



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

AGENȚIA DE INVESTIGARE FERROVIARĂ ROMÂNĂ - AGIFER



## RAPORT DE INVESTIGARE

**al incidentului feroviar produs la data de 18.01.2026, ora 07:35, în Halta de mișcare Buziaș, prin executarea eronată a parcursului de ieșire a trenului de călători Interregio nr.1831018 (aparținând operatorului de transport SNTFC „CFR Călători” SA), fapt ce a condus la talonarea macazului nr.3 și ruperea ciocului încuietori 3+**



Raport de investigare  
*Ediție finală*  
19.05.2026

## CUPRINS

<b>A.</b>	<b>PREAMBUL</b>	<b>4</b>
<b>A.1.</b>	<b>Introducere</b>	<b>4</b>
<b>A.2.</b>	<b>Procesul Investigației</b>	<b>4</b>
<b>B.</b>	<b>REZUMATUL RAPORTULUI DE INVESTIGARE</b>	<b>4</b>
<b>C.</b>	<b>RAPORTUL DE INVESTIGARE</b>	<b>6</b>
<b>C.1.</b>	<b>Descrierea incidentului</b>	<b>6</b>
<b>C.2.</b>	<b>Circumstanțele incidentului</b>	<b>7</b>
<i>C.2.1.</i>	<i>Părțile implicate</i>	<i>7</i>
<i>C.2.2.</i>	<i>Compunerea și echipamentul trenului</i>	<i>8</i>
<i>C.2.3.</i>	<i>Descrierea echipamentelor feroviare implicate la locul producerii incidentului</i>	<i>8</i>
<i>C.2.3.1.</i>	<i>Linii</i>	<i>8</i>
<i>C.2.3.2.</i>	<i>Instalații feroviare</i>	<i>8</i>
<i>C.2.4.</i>	<i>Mijloace de comunicare</i>	<i>8</i>
<i>C.2.5.</i>	<i>Declanșarea planului de urgență feroviar</i>	<i>8</i>
<b>C.3.</b>	<b>Urmările incidentului</b>	<b>8</b>
<i>C.3.1.</i>	<i>Pierderi de vieți omenești și răniți</i>	<i>8</i>
<i>C.3.2.</i>	<i>Pagube materiale</i>	<i>8</i>
<i>C.3.3.</i>	<i>Consecințele incidentului în traficul feroviar</i>	<i>8</i>
<i>C.3.4.</i>	<i>Consecințele incidentului asupra mediului</i>	<i>8</i>
<b>C.4.</b>	<b>Circumstanțe externe</b>	<b>8</b>
<b>C.5.</b>	<b>Defășurarea investigației</b>	<b>9</b>
<i>C.5.1.</i>	<i>Rezumatul mărturiilor personalului implicat</i>	<i>9</i>
<i>C.5.2.</i>	<i>Sistemul de management al siguranței</i>	<i>9</i>
<i>C.5.3.</i>	<i>Norme și reglementări. Surse și referințe pentru investigare</i>	<i>10</i>
<i>C.5.4.</i>	<i>Funcționarea instalațiilor tehnice, infrastructurii și a materialului rulant</i>	<i>11</i>
<i>C.5.4.1.</i>	<i>Date cu privire la instalațiile feroviare</i>	<i>11</i>
<i>C.5.4.2.</i>	<i>Date cu privire la linii</i>	<i>12</i>
<i>C.5.4.3.</i>	<i>Date constatate cu privire la locomotiva EGM 910</i>	<i>13</i>
<i>C.5.5.</i>	<i>Interfața om – mașină – organizație</i>	<i>13</i>
<i>C.5.5.1.</i>	<i>Timp de lucru aplicat personalului implicat</i>	<i>13</i>
<i>C.5.5.2.</i>	<i>Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului</i>	<i>14</i>
<b>C.6.</b>	<b>Analiză și concluzii</b>	<b>14</b>
<i>C.6.1.</i>	<i>Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii</i>	<i>14</i>
<i>C.6.2.</i>	<i>Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare</i>	<i>14</i>
<i>C.6.3.</i>	<i>Concluzii privind starea tehnică a locomotivei EGM 910</i>	<i>14</i>
<i>C.6.4.</i>	<i>Analiză și concluzii privind modul de producere a incidentului</i>	<i>14</i>
<b>C.7.</b>	<b>Cauzele incidentului</b>	<b>14</b>
<i>C.7.1.</i>	<i>Cauza directă</i>	<i>14</i>
<i>C.7.2.</i>	<i>Cauze subiacente</i>	<i>14</i>
<i>C.7.3.</i>	<i>Cauze primare</i>	<i>15</i>
<b>C.8.</b>	<b>Observații suplimentare</b>	<b>15</b>
<b>D.</b>	<b>RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ</b>	<b>15</b>

## **ABREVIERI , ACRONIME ȘI TERMENI UTILIZATI**

**AFER**= *Autoritatea Feroviară Română;*

**AGIFER** = *Agenția de Investigare Feroviară Română;*

**ASFR** = *Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;*

**BLA** = *Bloc de linie automat;*

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

**CFR** = *Căile Ferate Române;*

**HG** = *Hotărâre de Guvern;*

**Hm** = *Haltă de mișcare;*

**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;*

**RC** = *Regulator de Circulație;*

**RER** = *Stație radio emisie – recepție;*

**SMS** = *Sistem de Management al Siguranței;*

**SNTFC** = *Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători;*

**SRCF** = *Sucursala Regională de Căi Ferate;*

**SRTFC** = *Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători;*

**SCB** = *Semnalizare, Centralizare și Bloc;*

**UE** = *Uniunea Europeană.*

## **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.

Investigația a fost efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului de investigare, fiind realizată independent de orice anchetă judiciară și nu s-a ocupat în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii civile, penale sau patrimoniale, responsabilității individuale sau colective.

Investigația 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**

Prin nota informativă a Revizoratului General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA precum și prin fișa de avizare nr.20, din data de 18.01.2026, a RRC din cadrul SRCF Timișoara, Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER a fost informată cu privire la incidentul feroviar produs la aceeași dată la ora 07:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Timișoara Nord – Lugoj (linie simplă neelectrificată), în Hm Buziaș, manifestat prin executarea eronată a parcursului de ieșire a trenului de călători Interregio nr.1831018 (aparținând OTF SNTFC „CFR Călători” SA), fapt ce a condus la talonarea macazului nr.3 și ruperea ciocului încuietori 3+.

Luând în considerare faptul că evenimentul feroviar se încadrează ca *incident produs în circulația trenurilor*, în conformitate cu prevederile art.8, grupa A, pct.1.13. din *Regulamentul de investigare*, în conformitate cu prevederile art.48, alin.(2) din același document, prin nota nr.I.297/2026 a Directorului General Adjunct a fost numit investigatorul principal al comisiei de investigare, un investigator din cadrul AGIFER.

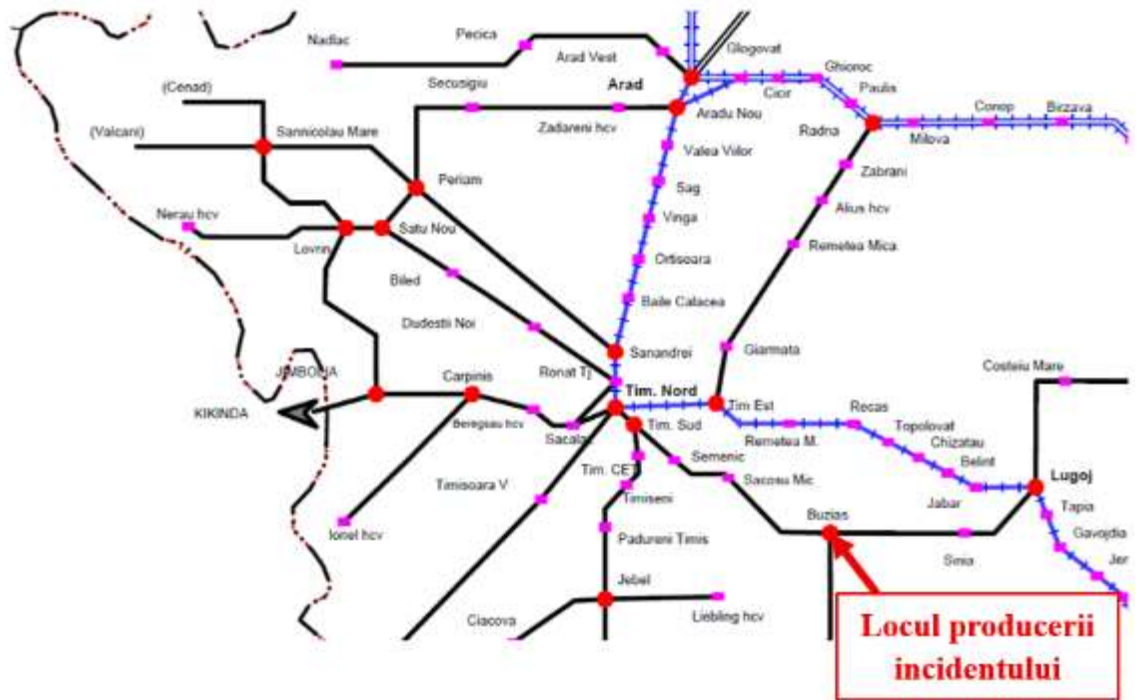
După consultarea prealabilă a părților implicate – SRCF Timișoara, respectiv SRTFC Timișoara, conform prevederilor din *Regulamentul de investigare*, investigatorul principal, prin Nota nr.1110-3/06/20.01.2026, a numit comisia de investigare, aceasta având în componență, un salariat de la SRCF Timișoara, respectiv doi salariați de la SRTFC Timișoara, ca membri.

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

### **Descrierea pe scurt**

La data de 18.01.2026, ora 07:35, pe raza de activitate a SRCF Timișoara, pe secția de circulație Timișoara Nord – Lugoj (linie simplă, neelectrificată), în Hm Buziaș (**Fig.1**), trenul de călători nr.1831018 (remorcat de locomotiva EGM 910), aparținând SNTFC „CFR Călători” SA, a avut executat parcurs eronat de ieșire în direcția Lugoj, fapt ce a condus la talonarea macazului nr.3 și ruperea ciocului încuietori 3+.

Trenul de călători nr.1831018, a circulat pe relația Timișoara Nord – Iași, și a avut în componere 4 vagoane de călători.



**Fig.1 - Harta cu locul producerii incidentului**

### **Urmările accidentului**

#### suprastructura căii

În urma producerii acestui incident nu a fost afectată suprastructura căii ferate.

#### materialul rulant

Nu au fost înregistrate avarii la materialul rulant implicat în producerea incidentului feroviar.

#### instalații feroviare

În urma producerii incidentului feroviar a fost rupt ciocul încuietorii 3+.

#### persoane vătămate

În urma producerii incidentului feroviar nu au fost înregistrate victime omenești sau persoane accidentate.

#### mediul înconjurător

Incidentul feroviar nu a avut impact asupra mediului înconjurător.

#### perturbații în circulația feroviară

Nu au fost înregistrate întârzieri în circulația trenurilor.

### **Cauza directă, factori care au contribuit**

#### **Cauza directă:**

Omisiunea manipulării macazului nr.3 în poziție corespunzătoare, pentru executarea parcursului de ieșire de la linia 4 abătută în direcția Lugoj a trenului de călători nr.1831018, în Hm Buziaș, fapt ce a condus la talonarea macazului nr.3 și ruperea ciocului încuietorii 3+.

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

Organizarea necorespunzătoare de către revizorul de ace a activității privind executarea și raportarea către IDM a unui parcurs de ieșire de la linia 4 abătută, pentru trenul de călători nr.1831018 din Hm Buziaș în direcția Lugoj.

### **Cauze subiacente**

Nerespectarea de către revizorul de ace a următoarelor ghiduri de practică/instrucțiuni/regulamente:

1. Nerespectarea prevederilor art.139, aliniatul (1), litera c) din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005*, referitor la manipularea macazurilor din parcursul comandat și cele de acoperire, încuierea și revizuirea acestor macazuri indiferent dacă le-a manipulat sau nu, ridicarea cheilor de la încuietorile macazurilor conform programului de înzăvorâre.
2. Nerespectarea prevederilor art.142, litera b) din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005*, referitor la executarea și raportarea executării comenzii primite către IDM dispozitor după ce revizorul de ace a verificat dacă cheile încuietorilor corespund pentru parcursul comandat și introducerea lor în tabloul mecanic de la cabină, urmată de deplasarea butonului spre ieșire.

### **Cauze primare**

Nu au fost identificate.

### **Grad de severitate**

Potrivit clasificării prevăzută în *Regulamentul de investigare*, evenimentul a fost încadrat ca incident, conform prevederilor art.8, grupa A, pct.1.13, „executarea eronată a parcurșurilor de intrare, ieșire sau de trecere a trenurilor”.

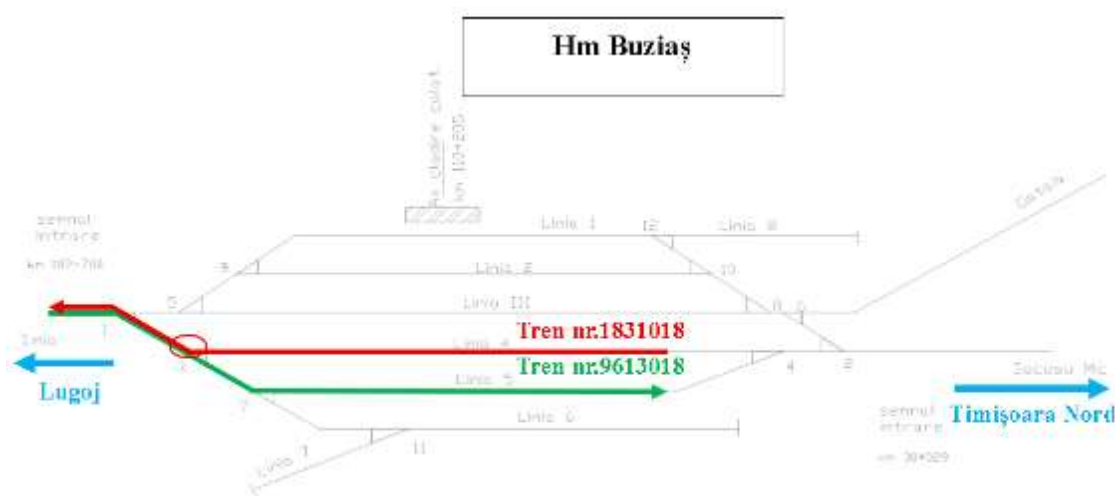
### **Recomandări de siguranță**

Nu au fost identificate.

## **C. RAPORTUL DE INVESTIGARE**

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

La data de 18.01.2026, ora 07:17 din direcția Lugoj a garat în Hm Buziaș la linia 5 abătută, trenul de călători nr.9613018, și urma să fie expediat în direcția Timișoara Nord la ora 07:36, după gararea completă a trenului de călători nr.1831018, la linia 4 (*Schița nr.1*).



**Schița nr.1**

La ora 07:07, IDM de serviciu din Hm Buziaș acordă cale liberă și pentru primirea trenului de călători nr.1831018 din direcția Hm Sacoșu Mic, iar la ora 07:20, IDM din Hm Sacoșu Mic transmite avizul de trecere pentru tren nr.1831018 către Hm Buziaș.

La ora 07:24, IDM de serviciu dă comandă de verificare a liniei și a parcursului, revizorilor de ace cabinele 1 și 2, pentru trenul de călători nr.1831018 intrare - ieșire linia 4.

La ora 07:26, IDM de serviciu a autorizat pe revizorul de ace de la cabina 2 să pună semaforul de intrare pe liber din direcția Hm Sacoșu Mic, iar trenul de călători nr.1831018 a garat în Hm Buziaș la linia 4 directă, la ora 07:34, după care revizorul de ace a raportat gararea completă a trenului.

IDM de serviciu a solicitat cale liberă stației CFR Lugoj, la ora 07:22 pentru expedierea trenului de călători nr.1831018 și i s-a acordat calea liberă solicitată.

Revizorii de ace de la cabinele 1 și 2 au confirmat verificarea și executarea parcursului de intrare- ieșire și au raportat către IDM de serviciu, executarea corectă a parcursului de intrare cabina 2 la linia 4, ora 07:26 și cabina 1 ieșire de la linia 4, ora 07:26, deși parcursul de ieșire a rămas cu acces de la linia 5, după intrarea și gararea trenului de călători nr.9613018 la linia 5.

Urmare a raportărilor primite de la revizorul de ace cabina 1, IDM a transmis semnalul pornirea trenului către mecanicul de locomotivă care a condus și deservit locomotiva de remorcă a trenului de călători nr.1831018 de la linia 4 în direcția Lugoj,. Trenul de călători nr.1831018 expedit în condițiile arătate mai sus, a atacat macazul numărul 3, pe la călcâi, aflat în poziție necorespunzătoare pentru ieșirea trenului de la linia 4, și astfel la trecerea peste macaz, locomotiva l-a manevrat pe poziția 3- producându-se ruperea ciocului de control.

**Mențiune:** După atacarea macazului nr.3 pe la călcâi, și talonarea acestuia de către locomotivă, macazul s-a manevrat de pe poziția „plus”(+) cu acces la linia 5, pe poziția „minus”(-) cu acces la linia 4, s-a înzăvorât în coada de rândunică și s-a rupt ciocul încuietorii 3+.

La apropierea trenului de călători nr.1831018 de zona macazurilor, revizorul de ace de serviciu la cabina 1, a realizat că poziția macazului nr.3 este necorespunzătoare ieșirii de la linia 4, a transmis semnale de oprire mecanicului trenului, iar mecanicul a oprit trenul după atacarea macazului nr.3 aflat în poziție necorespunzătoare, fără a depăși agentul postului care a transmis semnale de oprire.

După oprirea trenului mecanicul a deschis ușa din partea stângă a locomotivei în sensul de mers, și s-a uitat spre finele trenului, a observat că contragreutatea macazului este în poziție „corespunzătoare” pentru parcursul de ieșire de la linia 4, și i-a comunicat IDM-ului, aflat pe partea dreaptă în sensul de mers, și revizorului de ace aflat în fața cabinei nr.1, că totul este în regulă și poate continua drumul. Aceștia doi din urmă nu au verificat ce s-a întâmplat și IDM i-a dat semnalul de plecare a trenului. Trenul a continuat drumul în condiții normale până la stația CFR Lugoj.

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

### **C.2.1. Părțile implicate**

Locul producerii incidentului este situat pe raza de activitate a SRCF Timișoara la cabina nr.1 din Hm Buziaș.

Secția de circulație Timișoara Nord - Lugoj este în administrarea SRCF Timișoara din cadrul CNCFR și este întreținută de salariații din cadrul Secției L2 Lugoj - District L7 Buziaș.

Instalațiile semnalizare, centralizare și blocare (SCB) de dirijare a traficului feroviar pe distanța Timișoara Nord - Lugoj sunt în administrarea CNCFR - SRCF Timișoara și sunt întreținute de către salariații din cadrul Secției CT1 Timișoara – Districtul 7 SCB Lugoj.

Instalațiile de comunicații feroviare de pe secția de circulație Timișoara Nord - Lugoj sunt în administrarea CNCFR și sunt întreținute de salariații SC Telecomunicații CFR SA.

Locomotiva EGM 910 este proprietatea SRTFC Timișoara – Depoul Timișoara.

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

Trenul de călători nr.1831018 aparținând SRTFC Timișoara – Depoul Timișoara a fost - remorcat cu locomotiva EGM 910 și a avut în compunere 4 vagoane de călători, lungime totală 125 metri, 200 tone brute, 32 tone nete.

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

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

##### ***Descrierea suprastructurii căii***

Schimbătorul de cale nr.3 din Hm Buziaș, este de tip 49, R=300m, Tg 1/9, ace flexibile, deviație stânga, traverse speciale de lemn în stare bună, prindere indirectă K completă și activă, prisma de piatră spartă completă.

Trenul a circulat pe linia 200.

#### **C.2.3.2 Instalații feroviare**

Hm Buziaș este dotată cu instalație de asigurare cu încuietori cu chei fără bloc și tablou mecanic.

Hm Buziaș este stație tip paralelogram și are trei direcții de circulație, respectiv se efectuează intrări sau ieșiri de la și spre direcția Lugoj, Gătaia și Timișoara Nord. La intrare, din toate cele trei direcții Hm Buziaș este acoperită cu semafoare de intrare cu două brațe, precedate de semafoare prevestitoare cu trei indicații și balize avertizoare. Hm Buziaș nu este dotată cu semafoare de ieșire.

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

Comunicarea între mecanicul de locomotivă și IDM a fost asigurată prin stații RER.

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

În cazul acestui incident feroviar, nu a fost necesară declanșarea planului de intervenție pentru înlăturarea pagubelor și restabilirea circulației trenurilor.

## **C.3. Urmările incidentului**

### **C.3.1. Pierderi de vieți omenești și răniți**

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

### **C.3.2. Pagube materiale**

În urma producerii incidentului nu s-au înregistrat pagube materiale.

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

În urma producerii incidentului nu au fost înregistrate perturbații în circulația trenurilor.

### **C.3.4. Consecințele incidentului asupra mediului**

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

## **C.4. Circumstanțe externe**

La ora producerii incidentului, în Hm Buziaș, temperatura era de aproximativ -3°C, timp de noapte, fără precipitații, vizibilitatea corespunzătoare.

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

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

***Din mărturiile personalului aparținând operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA – mecanicul de locomotivă, au rezultat următoarele aspecte relevante:***

La data de 18.01.2026, ora 04:55 mecanicul de locomotivă a efectuat prezentarea la serviciu în Depoul Timișoara iar la ora 05:43 a ieșit cu locomotiva la post control și a remorcat trenul de călători nr.1831018 pe relația Timișoara Nord – Simeria, unde a ieșit din serviciu la ora 11:40.

La ora 06:45 trenul de călători nr.1831018, a plecat din stația CFR Timișoara Nord și a circulat până la Hm Buziaș în condiții normale, unde a avut parcurs de intrare la linia 4 directă cu oprire.

După staționarea trenului la linia 4 directă, IDM de serviciu s-a deplasat la locomotivă și i-a înmănat mecanicului de locomotivă ordin de circulație (cu privire la o restricție de viteză din stația CFR Lugoj), și a dat semnalul de pornirea trenului.

Mecanicul de locomotivă a pus trenul în mișcare, iar după ce a parcurs aproximativ 50m, a observat că revizorul de ace de la cabina nr.1, i-a dat semnale de oprire cu o lumină verde, moment în care a luat măsuri de oprire a trenului.

După oprirea trenului a deschis ușa din partea stângă a locomotivei în sensul de mers, și s-a uitat spre finele trenului, a observat că contragreutatea macazului este în poziție „corespunzătoare” pentru parcurs de ieșire de la linia 4, și i-a comunicat IDM-ului, aflat pe partea dreaptă în sensul de mers, și revizorului de ace aflat în fața cabinei nr.1, că totul este în regulă și poate continua drumul. Aceștia doi din urmă nu au verificat ce s-a întâmplat și IDM i-a dat semnalul de plecare a trenului. Trenul a continuat drumul în condiții normale până la stația CFR Lugoj.

***Din mărturiile personalului aparținând gestionarului feroviar CNCF „CFR” SA au rezultat următoarele aspecte relevante:***

La data de 18.01.2026, revizorul de ace de la cabina nr.1, a primit dispoziție verbală de verificare: a liniei 4 abătută pentru trenul de călători nr.1831018, intrare – ieșire și a liniei 5 abătută pentru primirea trenului de călători nr.9613018.

S-a deplasat pe teren și a revizuit linia împreună cu revizorul de ace de la cabina nr.2 și IDM dispozitor, după care a raportat starea de liber a liniei, în jurul orei 06:55.

La ora 07:01 a primit de la IDM comandă de intrare pentru trenul de călători nr.9613018, la linia 5 abătută și încuviințarea de punere pe liber a semaforului de intrare.

Trenul de călători nr.9613018 a garat complet la linia 5 abătută la ora 07:17, revizorul de ace cabina nr.1 a raportat acest lucru, după care a primit dispoziție verbală de la IDM de verificare a parcursului de ieșire de la linia 4 abătută pentru trenul de călători nr.1831018.

Revizorul de ace de la cabina nr.1 a verificat și a raportat către IDM, starea de liber a parcursului de ieșire, după care împreună cu revizorul de ace de la cabina nr.2 au primit comandă de intrare – ieșire la ora 07:24, pentru trenul de călători nr.1831018 și încuviințare de punere pe liber a semaforului de intrare de la cabina nr.2.

Trenul de călători nr.1831018 a garat complet la linia 4 abătută la ora 07:34, după care IDM a dat semnalul pornirea trenului. Revizorul de ace de la cabina nr.1, aflat în fața cabinei pentru defilarea trenului, a observat că poziția macazului nr.3 este necorespunzătoare ieșirii de la linia 4, a transmis semnale de oprire mecanicului trenului, în urma cărora mecanicul a oprit trenul după atacarea macazului nr.3, fără a depăși agentul postului care a transmis semnale de oprire.

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

#### ***A. Sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii feroviare publice***

La momentul producerii incidentului feroviar, CNCF „CFR” SA, ca proprietar și administrator al infrastructurii feroviare, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile *Directivei (UE) 2016/798/UE* privind siguranța feroviară, a *Ordonanței de*

urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară și a Ordinului ministrului transporturilor nr.232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, aflându-se în posesia:

- Autorizației de Siguranță seria AS nr.24005 – prin care ASFR confirmă îndeplinirea cerințelor stabilite prin legislația națională și acceptarea Sistemului de Management al Siguranței al administratorului/gestionarului de infrastructură feroviară și permite acestuia să administreze/gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, acordată la data de 30.12.2024, cu termen de valabilitate până la data de 27.12.2029;

La data producerii incidentului feroviar, SRCF Timișoara avea cuprins în REGISTRUL DE EVIDENȚĂ A PERICOLELOR PROPRII CNCF CFR SA:

-pericolul *Efectuarea eronată a parcurșului de ieșire*, ca fiind *nedorit*, responsabilitate IDM, acar, revizor de ace, măsură de siguranță: Regulamentul 005/2005, art.125. – (1) Manipularea, revizuirea, încuierea sau blocarea macazurilor din stație în vederea parcurșului pentru expedierea trenului se fac, potrivit instrucțiunilor de manipulare a instalației respective de către:

a) acari sau revizori de ace, din ordinul IDM dat personal, telefonic sau prin revizorul de ace în stațiile cu macazuri prevăzute cu încuietori cu chei fără bloc.

În ceea ce privește pericolul menționat anterior, comisia de investigare consideră că el a fost identificate, dar personalul implicat nu a respectat codurile de bună practică, ceea ce a condus la producerea incidentului investigat.

### ***B. Sistemul de management al siguranței al operatorului de transport feroviar***

La momentul producerii incidentului SNTFC „CFR Călători” SA, în calitate de operator de transport feroviar de călători, avea implementat sistemul propriu de management al siguranței feroviare, în conformitate cu prevederile Directivei (UE) 2016/798 și legislația națională aplicabilă privind transportul de mărfuri pe secțiile de circulație din România, și deținea:

- Certificat unic de siguranță, cu număr de identificare RO1020210174 – valabil până la data de 09.11.2026 - emis de ASFR.

- Licență pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar, cu numărul de identificare LTF31– valabilă până la data de 05.11.2027 - emisă de ASFR.

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

La investigarea neregulii feroviare 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 HG nr.117/2010;
- 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;
- Fișele individuale de instruire teoretică și practică a personalului de locomotivă, IDM și revizor de ace;
- Instrucția de manipulare a instalației din Hm Buziaș.

#### **surse și referințe:**

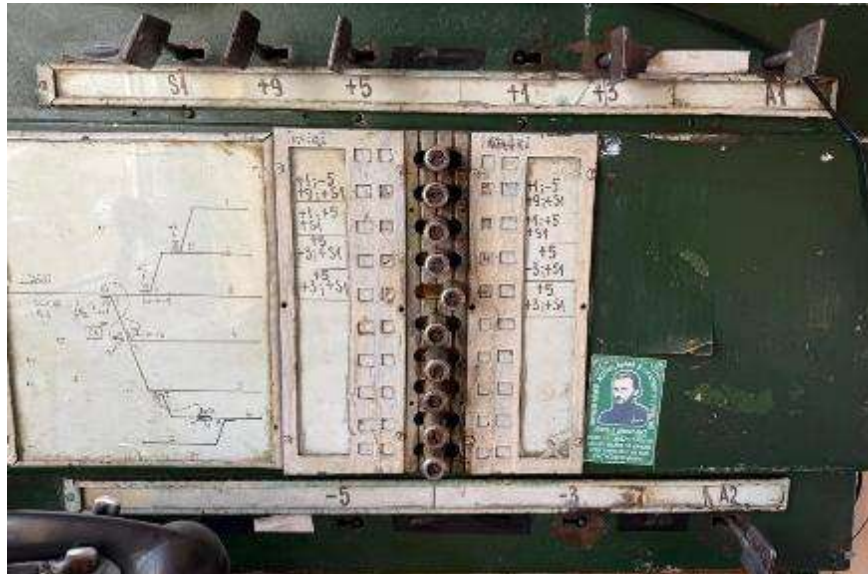
- chestionarea salariaților implicați în producerea incidentului feroviar;
- rezultatele înregistrărilor instalațiilor IVMS de pe locomotivă;
- procesul verbal de citire a înregistrărilor instalației IVMS de pe locomotiva implicată.

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

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

La data de 18.01.2025 în Hm Buziaș, a fost efectuată verificarea funcționării instalațiilor, la fața locului și s-au constatat următoarele:

- Hm Buziaș este dotată cu instalație de asigurare cu încuietori cu chei fără bloc cu tablou mecanic pentru fiecare cabină;
- Există doar semafoare de intrare A1/2 la cabina nr.1, și B1/2 la cabina nr.2;
- Nu există semafoare de ieșire de grup, ieșirile efectuându-se în baza comenzilor scrise între IDM și revizorii de ace de la cele două cabine;
- La tabloul mecanic de la cabina nr.1 s-au găsit cheile 5+,3+,S1+, aferente unui parcurs de la linia 5, iar maneta înclinată spre intrări (**Foto nr.1**), iar pe teren încuietoarea de macaz 3+, avea ciocul rupt (**Foto nr.2**);



(Foto nr.1) Parcurs de intrare la linia 4

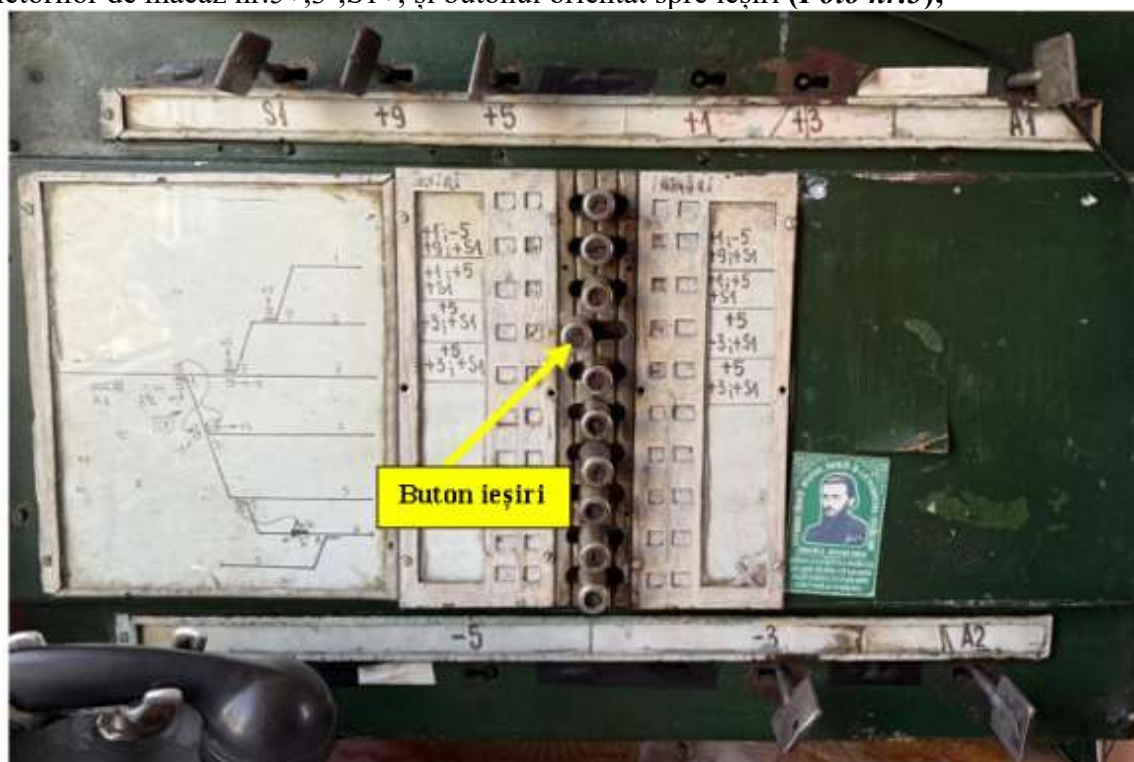


Foto nr.2 Încuietoarea 3+

- Ruperea ciocului de la încuietoarea de macaz 3+, a fost posibilă ca urmare a faptului că macazul nr.3 nu era în poziția corespunzătoare parcursului comandat de IDM, astfel că la momentul atacării acestui

macaz pe la călcâi s-a produs manevrarea acului dezlipit de către locomotiva trenului, de pe poziția „plus”(+) cu acces la linia 5, pe poziția „minus”(-) cu acces la linia 4;

• Pentru efectuarea unui parcurs de ieșire de la linia 4, în tabloul mecanic trebuiau să se regăsească cheile încuietorilor de macaz nr.5+,3-,S1+, și butonul orientat spre ieșiri (**Foto nr.3**);



**Foto nr.3** Parcurs de ieșire de la linia 4

#### C.5.4.2. Date constatate cu privire la linii:

La fața locului au fost efectuate măsurători la aparatul de cale nr.3, după cum urmează:

- pe parcursul trenului de călători nr.1831018, adică pe zona întregului aparat de cale nr.3 aflat pe poziția abatere (-), măsurători efectuate din 2,5m în 2,5m, începând de la călcâiul inimii, la ecartament și nivelul transversal cu aparatul de măsură seria 2700-1609, rezultând următoarele valori:

Nr.crt.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ecartament	1	5	5	4	2	3	2	5	4	2
Nivel	2	1	2	2	0	0	0	0	0	0

Nr.crt.	PJ	VA	CAD	CAA	CM	ID	IA	CSD	CSA
Ecartament	1	5	3	4	3	3	2	40 mm	40 mm
Nivel	2	1	1	0	0	2	2		

-nu au fost constatate uzuri ale șinelor pe aparatul de cale nr.3;

-rezultatul verificării cu șablonul ORE – bun SC;

-nu au fost constatate traverse necorespunzătoare pe cuprinsul aparatului de cale;

-prinderea verticală și orizontală completă și activă;

-la data producerii incidentului nu erau introduse restricții peste schimbătorul de cale nr.3.

### C.5.4.3. Date constatate la funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice ale acestuia

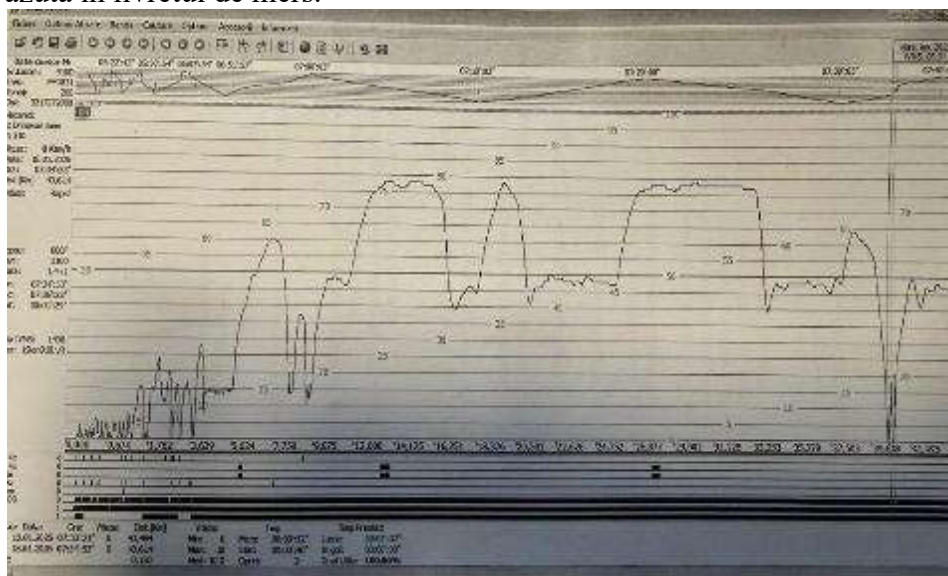
#### Constatări cu privire la circulația trenului

Din examinarea diagramei instalației de măsură și înregistrare a vitezei cu memorie nevolatilă tip IVMS (**Foto nr.4**), conform PV nr.T31/6/5/209/19.01.2026 de citire a înregistrărilor instalație IVMS, montată pe locomotiva EGM 910, care a asigurat remorcarea trenului de călători nr.1831018 pe relația Timișoara Nord – Simeria, au reieșit următoarele:

- La ora Tb=07:33:21 (Tl=07:25), locomotiva EGM 910 a sosit în Hm Buziaș;
- Între orele 07:33:21 07:34:01, locomotiva EGM 910 a staționat în Hm Buziaș;
- La ora Tb=07:34:01 (Tl=07:26), locomotiva EGM 910 a plecat din Hm Buziaș;
- După parcurgerea unui spațiu de 130m de la plecarea din Hm Buziaș, cu o viteză de maxim 18Km/h, locomotiva EGM 910 a staționat, între orele 07:34:53 – 07:36:22;
- La ora 07:36:22 locomotiva EGM 910 s-a pus în mișcare și a circulat până la stația CFR Lugoj, unde a sosit la ora Tb=08:18:24 (Tl=08:05).

Mențiuni:

- Tb=ora înregistrată pe fișierul IVMS al locomotivei EGM 910;
- Tl=ora prevăzută în livretul de mers.



**Foto nr.4 Diagrama IVMS**

### C.5.5. Interfața om – mașină – organizație

Mecanicul de locomotivă implicat în producerea incidentului feroviar a efectuat serviciul în sistem simplificat, 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.5.5.1. Timp de lucru aplicat personalului implicat

La data de 18.01.2026, ora 04:55 mecanicul de locomotivă a efectuat prezentarea la serviciu în Depoul Timișoara iar la ora 05:43 a ieșit cu locomotiva la post control și a remorcat trenul de călători nr.1831018 pe relația Timișoara Nord – Simeria, unde a ieșit din serviciu la ora 11:40, conform foii de parcurs Seria A nr.1836.

La data de 17.01.2026, IDM de serviciu și revizorul de ace de la cabina nr.1, au intrat în tura de serviciu la ora 17:30, și au ieșit din tura de serviciu în data de 18.01.2026, ora 07:45. La momentul producerii incidentului erau în serviciu de 14 ore și 5 minute.

Personalul de mișcare – IDM dispozitor și revizorul de ace de la cabina nr.1, au efectuat serviciu în tură 12/24 conform graficului de lucru, acesta fiind autorizat/atestat profesional pentru serviciul la care a fost comandat.

#### **C.5.5.2. Circumstanțe medicale și personale cu influență asupra incidentului**

Personalul implicat în producerea incidentului produs în circulația trenului de călători nr.1831018 din data de 18.01.2026, erau declarați apți din punct de vedere medical și psihologic pentru funcția deținută, conform avizelor emise.

### **C.6. Analiză și concluzii**

#### **C.6.1. Concluzii privind starea tehnică a suprastructurii căii**

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

#### **C.6.2. Concluzii privind starea tehnică a instalațiilor feroviare**

Având în vedere caracteristicile instalațiilor 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 caracteristicile instalațiilor prezentate la capitolul **C.5.4.3. Date constatate cu privire la locomotivă**, se poate afirma că starea tehnică a locomotivei nu a influențat producerea acestui incident feroviar.

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

##### **Descrierea finală a lanțului de evenimente:**

Din analiza constatărilor efectuate la instalațiile feroviare de la locul producerii incidentului, a stării tehnice a locomotivei, a analizării fotografiilor, a declarațiilor salariaților implicați și a documentelor puse la dispoziție de părțile implicate, comisia de investigare consideră că acest incident s-a produs ca urmare a neexecutării parcurșului de ieșire de la linia 4 abătută pentru trenul de călători nr.1831018, și raportarea eronată a revizorului de ace către IDM de efectuare a parcurșului de ieșire de la linia 4 în direcția Lugoj.

### **C.7. Cauzele producerii incidentului**

#### **C.7.1. Cauza directă, factori care au contribuit:**

Omissiona manipulării macazului nr.3 în poziție corespunzătoare, pentru executarea parcurșului de ieșire de la linia 4 abătută în direcția Lugoj a trenului de călători nr.1831018, în Hm Buziaș, fapt ce a condus la talonarea macazului nr.3 și ruperea ciocului încuietori 3+.

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

Organizarea necorespunzătoare de către revizorul de ace a activității privind executarea și raportarea către IDM a unui parcurș de ieșire de la linia 4 abătută, pentru trenul de călători nr.1831018 din Hm Buziaș în direcția Lugoj.

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

Nerespectarea de către revizorul de ace a următoarelor ghiduri de practică/instrucțiuni/regulamente:

1. Nerespectarea prevederilor art.139, alineatul (1), litera c) din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005*, referitor la manipularea macazurilor din parcurșul comandat și cele de acoperire, încuierea și revizuirea acestor macazuri indiferent dacă le-a manipulat sau nu, ridicarea cheilor de la încuietorile macazurilor conform programului de înzăvorăre.

2. Nerespectarea prevederilor art.142, litera b) din *Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005/2005*, referitor la executarea și raportarea executării comenzii primite către IDM dispozitor după ce revizorul de ace a verificat dacă cheile încuietorilor corespund pentru parcursul comandat și introducerea lor în tabloul mecanic de la cabină, urmată de deplasarea butonului spre ieșire.

**C.7.3. Cauze primare**

Nu au fost identificate

**C.8. Observații suplimentare**

Nu au fost identificate.

**D. RECOMANDĂRI DE SIGURANȚĂ**

Nu au fost identificate.

\*  
\*       \*

**Prezentul Raport de Investigare se va transmite administratorului infrastructurii feroviare publice CNCFR, operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA și Autorității de Siguranță Feroviară Română.**