotivă.

De asemenea, starea tehnică a locomotivei DA 2008 care a fost în remorcarea trenului nr.67216-027, care a avut stația radiotelefon RTF defectă, ceea ce a condus la lipsa comunicării cu IDM din Hm Romula, mecanicul nefiind informat conform reglementărilor în vigoare despre condițiile de intrare și oprire în Hm Romula, a constituit un factor care a contribuit la producerea incidentului.

Totodată, luarea în primire a locomotivei DA 2008 de către mecanicul trenului nr.67216-027 cu instalația DSV cel mai probabil defectă, frânările de urgență produse fără ca soneria DSV să sune, l-au indus în eroare pe mecanic, acesta a izolat și instalația INDUSI, a efectuat serviciu în continuare cu locomotiva încălcând reglementările în vigoare.

C.7. Cauzele producerii incidentului, factori care au contribuit

Cauza directă a incidentului feroviar o constituie eroarea umană apărută în cadrul procesului de conducere și deservire a locomotivei DA 2008, manifestată prin depășirea semaforului de ieșire Y (de grup), din Hm Romula care avea indicația „**OPREȘTE fără a depăși semnalul! Ziua** - brațul de sus orizontal, spre dreapta sensului de mers; *Noaptea*– o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren ”.

Factori care au contribuit:

- neurmărirea și implicit nerespectarea de către mecanicul de locomotivă a indicației semaforului de ieșire Y (de grup), din Hm Romula și neluarea de către acesta a măsurilor de frânare în vederea opririi trenului de marfă nr.67216-027, înaintea semaforului de ieșire care avea indicația

„**OPREȘTE fără a depăși semnalul!** Ziua - brațul de sus orizontal, spre dreapta sensului de mers; *Noaptea* – o unitate luminoasă de culoare roșie spre tren ”.

- lipsa de atenție a personalului de locomotivă care nu a observat indicația semaforului de ieșire Y (de grup) al Hm Romula, care ordona **OPRIREA**;
- neluarea în considerație a indicației semaforului de intrare al Hm.Romula care avea indicația „**LIBER pe linie abătută, cu viteză redusă. ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea.** Ziua – două brațe ridicate la 45°, spre dreapta sensului de mers, iar paleta prevestitoare a semaforului de ieșire sau a semaforului de parcurs, cu fața galbenă spre tren; *Noaptea* – o unitate luminoasă de culoare verde și două unități luminoase de culoare galbenă spre tren. O unitate luminoasă de culoare verde și una galbenă în partea de sus a stâlpului semaforului, iar cealaltă unitate luminoasă de culoare galbenă, în partea de mijloc a stâlpului”;
- starea fizică și psihică a personalului care a condus trenul de marfă, ce era afectat de stresul și oboseala acumulate ca urmare a depășirii serviciului continuu maxim admis pe locomotivă;
- starea tehnică a stației RTF, care era defectă la luarea în primire a locomotivei, ceea ce a condus la lipsa comunicării cu IDM din Hm Romula, mecanicul nefiind informat conform reglementărilor în vigoare despre condițiile de intrare și oprire în Hm Romula;
- izolarea/scoaterea din funcție în mod nejustificat a instalației de control punctual al vitezei INDUSI, ceea ce a împiedicat producerea frânării de urgență la trecerea peste inductorul activ la 2000Hz al semaforului de ieșire;

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

1. *Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, art.1, alin.(4), art.11, alin(2), art.15, alin (2)* – referitor la faptul că indicația semnalului este un ordin care trebuie îndeplinit necondiționat, prin toate mijloacele posibile de către personalul feroviar care asigură desfășurarea traficului feroviar respectiv a indicației următoarelor semafoare:
 - a semaforului de ieșire cu un braț care dă indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul”;
 - a semaforului de intrare înzestrat cu paletă prevestitoare a semaforului de ieșire sau a semaforului de parcurs, care dă indicația „LIBER pe linie abătută cu viteză redusă. ATENȚIE! Semaforul de ieșire sau semaforul de parcurs ordonă oprirea” .
2. *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.127 (1), lit.a* – referitoare la urmărirea cu atenție a indicațiilor semnalelor fixe și mobile și a indicatoarelor amplasate în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.
3. *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.132 lit. a)* referitoare la faptul că în conducerea trenului, mecanicului îi este interzis să-și abată atenția de la conducerea locomotivei și de la observarea semnalelor și a liniei.
4. *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.11 lit.a)* – referitoare la faptul că în timpul serviciului, personalul de locomotivă răspunde de respectarea reglementărilor specifice în vigoare privind remorcarea trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.
5. *Ordinul MT nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, referitor la durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.*
6. *Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.37 alin (2), (3) lit.j), m)* – referitoare la faptul că pentru punerea în serviciu a locomotivei, mecanicul de locomotivă trebuie să verifice funcționarea corectă a instalațiilor de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrarea parametrilor locomotivei, precum și a sigiliilor aplicate la acestea și trebuie să probeze instalațiile și echipamentele fără deplasarea locomotivei.

7. Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.12 (1), lit.d) – referitoare la interzicerea scoaterii din funcție în mod nejustificat a instalațiilor de siguranță și vigilență, instalațiile de control automat al vitezei trenului și de înregistrare a parametrilor locomotivei. În situația defectării acestor instalații se va proceda conform Anexei 2 și a reglementărilor specifice în vigoare.
8. Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.40 lit.i), j) – referitor la faptul că este interzisă ieșirea locomotivelor din unități de tracțiune pentru remorcarea trenurilor sau manevră cu instalații și echipamente lipsă sau defecte cum ar fi instalațiile de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei și instalația de telecomunicații, radio-telefon, radio emisie-recepție – RTF.
9. Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.44 lit.b) – referitor la faptul că obligativitatea remedierii defecțiunilor la piesele, instalațiile și agregatele la care au apărut probleme în exploatarea locomotivei, semnalate de către mecanic în carnetul de bord al locomotivei cu ocazia reviziei intermediare.

Cauza primară

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

C.8. Observații suplimentare

Din datele înregistrate de instalația IVMS de pe locomotiva DA2008 atât anterior cât și ulterior producerii incidentului s-au constatat foarte multe frânări de urgență cauzate de instalația DSV, multe dintre acestea produse la viteze sub 10km/h, astfel încât putem afirma că instalația DSV a fost defectă, întrucât ea nu trebuie să producă frânări de urgență la viteze sub 10km/h.

Cu ocazia desfășurării acțiunii de investigare au fost identificate mai multe neconformități, fără relevanță asupra cauzelor și factorilor care au condus la producerea incidentului feroviar, după cum urmează:

- A. Neconformități în activitatea mecanicului de locomotivă care a condus trenul nr.67216-027:**
- Nu a avizat pe IDM din stația CFR Brazi cu privire la izolarea instalațiilor de control punctual al vitezei – INDUSI și de siguranță și vigilență – DSV;
 - A trecut nejustificat în foaia de parcurs ora 10:40 sosirea în stația CFR Roșiori Nord (în loc de ora reala 11:40), a încheiat nejustificat FP seria VTR nr.176333, la ora 11:00 (ieșirea echipei din serviciu) și a deschis o nouă foaie de parcurs seria VTR nr.176334 cu ora 11:00 prezentarea echipei în serviciu, oră la care trenul se afla în circulație între Hm Grădinari și Hm Atârnați și a completat personal „Apt” și a ștampilat foaia de parcurs cu o ștampilă care avea codul Sirues al stației CFR Roșiori Nord;
 - În parcurs pe distanța Caracal – Romula, trenul nr.67216-027 a circulat cu viteze cuprinse între 43 – 63 km/h, în condițiile în care viteza maximă în livretul de mers pentru trenul respectiv era de 60km/h, iar pe toată distanța Caracal – Romula era prevăzută în BAR-ul decadic pentru perioada respectivă, restricție de viteză cu 50km/h, iar mecanicul trenului trebuia conform reglementărilor în vigoare să conducă trenul cu viteze de 2-3km/h sub viteza maximă prevăzută în BAR;
 - Trenul nr.67216-027 a intrat în Hm Romula la linia 2 abătută și a circulat cu viteze cuprinse între 10-15 km/h, în condițiile în care în BAR-ul decadic pentru perioada respectivă era prevăzută restricție de viteză cu 10km/h toată linia, iar mecanicul trenului trebuia conform reglementărilor în vigoare să conducă trenul cu viteze de 2-3km/h sub viteza maximă prevăzută în BAR;
 - În parcurs pe distanța Romula – Km 223+886 în linie curentă Romula - Vlădueni, trenul nr.67216-027 a circulat cu viteze cuprinse între 43 – 54 km/h, în condițiile în care pe toată distanța Romula – Vlădueni era prevăzută în BAR-ul decadic pentru perioada respectivă, restricție de viteză cu 50km/h, iar mecanicul trenului trebuia conform reglementărilor în vigoare să conducă trenul cu viteze de 2-3km/h sub viteza maximă prevăzută în BAR;

- La intrarea în Hm Romula, mecanicul de locomotivă a interpretat greșit gestul de salut al acarului de la cabina nr.1 și a presupus că i se dau semnale de trecere, confuzie care nu are absolut nici o justificare regulamentară, deoarece acarul nu are asemenea atribuții iar orice semnalizare dubioasă sau contradictorie ordonă oprirea.
- Conform Capitolului C.5.5 la timpul de lucru al personalului implicat s-a constatat că nu s-a respectat timpul minim de odihnă în data de 24.12.2025, când mecanicul de locomotivă care a condus trenul de marfă nr.67216-027, a avut conform FP seria VTR nr.176327 prezentare la ora 22:30 în data de 23.12.2025, cu ieșirea la post control din Remiza Multimodal Service la ora 23:00 după care a efectuat serviciu în echipă completă până la data de 24.12.2025 ora 11:00, înregistrând 12 ore serviciu continuu maxim admis pe locomotivă. A luat odihnă între orele 11:00 – 14:00, respectiv 3 ore, în loc de minim 6 ore (jumătate din timpul prestat anterior) conform Ordinul 256/2013.

Neconformitățile precizate mai sus au fost produse cu încălcarea următoarelor prevederi din regulamente:

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Anexa 2, Art 7 – (1) – referitoare la faptul că:
 - Dacă în timpul parcursului se defectează instalația de control punctual al vitezei – INDUSI-, cât și dispozitivul de siguranță și vigență – DSV -, mecanicul izolează instalațiile, continuă mersul până la prima stație cu viteză stabilită, dar nu mai mult de 100 km/h, cu șeful de tren în cabina de conducere a locomotivei, în prima stație trenul oprind chiar dacă acesta nu are oprire, avizează IDM pentru a se da locomotivă de ajutor;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.9 alin (1), lit g) și i)– referitoare la faptul că în timpul serviciului personalul de locomotivă este obligat să păstreze, să completeze foaia de parcurs a locomotivei, conform Anexei 1;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.26 alin (2) – referitoare la faptul că personalul de locomotivă este obligat să confirme în foaia de parcurs, sub semnătură, în prezența IDM, că este odihnit și în stare normală, iar IDM notează în foaia de parcurs ora și una din mențiunile „apt” sau „inapt” serviciu, după caz, apoi semnează și aplică ștampila stației;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.90 alin(1) -referitoare la faptul că înainte de îndrumarea trenului, personalul de locomotivă consultă și își însușește :
 - a) toate prevederile înscrise în livretul de mers la pagina corespunzătoare trenului pe care urmează să-l remorce sau în condițiile în care urmează să circule. Se vor urmări în mod deosebit stațiile în care trenul are oprire, vitezele maxime de circulație, timpii de mers, precum și celelalte înscrisuri legate de circulația trenului, consemnate în livretul de mers;
 - b) prevederile din BAR corespunzătoare secției de circulație pe care urmează să remorce trenul;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.132 lit. a) și b) - referitoare la faptul că în conducerea trenului, mecanicul îi este interzis să-și abată atenția de la conducerea locomotivei și de la observarea semnalelor și a liniei și să depășească vitezele stabilite pentru locomotiva, trenul și secția respectivă, precum și cele avizate în scris prin ordin de circulație sau indicate prin semnale și indicatoare;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.125 alin(1), (3), (4) -referitoare la faptul că:
 - personalul de locomotivă trebuie să cunoască mersul trenului pe care îl remorcă și să asigure circulația acestuia fără întârziere și în condiții de siguranță, cu respectarea strictă a vitezelor de circulație, a timpilor de mers, a opririlor și a duratei acestora, prevăzute în livretul de mers sau în mersul întocmit la îndrumarea trenului;

-în timpul parcursului, personalul de locomotivă va respecta dispozițiile înscrise în ordinul de circulație și BAR. Aceste dispoziții nu scutesc personalul de locomotivă de observarea atentă și respectarea indicațiilor semnalelor și indicatoarelor din parcurs;

-la observarea unei indicații care ordonă reducerea vitezei într-un anumit punct sau pe o anumită porțiune de linie, mecanicul va regla viteza trenului în așa fel încât viteza trenului în punctul sau pe porțiunea de linie respectivă să fie cu 2-3 km/h mai mică decât cea ordonată.

- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, art.113 alin(4) – referitoare la faptul că dacă personalul de locomotivă constată indicații eronate sau dubioase ale semnalelor fixe sau date de agenții stației cu instrumente portative, va lua măsuri de oprire imediată a locomotivei/automotorului și va solicita IDM remedierea situației.
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Cap V art.22 lit.(1), (2) – referitoare la faptul că:
 - prezentarea pentru serviciu în stație a personalului de locomotivă se face în conformitate cu prevederile din PTE și cu respectarea reglementărilor specifice în vigoare;
 - IDM verifică starea generală a personalului de locomotivă, după care mecanicul și mecanicul ajutor confirmă sub semnătură în rubrica „Sunt odihnit și în stare normală” din capitolul I al formularului Foaia de parcurs, că sunt odihniți și în stare normală. IDM înscrie în dreptul numelui mecanicului și mecanicului ajutor din rubrica „Verificarea stării generale” una din mențiunile „apt” sau „inapt”, ora și minutul, după care va semna și va aplica ștampila la rubrica „ss Șef tură (IDM)”.
- Ordinul MT nr.256/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, referitor la Capitolul III – Odihna personalului de locomotivă.

B. Neconformități în activitatea șefului de tren care a deservit trenul nr.67216-027:

- La formarea trenului în stația CFR Caracal nu a verificat pe teren situația frânelor de mână din dotarea vagoanelor;
- A înscris în mod eronat Arătarea vagoanelor 5(cinci) vagoane dotate cu frână de mână în loc de 2(două) real pe teren;
- Printre documentele trenului nu s-a regăsit formularul Note de frâne, iar trenul a fost îndrumat fără acest document.

Neconformitățile precizate mai sus au fost produse cu încălcarea următoarelor prevederi:

- Fișa de post, punctul B. Atribuțiile postului – referitor la faptul că scrie trenul, verifică compunerea lui și întocmește arătarea vagoanelor și răspunde pentru predarea integrală și la timp a documentelor;
- Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, Cap VII art.66 lit.(b), (c) – referitoare la faptul că fiecare tren trebuie să fie însoțit de următoarele documente: foaia de parcurs, arătarea vagoanelor, nota de repartizare a frânelor de mână, documente de transport.

C. Neconformități în activitatea personalului aparținând CNCF „CFR” SA, de serviciu în Hm Romula:

- IDM nu s-a convins că trenul nr.67216-027 a garat, respectiv a transmis reavizul de sosire către stația CFR Caracal la ora 17:55/56 și a raportat gararea la ora 17:55, imediat după trecerea locomotivei trenului prin dreptul clădirii haltei de mișcare și nu a solicitat acarului de la cabina nr.2 să facă acest lucru, având în vedere că specificul liniilor Hm Romula nu-i permitea să facă direct acest lucru.

- Acarul de la cabina nr.2, deși cunoștea faptul că trebuia să se asigure că trenul nr.67216-027 a garat și să raporteze acest lucru IDM, a presupus că trenul va opri la marcă și a așteptat în cabină dispozițiile IDM de unde nu putea vedea gararea completă a trenului.

Precizăm că prin reglementările în vigoare, IDM are obligația să se convingă că trenul a garat, respectiv că a oprit complet între mărcile de siguranță, ulterior să transmită stației vecine reavizul de sosire și să raporteze operatorului de circulație ora garării trenului și linia pe care a garat. În cazul particular al Hm Romula, având în vedere distanța de la clădirea haltei la cabina nr.2 de aprox. 800m și lipsa de vizibilitate (profilul liniei fiind în curbă), singurul agent care se poate asigura de gararea completă a trenului este acarul de la cabina respectivă.

Neconformitățile precizate mai sus au fost produse cu încălcarea următoarelor prevederi:

- Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare, nr.005/2005, art.204, alin (1) lit h), i), j) - referitor la faptul că după acordarea căii libere stației vecine și înregistrarea ei în registrul unificat de căi libere, comenzi și mișcare, pentru primirea trenurilor, IDM dispozitor este obligat să execute în ordine următoarele:
 - să se convingă că trenul a garat;
 - să transmită stației vecine reavizul de sosire;
 - să raporteze operatorului de circulație ora garării trenului și linia pe care a garat.
- Reglementări privind funcționarea instalațiilor CCS-T din Hm Romula, capitolul III – Manipularea instalațiilor SCB în condiții de funcționare normală, pct 6 .- După oprirea trenului între mărcile de siguranță, acarul sau revizorul de ace de la cabină, raportează verbal IDM gararea completă a trenului și posibilitatea deszăvorării parcursului.

D. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Urmare a producerii acestui incident feroviar, până la data finalizării raportului de investigare, OTF Vest Trans Rail a întocmit un plan de măsuri pe care l-a înaintat către ASFR și AGIFER prin adresa nr.50/08.01.2026.

Prin adresa menționată, OTF Vest Trans Rail a dispus următoarele măsuri:

1. La școala personalului din trimestrul I ianuarie 2026

- prelucrarea sub semnătură a incidentelor produse;
- reprelucrarea personalului de locomotivă din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă nr.201 – Obligațiile personalului de locomotivă în parcurs;
- reprelucrarea personalului de locomotivă din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă nr.201 – Capitolul V – Utilizarea personalului de locomotivă. Prezentarea la serviciu;
- reprelucrarea personalului de locomotivă din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă nr.201 – Anexa 1, Instrucțiuni de completare a formularului „Foaie de parcurs”;
- reprelucrarea personalului de locomotivă din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă nr.201 – Anexa 2, Cazurile în care se admite scoaterea din funcțiune a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor;
- reprelucrarea personalului de locomotivă din Procedura Generală PG – 87 – Conducerea și deservirea trenurilor directe de marfă în sistem simplificat.

2. Măsuri permanente și imediate

- toate locomotivele vor fi verificate cu privire la modul de funcționare a stațiilor RTF și a instalațiilor de siguranță, vigilență și control al vitezei trenului;
- intensificarea acțiunilor de monitorizare efectuate de personalul de instruire, îndrumare și control.

E. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Având în vedere măsurile adoptate după producerea accidentului, comisia de investigare nu consideră oportună emiterea unor recomandări de siguranță.

*
* *

Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA, OTF SC – Vest Trans Rail SRL, OTF SC- SNTFC „CFR Călători SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR.