



RAPORT DE INVESTIGARE

privind incidentul feroviar produs în circulația trenului de călători nr.10051, la data de 01.01.2026, în stația CFR București Nord pe raza de activitate a Sucursalei Regionale București



Ediție finală
08.05.2026

ABREVIERI, ACRONIME ȘI TERMENI UTILIZAȚI

AFER= *Autoritatea Feroviară Română;*

AGIFER = *Agenția de Investigare Feroviară Română;*

ASFR = *Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;*

CNCFR = *Compania Națională de Căi Ferate Române „CFR”S.A.;*

CFR = *Căile Ferate Române;*

CE = *Instalație de Centralizare Electronică;*

HG = *Hotărâre de Guvern;*

IDM = *Impiegatul de mișcare;*

OTF = *Operator de Transport Feroviar;*

OUG 73/2019=*Ordonanța de urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviar;*

Regulament de investigare = *Regulament 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;*

Regulamentul UE 402/2013 = *Regulamentul (UE) nr.402 din 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor;*

RGSC = *Revizoratul General de Siguranța Circulației;*

RRLISC = *Registrul de Revizie a Liniilor, Instalațiilor de Siguranță a Circulației;*

SC = *Siguranța Circulație;*

SI = *Secțiune Izolată;*

RTF = *Radio Telefon;*

SMS = *Sistem de Management al Siguranței;*

SRCF = *Sucursala Regională de Căi Ferate;*

ELF = *Instalații Electroalimentare Linii de Forță;*

UE = *Uniunea Europeană;*

AM 1425 = *Automotor din seria ADH 11, numărul 95 53 976 1425-1/95 53 559 1425-5/95 53 976 1465-7.*

CUPRINS

	Pag.
A. PREAMBUL	4
A.1. Introducere	4
A.2. Procesul investigației	4
B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE	5
C. RAPORTUL DE INVESTIGARE	7
C.1. Descrierea incidentului	7
C.2. Circumstanțele incidentului	7
C.2.1. Părțile implicate.....	7
C.2.2. Compunerea și echipamentele trenului.....	7
C.2.3. Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului.....	8
C.2.4. Mijloace de comunicare.....	11
C.2.5. Declanșarea planului de urgență feroviar.....	11
C.3. Urmările incidentului	11
C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți.....	11
C.3.2. Pagube materiale.....	11
C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar.....	11
C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului.....	11
C.4. Circumstanțe externe	12
C.5. Desfășurarea investigației	12
C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat.....	12
C.5.2. Sistemul de management al siguranței.....	13
C.5.3. Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare.....	14
C.5.4. Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant.....	14
C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalațiile feroviare.....	14
C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie.....	15
C.5.4.3. Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile ELF	15
C.5.5. Interfața om - mașină – organizatie.....	15
C.6. Analiză și concluzii	15
C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii.....	15
C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a locomotivei.....	16
C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului.....	16
D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI	16
D.1. Cauze directe.....	16
D.2. Cauze subiacente.....	16
D.3. Cauze primare.....	16
E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE	16
F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ	17

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.

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

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

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

A.2. Procesul investigației

Având în vedere nota informativă a Revizoratului General de Siguranță a Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA din data de 03.01.2026 precum și fișa de avizare nr.2/02.01.2026 a Revizoratului Regional de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalei Regionale CF București, privind incidentul feroviar produs la data de 01.01.2026, în stația CFR București Nord pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, prin lovirea și avarierea a două cutii de distribuție ELF (tablouri de siguranțe pentru încălzitoarele macazurilor nr.6/8 și 48), de către o ușă a automotorului AM 1425, ce forma trenul de călători nr.10051 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL), luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca incident în conformitate cu prevederile art.8, grupa A, pct.1.10 din *Regulamentul de investigare*, prin Nota nr.I.296/2026 a Directorului General Adjunct a fost desemnat ca investigator principal un investigator din cadrul AGIFER.

După consultarea prealabilă a părților implicate în incidentul feroviar, conform prevederilor din același regulament, investigatorul principal, prin decizia nr.21/19.01.2026, a numit membrii comisiei de investigare formată din reprezentanți ai operatorilor economici implicați în acest incident, respectiv CNCF „CFR” SA și SC Transferoviar Călători SRL.

B. REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE

La data de 01.01.2026 în jurul orei 09:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București în stația CFR București Nord, după plecarea trenului de călători nr.10051 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL) și după depășirea semnalului de ieșire X7 (în zona macazurilor, la înscrierea în abateri la prima curbă) prima ușă a automotorului AM 1425 de pe partea stângă în sensul de mers, a ieșit de pe calea de rulare, s-a desprins de la partea inferioară și a depășit gabaritul CFR de locomotivă. Ușa a lovit cutia de distribuție ELF a tablourilor de siguranțe ce alimentează încălzitoarele macazurilor nr.6/8. (Foto.1)

Ulterior, aceeași ușă a automotorului AM 1425, la înscrierea acestuia în abateri, la a doua curbă pe parcursul de ieșire, în zona macazului 48, aceeași ușă, a lovit cutia de distribuție ELF a tabloului de siguranțe ce alimentează încălzitoarele macazului nr.48. (Foto.2)

Șeful trenului de călători nr.10051, a auzit cele două lovituri în partea exterioară a automotorului AM 1425 și a transmis mecanicului de locomotivă prin stația RTF oprirea trenului de urgență. Mecanicul a oprit în zona macazurilor la ieșire pe SI 048 în stația CFR București Nord, a constatat că prima ușă pe partea stângă în sensul de mers este desprinsă (ieșită de pe calea de rulare), a asigurat ușă contra căderii împreună cu șeful de tren, după care trenul și-a continuat mersul în condiții SC până la stația CFR Buzău.

După debarcarea călătorilor în stația CFR Buzău, automotorul AM 1425 a fost îndrumat la Punctul de Lucru Nehoiășu și a fost introdus la linia de revizii și reparații. La verificarea acestuia pe canal s-a constatat că prima ușa în sensul de mers pe partea stângă era desprinsă (ieșită de pe calea de rulare) și brațul de acționare a ușii era rupt.



Foto nr.1 : Lovitură în partea laterală a tabloului electric aferent încălzitoarelor de macaz nr.6/8



Foto nr.2 : Lovitură în partea laterală a tabloului electric aferent încălzitoarelor de macaz nr.48

Cauza directă

Cauza directă a producerii acestui incident feroviar o constituie desprinderea ușii de acces în automotor urmată de intrarea acesteia „gabaritul pentru elemente ale instalațiilor feroviare”, fapt ce a condus în final la lovirea a două cutii de distribuție ELF.

Factori care au contribuit

Ruperea brațului de acționare a ușii de acces în automotor, fapt ce a condus la desprinderea și deschiderea acesteia în timpul circulației trenului de călători nr.10051.

Montarea cutiei de distribuție ELF a tabloului de siguranțe ce asigură alimentarea încălzitoarelor macazurilor nr.6/8 fără respectarea înălțimii maxime admise față de nivelul superior al șinei.

Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor „Instrucțiunilor pentru admiterea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică” nr.328, Planșa nr.4 „Gabaritul pentru elementele ale instalațiilor feroviare” referitor la limita de gabarit pentru elementele instalațiilor CFR.

Cauze primare

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

Grad de severitate

Conform clasificării incidentelor prevăzută la art.8 din *Regulamentul de investigare*, având în vedere activitatea în care s-a produs, evenimentul se clasifică ca incident feroviar conform prevederilor **art. 8, Grupa A, pct.1.10** - „*lovirea lucrărilor de artă, construcțiilor, instalațiilor de către piese sau subansambluri ale vehiculelor feroviare, în circulația trenurilor, în urma cărora nu au fost înregistrate deraieri de vehicule feroviare*”.

Recomandări de siguranță.

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

C. RAPORTUL DE INVESTIGARE

C.1. Descrierea incidentului

La data de 01.01.2026 în jurul orei 09:10, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CFR București Nord, după plecarea trenului de călători nr.10051 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL) din stație și depășirea semnalului de ieșire X7, în zona macazurilor, prima ușa a automotorului AM 1425 aflată pe partea stângă în sensul de mers a trenului, a ieșit de pe calea de rulare și, s-a desprins la partea inferioară. La înscrierea automotorului în abatere pe partea dreaptă, ușa desprinsă a ieșit în exterior, depășind cu 582 mm semilățimea gabaritului CFR de locomotivă. Ușa a lovit cutia de distribuție ELF a tablourilor de siguranțe ce alimentează încălzitoarele macazurilor nr. 6/8. Cutia de distribuție ELF se afla montată la o distanță de 1787,5 mm din axul căii și la o înălțime de 800 mm față de nivelul superior al șinei (depășind cu 50 mm cota maximă acceptată). La momentul producerii incidentului, cutia era montată pe vechiul pichet de distribuție ELF tip PA-1. (Foto nr.1).

La înscrierea în abatere a automotorului, la a doua curbă pe parcursul de ieșire în zona macazului nr.48, aceeași ușa de pe partea stângă în sensul de mers, a lovit și cutia de distribuție ELF a tablourilor de siguranțe ce alimentează încălzitoarele macazului nr.48. Cutia de distribuție ELF se afla montată pe vechiul pichet de distribuție ELF tip PA-1, la o distanță de 2017,5 mm din axul căii (depășind cu 96,5 mm cota maximă acceptată) și înălțimea de 800 mm față de nivelul superior al șinei. (Foto nr. 2)

Ușa automotorului AM 1425 de pe partea stângă în sensul de mers a ieșit de pe calea de rulare în exterior cu semilățimea de 582 mm, depășind astfel gabaritul CFR de locomotivă din Instrucția nr.328 (Foto nr. 5)

Șeful trenului de călători nr.10051, a auzit două lovituri în partea exterioară a automotorului AM 1425 și a transmis mecanicului de locomotivă prin stația RTF oprirea de urgență. Mecanicul a efectuat frânarea de urgență, oprind în zona macazurilor la ieșire pe SI 048 în stația CFR București Nord, unde a constatat că prima ușa pe partea stângă în sensul de mers, este desprinsă (ieșită de pe calea de rulare). După ce a asigurat ușa contra căderii împreună cu șeful de tren, trenul și-a continuat mersul în condiții SC până la stația CFR Buzău.

După debarcarea călătorilor în stația CFR Buzău, automotorul AM 1425 a fost îndrumat la Punctul de Lucru Nehoiașu și a fost introdus la linia de revizii și reparații. La verificarea acestuia pe canal s-a constatat că brațul de acționare a primei uși de pe partea stângă în sensul de mers, era rupt și s-au luat măsuri de înlocuire a acesteia.

C.2. Circumstanțele incidentului

C.2.1. Părțile implicate

Infrastructura și suprastructura căii ferate unde s-a produs incidentul feroviar sunt în gestionarea CNCF „CFR” S.A.

Instalația ELF din stația CFR București Nord sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații districtului ELF București Nord din cadrul Secției IFTE București.

Automotorul aparține operatorului de transport feroviar SC Transferoviar Călători SRL.

C. 2.2. Compunerea și echipamentele trenului

Trenul de călători nr.10051 a fost remorcat cu automotorul AM 1425 în sistem simplificat, mecanicul de locomotivă aparținând SC Transferoviar Călători SRL. Trenul a fost compus din 3

vagoane, 12 osii, cu o lungime de 80 m, conform înscrierilor din Foaia de Parcurș Seria TFC nr. 803494:

- tonajul brut - 144 tone;
- tonajul necesar de frânat automat/de mână – 151 tone/14 tone;
- tonajul frânat real automat/de mână – 209 tone/85 tone.

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

C.2.3.1 Linii

Descrierea traseului căii

în zona producerii incidentului în stația CFR București Nord, în zona producerii incidentului, traseul în plan orizontal este în palier.

Descrierea suprastructurii căii

Suprastructura căii, în zona producerii incidentului în stația CFR București Nord, este alcătuită din șină tip 49 montate pe traverse de lemn TW60, prindere șină directă SKL.

C.2.3.2 Instalații

Instalația ELF din stația CFR București Nord sunt în administrarea CNCF „CFR” SA și sunt întreținute de salariații districtului ELF București Nord din cadrul din cadrul Secției IFTE București.

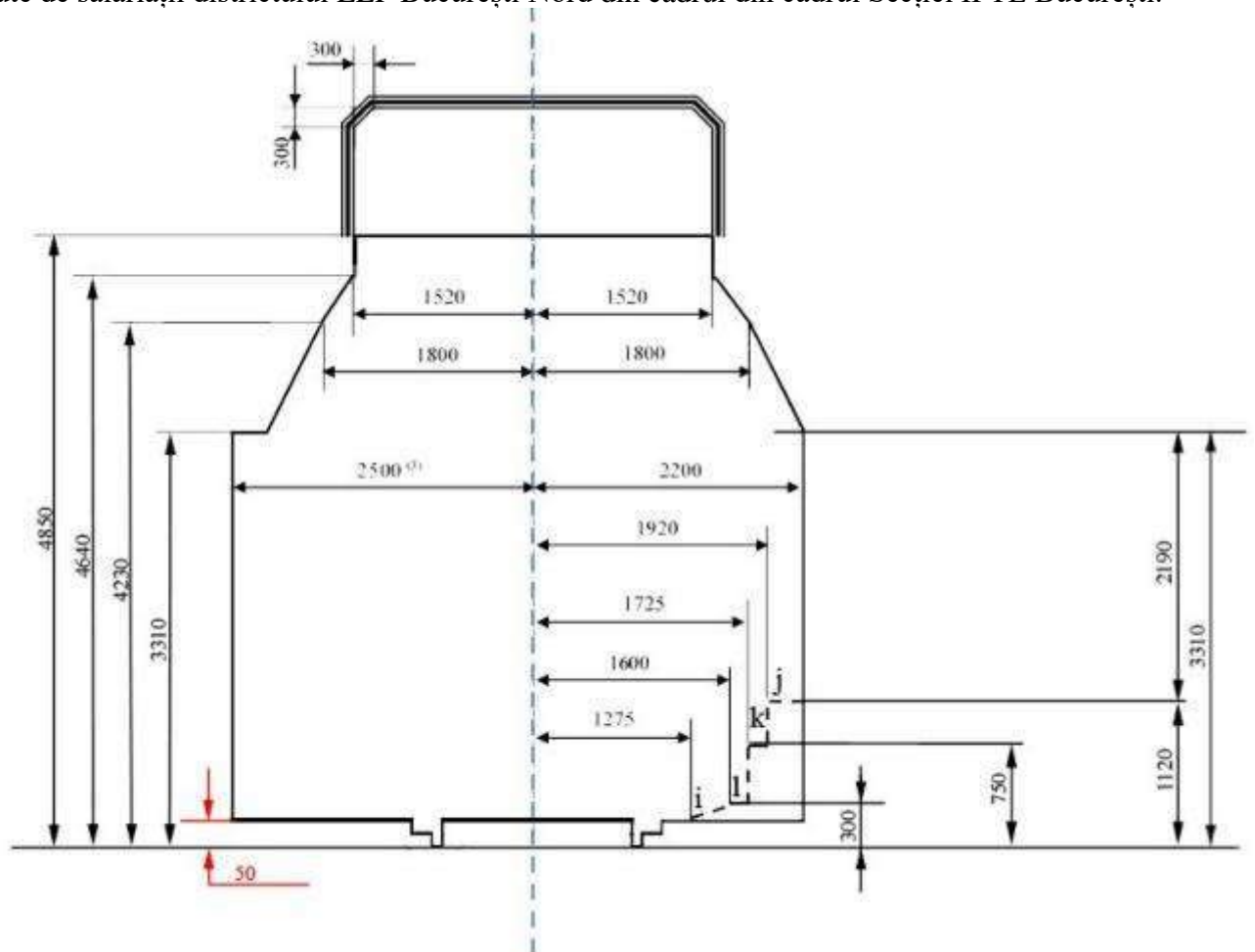


Foto 3. Gabaritul CFR pentru elementele instalațiilor feroviare

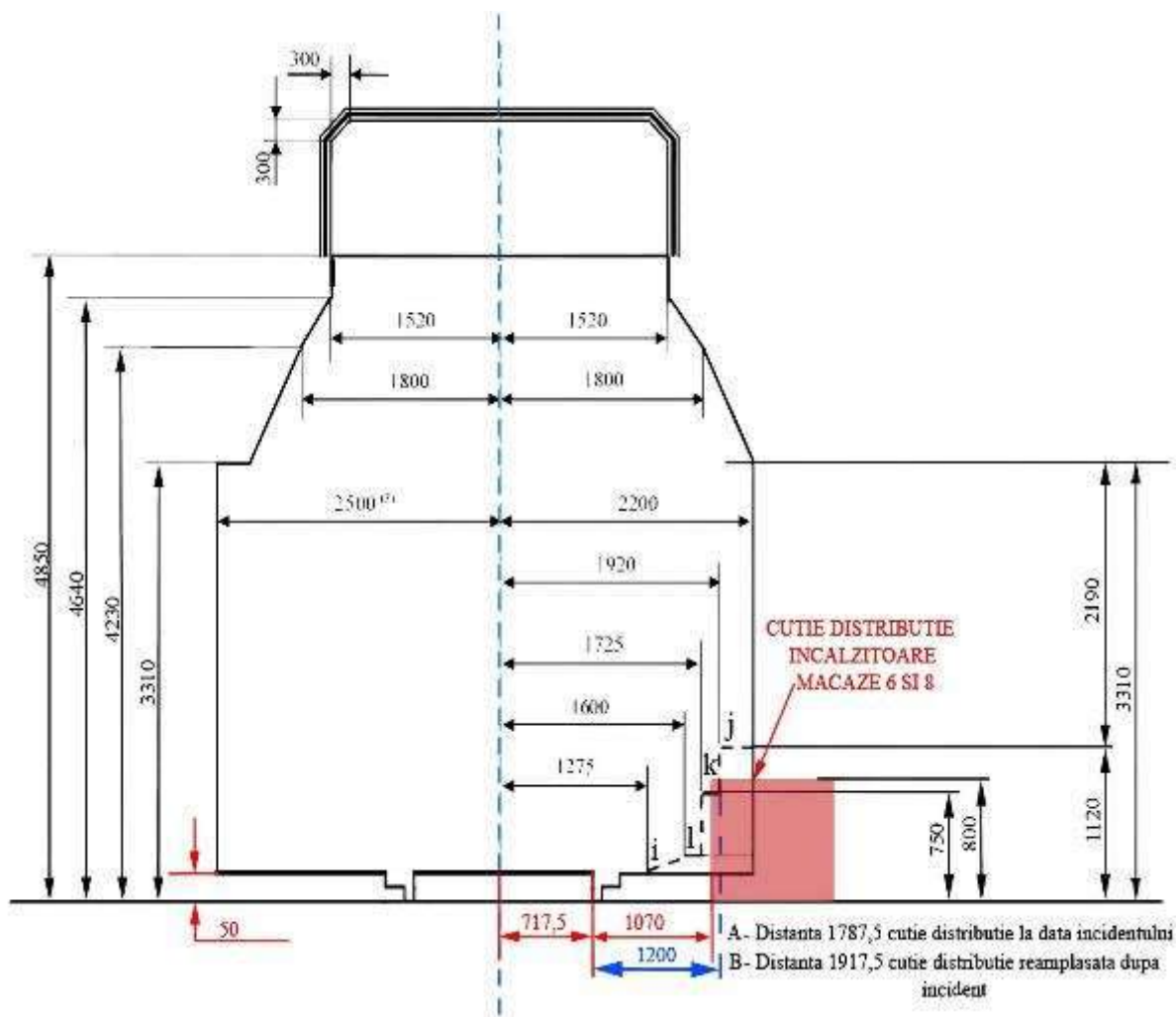


Foto 4. Poziționarea cutiei de distribuție în raport cu Gabaritul CFR pentru elementele instalațiilor feroviare (la data producerii incidentului și după reamplasare)

C.2.3.3 AM 1425

Număr de circulație: 95 53 976 1425-1/95 53 559 1425-5/95 53 976 1465-7

Caracteristicile tehnice a automotorului;

- anul fabricației - 1974;
- lungime peste tamponare - 80 m;
- greutatea totală - 120 t;
- sarcina pe osie - 12 t;
- viteza maximă - 120 km/h;

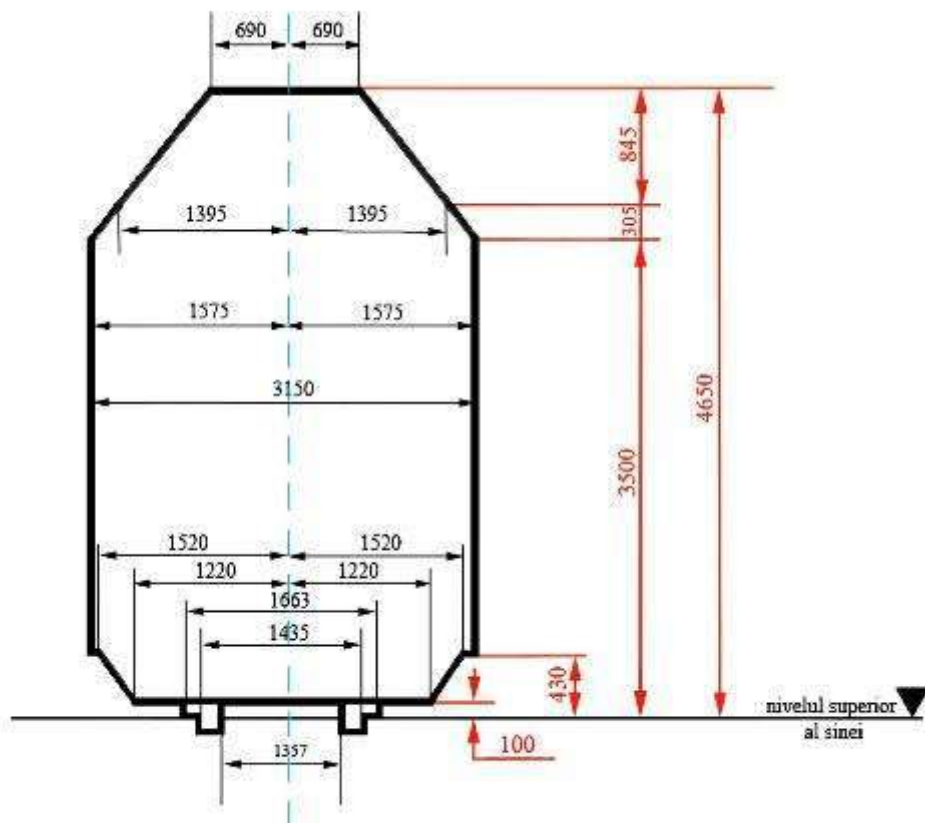
Data, tipul ultimei reparații planificate:

Anul efectuării	Tipul reparației planificate	Locul efectuării
21.12.2020	RG	SC Remarul 16 FEBRUARIE

De la ultima reparație planificată, efectuată în 2020 și până la data producerii incidentului, automotorul AM 1425 a parcurs un număr de 485.549 km.

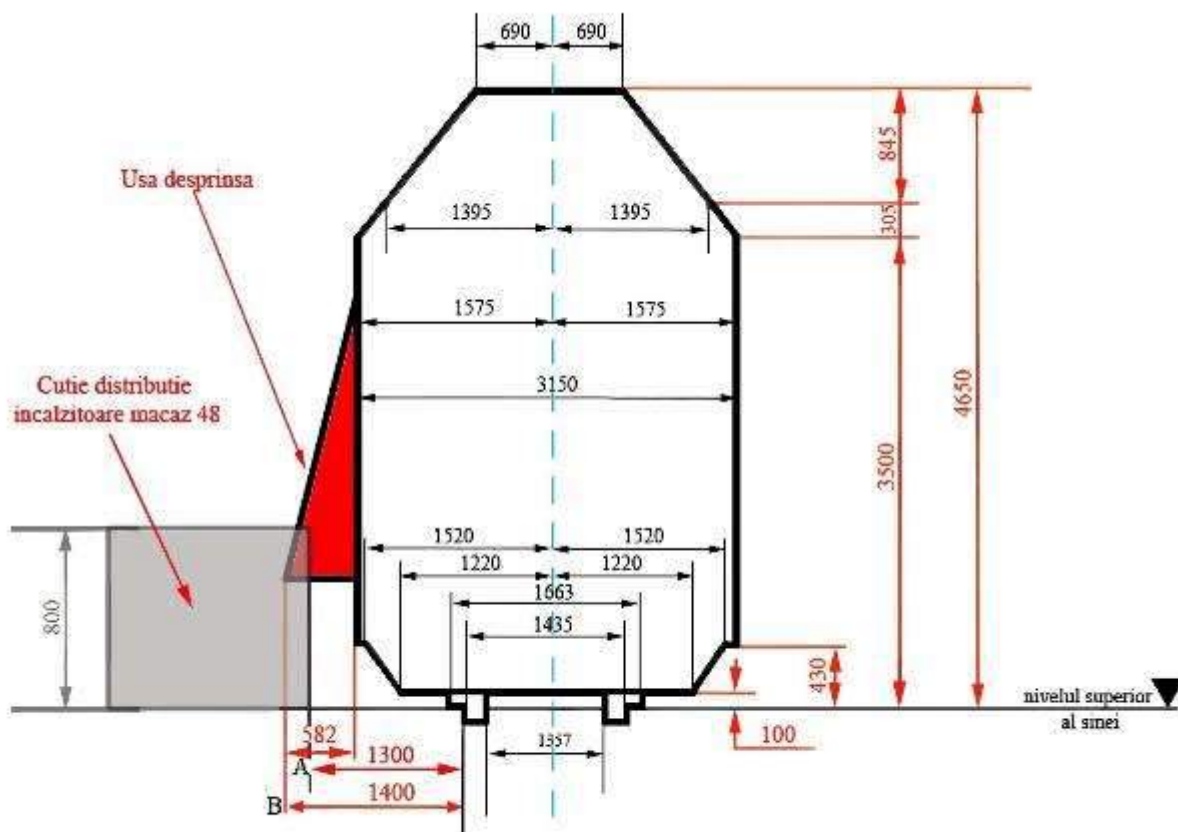
Data, tipul ultimei revizii planificate efectuate până la momentul producerii incidentului și locul efectuării acestora:

Data efectuării	Tipul reviziei planificate	Locul efectuării
19.12.2025	RT	Punct de lucru Nehoiașu



Gabaritul CFR de locomotiva

Foto 5. Gabaritul CFR de locomotivă.



- A - Distanța 1300 la data incidentului, usa desprinsa
- B - Distanța 1400 cutie distributie reamplasata dupa incident

Foto 6. Gabaritul CFR de locomotivă la data incidentului.

C2.4 Mijloace de comunicare

Comunicarea între mecanicul de locomotivă, șeful de tren și impiegații de mișcare a fost asigurată prin stații radio-emisie-recepție, aflate în stare bună de funcționare.

C.2.5 Declanșarea planului de urgență feroviar

Urmare informărilor telefonice în data 02.01.2026 și a fișei de avizare nr.2 din data 02.01.2026, pentru primele constatări, prelevarea de probe și consemnarea acestora în procese verbale, s-au prezentat în stația CFR București Nord reprezentanți ai AGIFER, reprezentanți ai operatorului de transport feroviar de călători SC Transferoviar Călători SRL, reprezentanți ai administratorului de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA.

Imediat după avizarea incidentului feroviar, declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor s-a realizat prin circuitul informațiilor transmis între revizorul de cale, tehnician ELF ca organ de intervenție, impiegatul de mișcare, operatorul de circulație, șef tură RRC, revizor central de siguranță a circulației.

Nu a fost necesară solicitarea și utilizarea mijloacelor de intervenție.

C.3. Urmările incidentului

C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți

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

C.3.2. Pagube materiale

În urma producerii incidentului feroviar s-au înregistrat pagube materiale la infrastructura feroviară și la automotorul AM 1425 în remorcarea trenului de călători nr. 10051.

Pagube la automotorul AM 1425: braț ușă rupt.

Pagube la infrastructura feroviară, avarierea cutiilor de distribuție ce alimentează cu energie electrică încălzitoarele de macazuri, conform Deviz SRCF București, Secția IFTE București nr.47/12.01.2026, aferent lucrărilor de refacere a infrastructurii feroviare publice este de 10.124,19 lei.

Devizul final al SRCF București este de 10.124,19 lei.

Deviz Transferoviar Călători 510,00 (fără TVA) lei.

C.3.3. Consecințele incidentului în traficul feroviar

În urma producerii acestui incident feroviar nu au fost înregistrate întârzieri de trenuri.

C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului

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

C.4. Circumstanțe externe

La data de 01.01.2026, în intervalul orar 08:00 – 09:00, vizibilitatea în zona producerii incidentului a fost bună, cer înnorat, vânt slab cu o viteză de aproximativ 5 km/h, fără precipitații, temperatura în aer - 1°C.

Vizibilitatea indicațiilor semnalelor luminoase a fost corespunzătoare și nu a influențat producerea incidentului.

C.5. Desfășurarea investigației

C.5.1. Rezumatul mărturiilor personalului implicat

C.5.1.1. Rezumatul mărturiilor personalului operatorului de transport feroviar

Din cele declarate de către **mecanicul de locomotivă** care a condus și a deservit automotorul AM 1425 în remorcarea trenului de călători nr.10050/10051 din data 01.01.2026, pe distanța Buzău-București Nord, București Nord – Buzău se pot reține următoarele:

- conform programului de lucru, în data de 01.01.2026, s-a prezentat la serviciu în stația CFR Buzău pentru remorcarea trenului de călători nr.10050 în relația Buzău - București Nord, trenul nr.10050 conform planului de formare din stația CFR București Nord formează trenul de călători nr.10051 pe relația București Nord - Buzău;

- pentru remorcarea trenului de călători nr.10050/10051, a luat în primire AM 1425 în stația CFR Buzău, aparținând operatorului de transport feroviar de călători SC Transferoviar Călători SRL;

- a efectuat operațiile instructive la luarea în primire, efectuând verificări atât la exteriorul cât și la interiorul automotorului, aceasta a corespuns din punct de vedere tehnic pentru remorcarea trenului;

- pe distanța Buzău – București Nord, nu a constatat probleme tehnice din punct de vedere al siguranței circulației;

- în stația CFR București Nord a efectuat revizia exterioară și proba frânei a automotorului AM 1425, fără a se depista sau constata probleme tehnice ce ar fi putut pune în pericol siguranța circulației;

- după expedierea trenului de călători nr.10051 din stația CFR București Nord în zona macazurilor a primit ordin de oprire a trenului prin stația RTF, oprirea de urgență a fost transmisă de către șeful de tren, automotorul a fost oprit la ieșire din zona macazurilor;

- la verificarea exterioară a automotorului AM 1425, a constatat că la ușa nr.1 de la siguranța trenului pe partea stângă în sensul de mers a trenului era desprinsă de pe calea de rulare;

- împreună cu șeful de tren a asigurat ușa contra căderii, după care trenul a continuat mersul în condiții SC până la stația CFR Buzău;

- nu a avut cunoștință de lovirea a două cutii de distribuție din stația CFR București Nord în zona macazurilor.

Din cele declarate de **șeful de tren** care a deservit automotorul AM 1425 a trenului de călători nr.10050/10051 din data 01.01.2026, pe distanța Buzău-București Nord și București Nord – Buzău se pot reține următoarele;

- conform programului de lucru, în data de 01.01.2026, s-a prezentat la serviciu în stația CFR Buzău pentru deservirea trenului de călători nr.10050 în relația Buzău - București Nord, trenul nr.10050 conform planului de formare din stația CFR București Nord formează trenul de călători nr.10051 pe relația București Nord - Buzău;

- pe distanța Buzău – București Nord, nu a constatat probleme tehnice la AM 1425 din punct de vedere al siguranței circulației;

- în stația CFR București Nord a întocmit documentele însoțitoare a trenului 10050 la sosirea acestuia către IDM exterior de la postul de mișcare nr.1 cât și întocmirea documentelor însoțitoare a trenului nr.10051 către IDM exterior de postul de mișcare nr.2, a efectuat proba frânei și semnalizarea acestuia;

- în stația CFR București Nord a efectuat revizia exterioară a automotorului AM 1425, fără a se depista sau constata probleme tehnice ce ar fi putut pune în pericol siguranța circulației;

- a dat gata de plecare de la ultima ușa a automotorului, după plecarea trenului din stația CFR București Nord, în zona macazurilor a auzit două lovituri pe partea stângă a automotorului, a dat ordin de oprire a trenului prin stația RTF către mecanicul de locomotivă și a constatat că la prima ușa pe partea stângă în sensul de mers, era desprinsă de pe calea de rulare;

- împreună cu mecanicul de locomotivă a asigurat ușa contra căderii, trenul a continuat mersul în condiții SC până la stația CFR Buzău;

- nu a avut cunoștință de lovirea a celor două cutii de distribuție ELF din stația CFR București Nord în zona macazurilor.

Din cele declarate de **IDM Exterior** din stația CFR București Nord care a expediat trenul de călători nr.10051 din data 01.01.2026 se pot reține următoarele:

- a verificat documentele însoțitoare ale trenului de călători nr.10051, a semnat și aplicat ștampila stației;

- a comunicat către IDM Dispozitor că trenul îndeplinește condițiile de siguranța circulației și s-a efectuat îmbarcarea călătorilor, trenul putând fi expediat în direcția Chitila;

- după punerea semnalului de ieșire X7 pe liber și a semnalului gata de plecare dat de către șeful de tren, a expediat trenul de călători nr.10051 în condiții SC;

- la defilarea trenului de călători nr.10051 a observat că prima ușa de la AM 1425 în sensul de mers pe partea stângă nu s-a închis, a crezut că la viteza mai mare de 5 km /h se va închide, după trecere

prin fața mea nu a mai urmărit închiderea ușii, tot o dată a urmărit la defilare cealaltă parte a automobilului;

- după plecarea trenului din stația CFR București Nord, în zona macazurilor la ieșire a auzit ordinul de oprire de urgență a trenului transmis prin stația RTF de către șeful de tren;

- a auzit convorbirea prin stația RTF dintre mecanicul trenului și IDM dispozitor, că trenul a oprit în zona macazurilor la ieșire în vederea asigurării unei uși care s-a desprins de pe calea de rulare, mecanicul menționând că trenul poate continua mersul în condiții SC.

C.5.2. Sistemul de management al siguranței

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

La momentul producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei 2016/798/CE privind siguranța pe căile ferate comunitare și cu legislația națională aplicabilă, aflându-se în posesia Autorizației de Siguranță cu numărul de identificare AS 24005 cu termen de validitate în perioada 28.12.2024 ÷ 29.12.2029.

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 al operatorului de transport feroviar de călători SC Transferoviar Călători SRL.

SC Transferoviar Călători SRL în calitate de operator de transport feroviar de călători, deține certificatul unic de siguranță cu numărul de identificare UE:RO 1020210045 emis la data de 27.04.2021, valabil de la data emiterii până la data de 30.04.2026, care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare, inclusiv prevederile adoptate de întreprinderea feroviară în vederea îndeplinirii cerințelor specifice necesare pentru exploatarea în condiții de siguranță pe rețeaua de cale ferată, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798/UE și cu legislația națională aplicabilă.

În conformitate cu lista secțiilor și vehiculelor feroviare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea Certificatului Unic de Siguranță, deținut la data producerii incidentului, operatorul de transport este autorizat să efectueze servicii de transport pe secția de circulație unde s-a produs incidentul, având și AM 1425 inclus în listă. AM 1425 este utilizată de către SC Transferoviar Călători SRL, care este proprietarul, deținătorul și Entitatea Responsabilă cu Întreținerea a acesteia.

La momentul producerii incidentului AM 1425, era înscris lista actualizată (nr. 2011/1255/06.10.2025) a vehiculelor feroviare motoare acceptate în cadrul evaluării anexă la în Certificatul Unic de Siguranță al SC Transferoviar Călători SRL.

Personalul care a condus și deservit AM 1425 în sistem simplificat avea funcția de mecanic de locomotivă fiind angajat al operatorului de transport feroviar de călători, SC Transferoviar Călători SRL.

Personalul de mișcare care a deservit AM 1425, avea funcția de șef de tren, fiind angajat al operatorului de transport feroviar de călători, SC Transferoviar Călători SRL .

SC Transferoviar Călători SRL în calitate de Entitate Responsabilă cu Întreținerea (ERI), are un sistem propriu de întreținere prin care sunt realizate funcțiile operaționale de dezvoltare a întreținerii, gestionare a întreținerii parcului și parțial funcția de efectuare a întreținerii, deținând în acest sens Certificat de Entitate Responsabilă cu Întreținerea nr.NEI RO/31/0025/0049, emis la data de 27.11.2025 de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, cu valabilitate pentru perioada 27.11.2025 – 25.11.2030, prin care se confirmă acceptarea sistemului de întreținere, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei.

AM 1425 implicat în incident, ultima revizie planificată de tip PTAE a fost efectuată, la data de 25.12.2025 de către personal aparținând PL Nehoiașu.

SC Transferoviar Călători SRL deține la data producerii incidentului, Certificatul de conformitate pentru funcții de întreținere nr.NEI RO/33/0025/0050 emis la data de 27.11.2025, cu termen de

valabilitate de la data de 27.11.2025 până la data de 25.11.2030, pentru domeniul de aplicare „automotoare”.

Conform anexei la Certificat, acesta este valabil pentru funcția de efectuare a întreținerii, respectiv pentru unele tipuri de vehicule și tipuri de întreținere.

În baza acestui Certificat, Transferoviar Călători SRL poate efectua revizii planificate tip RI, RT, R1, R2 și reparații accidentale în baza specificației tehnice ST 2:2017 pentru automotoare tip ADH 11, elaborată de SC Transferoviar Călători SRL și avizată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR la data 19.05.2017.

Reviziile planificate la automotoarele tip ADH 11, sunt efectuate de către salariații Transferoviar Călători SRL, în baza specificației tehnice mai sus amintite.

Din verificarea Specificației tehnice cod ST 2:2017 pentru revizii planificate RT, R1 și R2 la automotoare tip ADH 11, a reieșit că în cazul acestor tipuri de revizii, la ușile automotoarelor se verifică reparare uși de acces în vagon, sistemul de acționare electropneumatic, manual și sistemul de urgență.

La revizia tip PTAE realizată la AM 1425 la data de 25.12.2025, în cadrul Punctului de Lucru Nehoiașu, cu ocazia verificărilor efectuate la cutia automotorului și ușa automotorului, nu s-au observat și identificat nereguli tehnice.

În ceea ce privește riscurile asociate operațiunilor feroviare, în legătură cu incidentul produs, operatorul de transport a identificat în cadrul procesului „transport călători”, pericolul „Nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR” riscul generat „Căderea pieselor aparținând vehiculelor feroviare”, conform procedurii operaționale PO SMS A1 „Identificarea și evaluarea riscurilor asociate activităților desfășurate”.

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;
- Instrucțiuni pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică nr.328/2008;
- Ordinul nr. 1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 315/2011;
- Regulamentul de remorcare și frânare nr.006/2005;
- Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr.117/17.02.2010;
- Specificația tehnică cod ST 2:2017 a SC Transferoviar Călători SRL - Revizii planificate tip Ptae, RT, RT, R1, R2 și reparații accidentale la automotoarele ADH 11.

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

- copii ale documentelor depuse ca anexe la dosarul de investigare;
- rezultatele verificărilor efectuate imediat după producerea incidentului feroviar la suprastructura căii și la locomotiva implicată în incident;
- Documente întocmite cu ocazia examinării și interpretării stării tehnice a elementelor implicate în incident: infrastructură și suprastructura căii ferate, instalații feroviare și materialul rulant;
- declarații ale personalului implicat.

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

C.5.4.1. Date constatate cu privire la instalațiile feroviare

Cu ocazia măsurărilor și a verificărilor gabaritului pentru elementele ale instalațiilor feroviare din stația CFR București Nord de către reprezentanții SRCF București s-a întocmit PV nr.SC1/75/15.01.2026, și s-a constatat următoarele:

- Cutia de distribuție a instalațiilor ELF de topirea zăpezii (încălzitoare aferente macazurilor 6/8, a fost montată pe vechiul pichet de tip PA-1 ce se afla la o distanță de 1787,5 mm din axul căii și la o înălțime de 800 mm față de nivelul superior al șinei, acesta a fost remontată pe vechiul pichet de tip PA-

1 la o distanță de 1987,5 mm din axul căii și la o înălțime de 800 mm față de nivelul superior al șinei, nu respectă cotele de gabarit pentru elemente ale instalațiilor feroviare, prevăzută în Instrucția nr.328, această lovitură în partea laterală a tabloului electric, prezintă cutia spartă și cabluri smulse. (Foto nr. 1)

- **Cutia de distribuție a instalațiilor ELF de topirea zăpezii (încălzitoare aferente macazului nr. 48)**, a fost montată pe vechiul pichet de tip PA-1 ce se afla la o distanță de 2017,5 mm din axul căii și la o înălțime de 800 mm față de nivelul superior al șinei, acesta a fost remontată pe vechiul pichet de tip PA-1 la o distanță de 2117,5 mm din axul căii și la o înălțime de 800 mm față de nivelul superior al șinei, sunt respectate cotele de gabarit pentru elemente ale instalațiilor feroviare. această lovitură în partea laterală a tabloului electric prezintă cutia lovită și cabluri smulse. (Foto nr. 2)

C.5.4.2. Date constatate cu privire la linie

În stația CFR București Nord, suprastructura căii în zona de producere a incidentului este alcătuită din șine tip 49 montate pe traverse de lemn TW60, prindere directă tip SKL, prismă de piatră spartă.

C.5.4.3. Date constatate cu privire la materialul rulant și instalațiile acestuia

Constatări efectuate la automotorul AM 1425

Automotorul a fost construit/pus în serviciu în anul 1974. Ultima reparație planificată de tip RG a fost efectuată în anul 2017 la SC Remarul 16 FEBRUARIE SA și de atunci a parcurs aproximativ 485.549 kilometri.

Ultima revizie intermediară tip PTAE a fost efectuată în data de 25.12.2025, în cadrul PL Nehoiașu.

Automotorul AM 1425 a fost introdus la linia de reparații în data de 02.01.2026 la Punctul de Lucru Nehoiașu, la verificarea acestuia pe canal s-au constatat urme de lovire la ușă, brațul de acționare a primei uși de pe partea stângă în sensul de mers era rupt și s-au luat măsuri de înlocuire a acesteia, ulterior a fost întocmit PV nr. 3MN/01/02.02.2026.

Constatări cu privire la circulația trenului

C.5.5. Interfața om-mașină-organizație

Mecanicul de locomotivă implicat în producerea incidentului feroviar a efectuat serviciul în regim de turnus, în conducere simplificată, fără depășirea duratei de lucru reglementată, acesta fiind autorizat/atestat profesional pentru serviciul la care a fost comandat și deținea avize medicale și psihologice în termen de valabilitate, fiind declarat apt.

În timpul investigării nu au fost depistate circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului feroviar, inclusiv existența stresului fizic, psihologic sau deficiențe privind proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om – mașină – organizație.

C.6. Analiză și Concluzii

C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor ELF

Având în vedere constatările și măsurătorile efectuate la gabaritul CFR pentru elementele instalațiilor feroviare din stația CFR București Nord, după producerea incidentului feroviar, prezentate în capitolul C.5.4.1. *Date constatate la instalații* se poate concluziona că starea tehnică a instalațiilor au influențat producerea incidentului.

Cutia de distribuție ELF a tabloului de siguranțe ce alimentează încălzitoarele macazurilor nr.6/8 a fost amplasată la o distanță de 1787,5 mm din axul căii și la o înălțime de 800 mm față de nivelul superior al șinei, nefiind în cotele de gabarit pentru elemente ale instalațiilor feroviare (Planșa nr.5), raportat la cota de gabarit de 1920 mm (semilățimea) cu înălțimea de 750 mm punctul K din Instrucția nr.328 (Planșa nr.4). (Foto nr.4)

C.6.2 Concluzii privind starea tehnică a automotorului

Având în vedere constatările efectuate la automotorul AM 1425, prezentate la capitolul C.5.4.3. *Date constatate cu privire la materialul rulant și la ușa acestuia - Constatări efectuate la automotor*, se poate afirma că starea tehnică a automotorului a influențat producerea incidentului.

Ușa automotorului AM 1425 a ieșit din gabaritul CFR de locomotivă cu 582 mm, provocând lovirea cutiei de distribuție a instalațiilor ELF de topirea zăpezii aferente încălzitoarelor macazului nr.48. (Foto nr.6)

C.6.3. Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului

Din analiza efectuată și a concluziilor la locul producerii incidentului, s-a analizat fotografiile, declarațiile salariaților implicați și a documentelor puse la dispoziție de către părțile implicate, comisia de investigare cu ocazia măsurătorilor **gabariului CFR de locomotivă** și a **gabariului CFR pentru elementele instalațiilor feroviare** în stația CFR București Nord, au constatat următoarele:

- **prima lovitură**, ușa automotorului AM 1425 a ieșit din gabaritul CFR de locomotivă cu 582 mm, coroborat cu înălțime de 800 mm a cutiei de distribuție ELF de topirea zăpezii aferente încălzitoarelor a macazurilor nr. 6/8, față de nivelul superior al șinei, favorizând lovirea, aceasta nu se afla în cotele de gabarit pentru elementele instalațiilor feroviare, depășind înălțimea cu 50 mm în punctul „K” din Foto nr.4 .

- **a doua lovitură**, ușa automotorului AM 1425 a ieșit din gabaritul CFR de locomotivă cu 582 mm, a lovit cutia de distribuție a instalațiilor ELF de topirea zăpezii aferente încălzitoarelor macazului nr.48, aceasta **nu respectă cota gabariului CFR de locomotivă**. (Foto nr.6)

Acest eveniment se încadrează ca incident feroviar conform prevederilor **art. 8, Grupa A, pct.1.10** „lovirea lucrărilor de artă, construcțiilor, instalațiilor de către piese sau subansambluri ale vehiculelor feroviare, în circulația trenurilor, în urma cărora nu au fost înregistrate deraieri de vehicule feroviare”, acesta s-a produs ca urmare a rupei brațului de acționare a ușii, desprinderea și căderea acesteia de pe șina de rulare provocând două lovituri a cutiilor de distribuție ELF a tabloului de siguranțe ce alimentează încălzitoarele macazurilor nr. 6/8, 48.

D. CAUZELE PRODUCERII INCIDENTULUI

D.1 Cauza directă și factorii care au contribuit

Cauza directă

Cauza directă a producerii acestui incident feroviar o constituie desprinderea ușii de acces în automotor urmată de intrarea acesteia „gabariului pentru elemente ale instalațiilor feroviare”, fapt ce a condus în final la lovirea a două cutii de distribuție ELF.

Factori care au contribuit

Ruperea brațului de acționare a ușii de acces în automotor, fapt ce a condus la desprinderea și deschiderea acesteia în timpul circulației trenului de călători nr.10051.

Montarea cutiei de distribuție ELF a tabloului de siguranțe ce asigură alimentarea încălzitoarelor macazurilor nr.6/8 fără respectarea înălțimii maxime admise față de nivelul superior al șinei.

D.2. Cauze subiacente

Nerespectarea prevederilor „Instrucțiunilor pentru admiterea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică” nr.328, Planșa nr.4 „Gabaritul pentru elementele ale instalațiilor feroviare” referitor la limita de gabarit pentru elementele instalațiilor CFR.

D.3. Cauze primare

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

E. MĂSURI CARE AU FOST LUATE

Cu ocazia măsurătorilor și a verificărilor gabariului pentru elementele ale instalațiilor feroviare din stația CFR București Nord de către District ELF București, s-a întocmit PV nr.215/14.04.2026 și s-a înlocuit Cutia de distribuție a instalațiilor ELF de topirea zăpezii (încălzitoare aferente macazurilor 6/8, a fost montată pe vechiul pichet de tip PA-1 ce se afla la o distanță de 1817,5 mm din axul căii și la o înălțime de 600 mm față de nivelul superior al șinei, aceasta respectă cotele de gabarit pentru elemente ale instalațiilor feroviare, prevăzută în Instrucția nr.328.

F. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ

Având în vedere modul de producere al incidentului, comisia de investigare nu a considerat necesară emiterea unor recomandări de siguranță.

Prezentul Raport de Investigare se va transmite Autorității de Siguranță Feroviară Română, administratorului de infrastructură feroviară CNCF „CFR” SA, SC Transferoviar Călători SRL.