

BULETIN ASFR

Numărul 3



2024

Cuprins

1. Lista documentelor emise de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în perioada iulie – august 2024..... 2
2. Raportul anual al ASFR privind activitățile desfășurate în anul 2023, transmis Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate conform Directivei (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară.7
3. Semnarea acordului privind mecanismul de cooperare și schimb de informații între Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR 51
4. Statistica și evidența accidentelor și incidentelor produse în desfășurarea operațiunilor de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul 52

Publicație periodică gratuită editată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR Redacția Buletinului ASFR

Sediul: AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ – ASFR
Calea Griviței 393, sector 1, 010719, București, Cod Fiscal: 48008564
Tel: +4 021.307.79.35, e-mail: office.asfr@sigurantaferoviara.ro, www.sigurantaferoviara.ro

Colectivul de coordonare și redacție

Petru BOGDAN – Director General ASFR
Dan-Marcel BĂRBUȚ – Director Supraveghere de Siguranță Feroviară
Doru-Cătălin TOADER - Director Licențiere Feroviară și Autorizare de Siguranță
Mihai-Robert ROȘCA – Șef Serviciu Comunicare
Alexandru ION – expert – Serviciul Comunicare

Tipar: S.C. Imprimeria Mirton S.R.L., www.mirton.ro, tel.:+40-256-225684
ISSN 3045 – 171X ISSN-L 3045 – 171X

Buletinul ASFR apare la 2 luni (5 numere în anul 2024)

Revista tipărită este însoțită de o versiune publicată gratuit pe pagina web a ASFR (www.sigurantaferoviara.ro).



1. Lista documentelor emise de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în perioada iulie - august 2024

Nr. crt.	Denumirea actului emis (autorizație, licență, agrement, certificat, atestat etc.)	Actul normativ care prevede termenul de eliberare	Număr acte emise
1	Autorizația de tip și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculelor feroviare	Regulamentul de punere în aplicare UE) 2018/545 al Comisiei	
1.2	O nouă autorizație, în funcție de nr. subsistemelor structurale mobile	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545 al Comisiei	1
1.3	Autorizația în conformitate cu tipul, extinderea zonei utilizare	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545 al Comisiei	14
2	Certificare de conformitate pentru entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare și organizațiile care îndeplinesc funcții de întreținere externalizate de o entitate responsabilă cu întreținerea sau părți ale acestor funcții	Regulamentul (UE) 2019/ 779	
2.1	Certificate de conformitate al unei entități responsabile cu întreținerea – noi	Regulamentul (UE) 2019/779	1
2.2	Certificate de conformitate pentru funcții de întreținere – noi	Regulamentul (UE) 2019/779	1
2.3	Certificate de conformitate pentru funcții de întreținere – actualizate / modificate	Regulamentul (UE) 2019/779	1
3	Rapoarte de verificare pentru vehiculele feroviare motoare utilizate de un operator de transport/operator de manevră feroviară pe durata de valabilitate a unui Certificat unic de siguranță	OMTIC nr. 932/2020, Decizia ASFR nr. 36/2020 rev. 1/ian 2021	
3.1	Rapoarte de verificare vehicule feroviare	OMTIC nr. 932/2020, Decizia ASFR nr. 36/2020 rev. 1/ian 2021	14
3.2	Liste date de identificare vehicule feroviare	OMTIC nr. 932/2020, Decizia ASFR nr. 36/2020 rev. 1/ian 2021	12
3.3	Marcaj VKM (Vehicle Keeper Marking) - Marcajul deținătorului vehiculului	OMTI nr. 351/2021 – măsuri de punere în aplicare a Deciziei (UE) 2018/1614	2

4	Certificatul unic de siguranță operatorilor de transport feroviar pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar de călători și/sau de marfă	OUG nr. 73/2019 OMTIC nr. 932/2020	
4.1	Eliberare certificat unic de siguranță nou pentru servicii de transport feroviar OTF	OUG nr. 73/2019	2
4.2	Eliberare certificat unic de siguranță actualizat/ modificat pentru servicii de transport feroviar OTF	OMTIC nr. 932/2020	1
4.3	Lista actualizată/ modificată a secțiilor de circulație acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS	OUG nr. 73/2019	1
4.4	Lista actualizată/ modificată a liniilor ferate industriale acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS	OMTIC nr. 932/2020	8
4.5	Lista actualizată/ modificată a vehiculelor feroviare motoare acceptate în cadrul evaluării pentru eliberarea CUS	OUG nr. 73/2019 OMTIC nr. 932/2020	18
5	Certificatul unic de siguranță pentru operatorii care efectuează numai manevră feroviară	OMTIC nr. 743/2020	
5.1	Acordare viză periodică și actualizare / modificare certificat unic de siguranță pentru operațiuni numai de manevră feroviară OMF	OMTIC nr. 743/2020	1
5.2	Acordare viză periodică pe certificatul unic de siguranță pentru operațiuni numai de manevră feroviară OMF	OMTIC nr. 743/2020	2
6	Autorizația de siguranță a administratorului sau gestionarilor de infrastructură feroviară	OMTIC nr. 232/2020, cu modificările și completările ulterioare	
6.1	Eliberarea autorizației de siguranță noi sau reînnoite administratorului sau gestionarilor de infrastructură feroviară pentru secții de circulație	OMTIC nr. 232/2020	2
7	Autorizația de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători	OMT nr. 1572/2018	
7.1	Acordarea/vizarea/ actualizării autorizației de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători	OMT nr. 1572/2018	1
8	Autorizația punerii în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite sau modernizate	OMTI nr. 443/2011 cu modificările și completările ulterioare	
8.1	Autorizație de punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite sau modernizate	OMTI nr. 443/2011	1
9	Autorizația din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată	OMT nr. 340/1999 cu modificările și completările ulterioare	
9.1	Acordarea autorizației (permanente) din punct de vedere tehnic a stației de cale ferată	OMT nr. 340/1999	13
9.2	Acordarea sau prelungirea valabilității autorizației (provizorii) din punct de vedere tehnic a stației de cale ferată	OMT nr. 340/1999	1
10	Certificarea mecanicilor de locomotivă	OMT nr. 615/2015	

10.1	Examinări în vederea obținerii permisului de mecanic de locomotivă	OMT nr. 615/2015	145
10.2	Emiteri ale duplicatului, reînnoirii, actualizării sau modificării permisului de mecanic de locomotivă	OMT nr. 615/2015	150
11	Recunoașterea examinatorilor	OMT nr. 615/2015	
11.1	Recunoașterea examinatorilor care efectuează evaluarea cunoștințelor profesionale generale, de material rulant și de infrastructură feroviară pentru mecanicii de locomotivă	OMT nr. 615/2015	9
11.2	Emiterea declarației de recunoaștere a examinatorilor	OMT nr. 615/2015	9
12	Cursuri de pregătire profesională	OMTCT nr. 1044/2003 HG nr. 361/2018 OMTIC nr. 932/2020	
12.1	Curs recapitulativ de pregătire profesională a responsabilului cu managementul siguranței feroviare	HG nr. 361/2018 OMTIC nr. 932/2020	4
13	Atestarea personalului		
13.1	Atestarea la 2 ani a personalului responsabil cu organizarea și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației	HG nr. 361/2018 OMTIC nr. 932/2020	7
13.2	Atestarea anuală a personalului responsabil cu manevra și conducerea activității de transport feroviar și siguranța circulației	OMTIC nr. 743 2020	4
13.3	Atestarea anuală a personalului responsabil cu managementul siguranței feroviare al administratorului/gestionarului de infrastructură feroviară	OMTIC nr. 232/2020	4
13.4	Atestarea anuală a personalului responsabil cu siguranța circulației pe liniile ferate industriale	HG nr. 2299/2004	105
13.5	Atestarea la 2 ani a managerului de transport feroviar desemnat să conducă activitatea de intermediere a activității de transport pe calea ferată	HG nr. 361/2018	7
13.6	Atestarea profesională la 2 ani a personalului de specialitate care asigură pregătirea prin cursuri de formare-calificare profesională/specializare/perfecționare într-o ocupație specifică transportului feroviar, formarea profesională, autorizarea, evaluarea competențelor profesionale generale/specifice ale personalului cu responsabilități în siguranța circulației	Deciziile ASFR nr. 41,42,43 / 2024	149
14	Regulamentul tehnic de exploatare (RTE) a liniei ferate industriale		
14.1	Aprobarea modificării regulamentului tehnic de exploatare a liniei/liniilor ferate industriale	OMT nr. 880/2005, Anexa 4, art. 18(1)	7
15	Autorizația de exploatare (AE) a liniei ferate industriale		
15.1	Acordarea autorizației de exploatare a liniei ferate industriale	OG nr. 60/2004, art. 20 OMT nr. 880/2005, Anexa 4, art. 4(1)	6

15.2	Acordării vizei periodice a autorizației de exploatare a LFI	OMT nr. 880/2005, Anexa 4, art. 5(2)	30
15.3	Acordării vizei periodice și modificare a autorizației de exploatare a LFI	OMT nr. 880/2005, Anexa 4, art. 5(2)	24
15.4	Modificarea autorizației de exploatare a LFI	OMT nr. 880/2005, Anexa 4, art. 16	15
15.5	Modificarea anexelor A și/ sau B la autorizația de exploatare a liniei ferate industriale	OMT nr. 880/2005, Anexa 4, art. 16	3
15.6	Emiterea duplicatului autorizației de exploatare a liniei ferate industriale	OMT nr. 880/2005, Anexa 4, art. 10,27	1
16	Construirea, modificarea sau desființarea unei linii ferate industriale		
16.1	Acordarea avizului pentru modificarea unei linii ferate industriale	OMT nr. 880/2005, Anexa 2, art. 22	5
16.2	Acordarea avizului pentru desființarea unei linii ferate industriale	OMT nr. 880/2005, Anexa 3, art.16	4
17	Raportul de verificare linii ferate industriale		
17.1	Acordarea raportului de verificare linii ferate industriale (LFI) în vederea înscrierii în lista anexa la certificatul unic de siguranță	OMTI nr. 932/2020 Decizia ASFR nr. 36/2020	12
18	Recunoaștere centre de formare mecanici de locomotivă		
18.1	Verificarea la fața locului a documentelor și dotărilor în vederea recunoașterii centrelor de formare care asigură sarcinile de formare privind cunoștințele profesionale generale, de material rulant și de infrastructură feroviară pentru mecanicii de locomotivă	OMT nr. 615/2015	7
18.2	Modificare Declarație recunoaștere centre de formare profesională a mecanicilor de locomotivă	OMT nr. 615/2015	6
18.3	Reînnoire Declarație recunoaștere centre de formare profesională a mecanicilor de locomotivă	OMT nr. 615/2015	1
19	Raportul de evaluare a siguranței (emis în urma evaluării conformității aplicării procesului de management al riscului cu cel descris în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013, în cazul unei schimbări semnificative din sistemul feroviar)		
19.1	Raportul de evaluare a siguranței (emis în cazul schimbărilor semnificative care impun reînnoirea/actualizarea/modificarea certificatului unic de siguranță al operatorilor de transport feroviar în cazul extinderii/restrângerii operațiunilor de transport feroviar, respectiv modificarea zonei de operare și/sau utilizarea de vehicule feroviare motoare de alt tip)	OMT nr. 1501/2014	12
20	Licența de transport feroviar de mărfuri și/sau călători	HG nr. 361/2018	
20.1	Verificarea îndeplinirii cerințelor privind onorabilitatea, competența profesională, capacitatea financiară și acoperirea riscurilor de răspundere civilă pentru	HG nr. 361/2018	

	obținerea unei licențe de mărfuri și/sau călători, inclusiv numai pentru tracțiunea trenurilor		
20.1.1	Vizarea periodică a licenței de transport feroviar	HG nr. 361/2018	1
20.1.2	Emiterea unei licențe temporare ca urmare a suspendării/retragerii celei eliberate anterior	HG nr. 361/2018	1
21	Verificări pe durata valabilității licenței de transport feroviar de mărfuri și/sau călători	HG nr. 361/2018	
21.1	Verificarea îndeplinirii cerințelor de asigurare a responsabilității civile cu reactualizare anexă	HG nr. 361/2018	3
21.2	Verificarea anuală a deținerii capacității financiare	HG nr. 361/2018	10
21.3	Verificarea anuală a modului de respectare și menținere a cerințelor care au stat la baza acordării/vizării periodice a licenței, desfășurată la sediul societății	HG nr. 361/2018	3
22	Licența pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară	HG nr. 361/2018	
22.2	Verificări pe durata valabilității licenței pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară	HG nr. 361/2018	
22.2.1	Verificarea îndeplinirii cerințelor de asigurare a responsabilității civile cu reactualizare anexă	HG nr. 361/2018	2
22.2.2	Verificarea anuală a deținerii capacității financiare	HG nr. 361/2018	2
23	Licența de intermediere a activității de transport pe calea ferată	HG nr. 361/2018	
23.1	Verificarea documentelor și acordarea licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată	HG nr. 361/2018	
23.1.1	Efectuarea vizitei de evaluare la sediul societății în vederea acordării licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată	HG nr. 361/2018	1
23.1.2	Eliberarea vizei periodice a licenței	HG nr. 361/2018	2
23.1.3	Emiterea unei noi anexe ca urmare a extinderii activității pe puncte de lucru/relocării unor puncte de lucru	HG nr. 361/2018	1
23.1.4	RETRAGERE datorită cererii societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere	HG nr. 361/2018	1

2. Raportul anual al Autorității de Siguranță Feroviară Române în anul 2023

Cuvânt înainte al Directorului General al ASFR

Anul 2023 a însemnat un nou început pentru Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR) și pentru angajații săi, un început care a adus cu sine atât oportunitățile unei resetări și regândiri a unor tipare rutinate în efectuarea activităților sale, a unei actualizări a modurilor și proceselor aferente îndeplinirii atribuțiilor și responsabilităților sale, cât și provocarea de a asigura în mod optim și fără discontinuități îndeplinirea acestor atribuții. Prin Ordonanța Guvernului nr. 14 din 31 ianuarie 2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar, sub coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a fost înființată ASFR ca instituție publică cu personalitate juridică, cu dublul rol de autoritate națională de siguranță și de autoritate de licențiere în domeniul feroviar și al transportului cu metroul. Experiența acumulată de ASFR în cei peste 16 ani în care a funcționat ca autoritate națională de siguranță în cadrul Autorității Feroviare Române (AFER) reprezintă baza trecerii sale cu succes la o autonomie deplină și la gestionarea responsabilităților tot mai complexe.

Atribuțiile și organizarea ASFR au fost stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 309/2023, iar structura organizatorică și regulamentul de funcționare, valabile începând din data de 24 mai 2023, au fost reglementate prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1131/2023. Noua structură a fost creată cu obiectivul explicit al respectării cerințelor legislației europene și naționale aplicabile și al constituirii și funcționării unei structuri interne cu organizare similară altor autorități naționale de siguranță din State Membre ale Uniunii Europene. S-a avut în vedere, de asemenea, asigurarea unui cadru cât mai eficient de relaționare inter-compartimentală și între salariații instituției, care să garanteze îndeplinirea în condiții optime a atribuțiilor specifice, a sarcinilor sale în raport cu sectorul feroviar național, cu un nivel ridicat de competență profesională, integritate și independență. Nu mai puțin important, această reorganizare a instituției în noua sa structură a vizat și capacitatea acesteia de a furniza Ministerului Transporturilor opinii fundamentate cu privire la capacitatea agenților economici din sistemul feroviar de a îndeplini cerințele de siguranță ce le revin, contribuind astfel la garantarea unui nivel înalt de siguranță a sistemului feroviar național.

Pe lângă puternica consolidare organizațională a instituției, anul 2023 a fost marcat de finalizarea unor inițiative importante, precum actualizarea unor reglementări din domeniul siguranței feroviare, intensificarea colaborării și a consultării părților interesate și a factorilor implicați din sectorul feroviar, semnarea acordurilor de cooperare cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (Agenția) și cu autoritățile de siguranță din Bulgaria și Ungaria, precum și de încheierea auditului de monitorizare al ASFR de către Agenție.

ASFR continuă să se confrunte cu o serie de provocări sistemice majore, printre care se numără starea îngrijorătoare a disponibilității de resurse umane calificate, cu experiență în domeniul siguranței și interoperabilității și, implicit, dificultatea atragerii și a formării de personal specializat, atât în cadrul ASFR cât și la nivelul întregului sector. O altă provocare pe termen scurt și mediu este finalizarea procesului de actualizare a normelor naționale, în cadrul căruia ASFR sprijină eforturile autorității de reglementare. În fine, poate cea mai importantă provocare pe termen lung pentru ASFR este impulsivarea procesului de conștientizare, în interiorul instituției și la nivelul sectorului feroviar din România, cu privire la necesitatea schimbării de paradigmă în cultura de siguranță, de la o concepție rigidă, punitivă, centrată exclusiv pe respectarea cadrului de reglementare, la o înțelegere a culturii de siguranță interactive, bazată pe analiză, prevenție, evaluarea riscurilor și, mai ales, pe schimb de experiență, de bune practici și pe învățare continuă.

Petru Bogdan

Director General al Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR



2. Introducere

2.1. Scopul, domeniul raportului și destinatarii raportului

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR) a întocmit Raportul anual de siguranță pentru anul 2023 pentru a oferi instituțiilor și operatorilor economici din sistemul feroviar din România informații actualizate privind performanța în materie de siguranță feroviară și interoperabilitate. Raportul este disponibil pe site-ul www.sigurantaferoviara.ro și în Buletinul ASFR și este transmis Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, conform prevederilor art. 19 din Ordonanța de urgență nr. 73/2019 privind siguranța feroviară și ale art. 19 din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară.

Analiza datelor și informațiilor din acest raport permite cuantificarea nivelului de siguranță în sistemul feroviar și evaluarea măsurilor necesare pentru îmbunătățirea acestuia, contribuind totodată la crearea spațiului unic feroviar european. Astfel, conținutul raportului anual facilitează înțelegerea modului în care este configurat și funcționează sistemul feroviar din România, în ansamblul său, a inter-relațiilor dintre toți factorii implicați, dar și a problemelor care afectează performanțele în domeniul siguranței feroviare.

Raportul anual este adresat într-o manieră transparentă cetățenilor, Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate și tuturor actorilor implicați în sistemul feroviar, inclusiv Autorităților Naționale de Siguranță, organismelor notificate și desemnate, industriei feroviare, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură, gestionarilor de infrastructură feroviară, entităților responsabile cu întreținerea și deținătorilor de vehicule feroviare.

Raportul anual este întocmit conform Ghidului transmis de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, respectiv „Ghidul de întocmire a Raportului anual” versiunea 3.0, și conține elementele menționate la art. 19 din DIRECTIVA (UE) 2016/798 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, referitoare la:

- (a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C., în conformitate cu art. 5 alin. (1);
- (b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- (c) dezvoltarea certificării unice de siguranță și a autorizării de siguranță;
- (d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar, inclusiv numărul de acțiuni de supraveghere respectiv rezultatul inspecțiilor și al auditurilor de siguranță;
- (e) derogările care au fost acordate în conformitate cu art. 15;
- (f) experiența operatorilor de transport feroviar și a administratorilor de infrastructură cu privire la aplicarea MCS.

2.2. Concluzii principale privind anul de raportare

În anul 2023, pe rețeaua feroviară din România s-au produs accidente și incidente feroviare, încadrate conform prevederilor Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 117/17.02.2010, denumit în continuare Regulament, după cum urmează:

- 119 accidente semnificative;

- 3 coliziuni între 2 trenuri, astfel:
 - la data de 13.03.2023, ora 03:54, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Craiova – București, linie dublă, electrificată, în stația CF Roșiori Nord, la km. 101+300, trenul de călători Inter Regio nr. 1822, operat de SNTFC CFR Călători SA, remorcat cu locomotiva EA 637, a depășit semnalul de intrare YM în poziția pe oprire și a lovit ultimul vagon din compunerea trenului de marfă nr. 50514, aparținând OTF DB Cargo România SRL, aflat în curs de garare la linia 5. Ca urmare a lovirii, s-a produs deraierea vagonului nr. 258043668189 (ultimul din compunerea trenului) și răsturnarea vagonului nr. 258043677354 (al doilea de la urma trenului), având ca rezultat căderea a 3 autoturisme din vagonul răsturnat, închizând gabaritul de liberă trecere la liniile 4 și 5. Trenul călători Inter Regio nr. 1822 a fost oprit pe secțiunea 034, la circa 8 m în fața macazului nr. 4. Trenul de marfă nr. 50514, aparținând OTF DB Cargo România SRL era compus din 26 vagoane, 104 osii încărcate, 1031 tone, 727 m, încărcat cu autoturisme, de la stația Craiova pentru stația Palas. A fost avizat ISU Teleorman la telefon 112 care s-a prezentat la fața locului și a preluat patru călători accidentați din trenul nr. 1822, pe care i-a transportat la spital;
 - la data de 25.03.2023, ora 19:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, pe secția de circulație interoperabilă Făurei – Galați (linie dublă, electrificată), în Stația CF Galați, la manevra de introducere a locomotivei EC 91530430128-5 (Depoul Galați) la linia 4 ocupată cu garnitura trenului de călători Regio 7576, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR CĂLĂTORI” S.A., s-a produs tamponarea violentă a vagonului nr. 50532616090-8. Locomotiva EC 91530430128-5, condusă de mecanicul de locomotivă Roman Iulian, urma să remorce trenul de călători Regio 7576. În urma tamponării, salariața Basoc Gina (conducător de tren) a fost accidentată mortal și au fost accidentate 3 persoane (mecanicul de locomotivă, șeful de tren și un călător), a fost avariat postul de conducere nr. 1, au fost rupte ambele pantografe de la locomotiva EC 91530430128-5 și o consolă de susținere de la linia de contact, iar la instalațiile SCB au fost distruse circuitele de cale 4A și 4B;
 - la data de 17.05.2023, ora 02:57, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate București, secția de circulație Videle – Giurgiu Nord, linie simplă, neelectrificată, în stația CF Toporu, la km. 31+100, trenul nr. 79562 format din locomotiva izolată DA 1692, aparținând OTF United Railways SRL având comanda de intrare dinspre halta de mișcare Vlașca, la linia I, directă, nu a oprit și a depășit semnalul de ieșire XI aflat pe poziția de oprire, a talonat macazul nr. 2 din stația CF Toporu, angajându-se în linie curentă și a tamponat frontal trenul nr. 88342 format din locomotiva izolată DA 1566, aparținând OTF Rail Cargo Carrier Romania SRL. În urma coliziunii cei 2 mecanici au fost transportați la spital de către echipajul SMURD sosit la fața locului.
Toate cele 3 coliziuni au fost înregistrate ca accidente semnificative.
- Un număr total de 60 de coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate (animale nesupravegheate, autovehicule aflate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, stânci, copaci, atelaje etc.). Nicio coliziune nu a fost înregistrată ca accident semnificativ;
 - 18 deraieri de trenuri, care au fost încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile Regulamentului, iar investigarea s-a efectuat de către AGIFER, care a emis după caz, recomandări de siguranță. Nicio deraiere de tren nu a fost încadrată ca accident semnificativ.
 - 154 de accidente la treceri la nivel, din care un număr de 24 accidente semnificative pentru care nu s-a efectuat investigație, care s-au soldat cu 18 persoane accidentate grav și 19 persoane accidentate mortal;

- 91 cazuri de persoane lovite de vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid, toate încadrate ca accidente semnificative pentru care nu s-a efectuat investigație, soldate cu accidentarea gravă a 34 persoane și accidentarea mortală a 57 persoane;
- 4 incendii la materialul rulant încadrate ca accidente, în conformitate cu prevederile Regulamentului, iar investigația s-a efectuat de către AGIFER;
- Un caz de incendiu a fost încadrat ca accident semnificativ din cauza pagubelor de 1.188.349 lei, respectiv cel de la data de 23.08.2023, ora 13:45, de pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Brașov, secția de circulație Blaj – Târnăveni (linie simplă neelectrificată), între haltele de mișcare Târnăveni Vest - Jidvei, la km. 23 + 400, când în circulația trenului de călători Regio nr. 11316 (OTF Regio Călători SRL) format din AMX nr. 527 și AMX nr. 525, s-a produs o degajare masivă de fum, urmată de incendiu la AMX nr. 525. Incendiul a fost localizat și lichidat de Pompierii comunei Cetatea de Balta în jurul orei 14:10. Trenul și-a continuat mersul cu AMX nr. 527 cu o întârziere de 49 de minute. Nu s-au înregistrat victime omenești sau pagube la linii și instalații. Au fost avizate Serviciul Național Unic pentru Apeluri de Urgență 112 și Poliția TF Brașov.

Față de anul de raportare anterior (2022), se observă o creștere a numărului de accidente semnificative de la 115 la 119, din cauza creșterii numărului de cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid înregistrate ca accidente semnificative, care a crescut de la 88 la 91 și a numărului de cazuri de accidente la treceri la nivel, de la 23 la 24.

De asemenea, se înregistrează o creștere semnificativă a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate, de la 37 la 60, dar și o scădere importantă a numărului de deraieri de trenuri, de la 26 la 18, și o ușoară scădere a numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată, de la 158 la 154.

Faptele produse de terțe persoane fizice sau juridice, care au pus în pericol siguranța feroviară și care au avut ca urmare perturbarea activității de transport feroviar, distrugerea și/sau sustragerea de piese sau materiale din componența vehiculelor sau infrastructurii feroviare, au fost avizate de către personalul feroviar, în conformitate cu prevederile Regulamentului de investigație a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 117/17.02.2010, art 34(2) organelor de poliție care, împreună cu alte instituții abilitate ale statului, au procedat la identificarea persoanelor vinovate în vederea recuperării contravalorii pagubelor produse la vehiculele feroviare sau la infrastructura feroviară.

În cursul anului 2023 nu s-a produs niciun accident grav.

2.3. Summary in English

The purpose of the 2023 annual report of the Romanian Railway Safety Authority - ASFR is to provide the public, the key actors in the railway system and the European Union Agency for Railways with an overview of the safety performance and safety indicators of the Romanian railway system, and a summary of the specific activities carried out by NSA Romania in 2023, according to the provisions of art. 19 of the Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety. As such, the scope of the annual report aims to cover the progress in the development of railway safety and interoperability in the Romanian railway system so that to allow a better understanding and assessment of the underlying strengths and, as case may be, shortcomings in the railway safety culture in Romania.

The railway accidents and incidents are classified in Romania according to the Regulation for the investigation of railway accidents and incidents, and for the development and improvement of the railway safety on the railways in Romania, as approved by Government Decision no. 117 / 17.02.2010.

Key figures in 2023:

- 19,629 track kilometers on the Romanian railway network;
- 82.7 million train-kilometers (61.2 million in passenger traffic and 21.5 million in freight traffic), up from 81 million train-km in 2022;
- 5 943 million passenger-kilometers, up from 5 784 million in 2022;
- 5,015 level-crossings on the Romanian railway network, of which 1,585 are active level-crossings, a slight decrease from 1,609 in 2022.

In what concerns the **types and number of accidents and incidents in 2023**, as compared to the previous reporting year (2022), the main findings are:

- A slight increase of the number of significant accidents, from 115 to 119;
- a decrease of the number of fatalities, from 82 in 2022 to 78 in 2023, but also a significant increase in the number of serious injuries, from 39 up to 62;
- a significant decrease of the number of train derailments, from 26 to 18, for which the Romanian NIB has issued safety recommendations;
- an increase of the number of collisions of trains with obstacles within the clearance gauge, from 37 up to 60, although none of them has been classified as a significant accident;
- a slight decrease of the number of level-crossing accidents, from 158 to 154, of which 24 were significant accidents, with 19 fatalities and 18 cases of serious injuries;
- an increase of the total number of precursors to accidents, from 968 to 1045 in the year 2023.

Of the total number of 119 significant accidents which occurred in 2023, a number of 91 significant accidents involved 91 persons hit by railway stock in motion (in addition to suicide cases), resulting in 57 fatalities and 34 serious injuries.

In 2023, NSA Romania has issued or participated in the process of issuing:

- 2 new single safety certificates (SSCs) and one assessment of national part for a new SSC issued by the European Union Agency for Railways (the Agency); 1 updated SSC and 2 assessments of national parts for update SSCs issued by the Agency;
- 2 updated safety authorisations (SA);
- 50 vehicle authorisations (VA);
- 585 new train driver licenses; also, 23 licences were suspended and 38 revoked.

In addition, NSA Romania has taken action upon the 20 safety recommendations issued in 2023 by AGIFER - the Romanian NIB.

On the 27th of June 2023, a Cooperation Agreement under art. 76 (1) of the Regulation (EU) 2016/796 has been signed between the European Union Agency for Railways and ASFR.

In addition, cooperation agreements were signed in 2023 between ASFR and the Bulgarian NSA (on the 25th of October, in Bucharest) and the Hungarian NSA (on the 5th of December, in Budapest). The cooperation agreements with the neighboring NSAs set out the conditions required for the application of the provisions of art. 10 (8) of the RSD and art. 21 of the IOD.

The cooperation between NSA RO and the interested parties in the Romanian railway system, under the coordination of the Romanian Ministry of Transportation and Infrastructure, was strongly reinforced in 2023 during the joint work and meetings related to the continuation of the cleaning-up process of the national rules.



2.4. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional

2.4.1. Strategie și activități de planificare

Activitățile planificate ale ASFR, destinate atingerii obiectivelor strategice pe termen mediu și lung, legate de cultura administrativă și de siguranță, se desfășoară pe două direcții principale:

- creșterea nivelului de performanță în domeniul siguranței în sistemul feroviar din România, în contextul procesului de integrare în Spațiul unic feroviar european;
- intensificarea colaborării cu entitățile feroviare din sistemul feroviar, cu celelalte autorități naționale de siguranță din Statele Membre ale Uniunii Europene, precum și cu organisme și organizațiile europene cu specific feroviar;
- consolidarea cooperării cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, prin implicarea în acțiuni comune axate pe siguranță și interoperabilitate în cadrul spațiului feroviar unic european, incluzând participarea la grupuri de lucru, dezbateri, schimburi de bune practici și alte inițiative similare;
- consolidarea organizațională și extinderea rolului ASFR ca organism de sprijin pentru sectorul feroviar din România, prin promovarea unei colaborări durabile cu toți actorii de pe piața transportului feroviar, în vederea susținerii transformării acestui sector într-un mediu de afaceri competitiv și prosper, preocupat continuu de siguranța feroviară națională;
- digitalizarea proceselor și activităților ASFR aflate la interfața cu operatorii economici din domeniul feroviar, prin implementarea, în etapele inițiale, de programe pilot pentru licențierea feroviară și pentru atestarea și autorizarea personalului feroviar cu atribuții și responsabilități în siguranța feroviară.

2.4.2. Recomandări de siguranță

Locul și data producerii	Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
CFR Valea Vișeuului/ 14.02.2022	ASFR va solicita SNTFC CFR Călători S.A. să evalueze pericolul reprezentat de modificarea parametrilor tehnici a arcurilor HH, în intervalul de timp dintre reparațiile planificate, față de toleranțele reglementate și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscurilor induse de acesta.	SNTFC CFR Călători S.A. - Direcția MR, împreună cu CFR SCRL Brașov, au stabilit modul privind urmărirea în exploatare a suspensiei secundare Half-Hourglass, fiind emis în teritoriu actul nr. 121/214/27.03.2023; se lucrează la revizuirea Specificației Tehnice ST 6-2004; s-a demarat procedura de achiziție a arcurilor H-H+, raspuns prin act nr. DMR 3/3/308/06.07.2023.	În curs de implementare
Grozăvești/ 19.02.2022	ASFR va solicita operatorului de transport SC Cargo Trans Vagon SA să evalueze pericolul reprezentat de modificarea în timp a caracteristicilor arcurilor de tip Metalastik.	SC Cargo Trans Vagon SA a evaluat pericolul reprezentat de modificarea în timp a caracteristicilor arcurilor de tip Metalastik. Anexat fișa nr. 2492/10.04.2023.	Implementată
Alunu si Berbesti/ 24.02.2022	Recomandarea privind siguranța nr. 416-1/1 ASFR va solicita OTF SNTFM „CFR Marfă” SA reevaluarea riscurilor generate de preluarea vagoanelor după încărcarea lor de la operatorii economici (expeditori), în vederea eliminării cazurilor de introducere în compunerea trenurilor de marfă a vagoanelor fără respectarea reglementărilor specifice referitoare la sarcina maximă admisă pe osie.	SNTFM „CFR Marfă” SA a reevaluat riscurile generate de preluarea vagoanelor după încărcarea lor de la operatorii economici (expeditori), în vederea eliminării cazurilor de introducere în compunerea trenurilor de marfă a vagoanelor fără respectarea reglementărilor specifice referitoare la sarcina maximă admisă pe osie), conform act nr. SC2/442/12.02.2023.	Implementată
Ciucea/ 24.03.2022	Recomandarea de siguranță nr. 419/1 ASFR va solicita SC CARGO TRANS VAGON SA să evalueze pericolul reprezentat de îndrumarea trenului cu unul sau mai multe vagoane în care marfă nu respectă Directivele de încărcare.	CARGO TRANS VAGON SA a evaluat pericolul reprezentat de îndrumarea trenului cu unul sau mai multe vagoane în care marfă nu respectă Directivele de încărcare, conform actului nr.4973/20.07.2023.	Implementată

CFR Turceni/ 01.04.2022	ASFR se va asigura că CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator de infrastructură, își va reevalua riscul „Deraierea vehiculelor feroviare” generat de „Menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare” și va stabili măsuri concrete privind gestionarea riscurilor asociate acestui pericol.	A fost reevaluat riscul Menținerea în cale a traverselor necorespunzătoare” și va stabili măsuri concrete privind gestionarea riscurilor asociate acestui pericol” și s-a întocmit raportul de reevaluare riscuri nr. 201/696/08.05.2023 și s-a stabilit un plan de măsuri cu termene și responsabilități.	În curs de implementare
Banu Mărăciine/ 02.04.2022	ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SC Deutsche Bahn Cargo Romania SRL să evalueze pericolul reprezentat de defectarea instalației de frână a unui vagon de marfă, stabilind măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscurilor induse de acesta.	Identificat măsuri conform act SC Deutsche Bahn Cargo Romania SRL nr. SC 256/13.04.2023.	Implementată
stația CF Nazarcea/ 06.04.2022	ASFR se va asigura că SC Grup Feroviar Român SA își va completa lista „Evaluarea riscurilor – prevederilor R UE 2018/762; R UE 402/2013; R UE 1078/2012” asociate pericolului generat de menținerea instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) în stare de deranjament pe perioadă îndelungată și va stabili măsuri de monitorizare pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	SC Grup Feroviar Român SA a identificat riscuri noi cu posibilele pericole pentru siguranța circulației din activitatea de întreținere și reparate a CED-SCB . Registrul de riscuri Evaluarea riscurilor asociate proceselor relevante a fost actualizat cu noile riscuri identificate. A fost elaborată o nouă procedură privind monitorizarea activităților de gestionare a infrastructurii: PO-9.1-03.	Implementată
Halta de mișcare Drăgotești/ 13.04.2022	ASFR se va asigura că CNCF „CFR” SA va evalua riscurile generate de neasigurarea unui număr suficient de salariați, la nivelul secțiilor de linii, pentru realizarea mentenanței corespunzătoare liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise și va stabili măsuri pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	Ptr. A asigura la nivelul secțiilor de linii, un nr. suficient de salariați ptr. Realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise s-a solicitat către Oficiul Resurse Umane și Direcția Linii angajarea de personal cu adresa nr. 22/1/422/06.10..2022.	Implementată
Halta de mișcare Zăvestreni/ 13.06.2022	SC Grup Feroviar Român SA va revizui procedurile prin care este reglementată activitatea de predare-primire din punct de vedere tehnic și comercial a vagoanelor goale/ încărcate, astfel încât în acestea să fie stabilit și modul de verificare a sistemelor de închidere/ asigurare a ansamblelor și subsansamblelor aflate la partea superioară a vagoanelor tip cisternă.	GFR SA a revizuit procedura care reglementează activitatea de predare - primire a vagoanelor între GFR și Rompetrol Rafinărie, conform adresei G12/570/2023.	Implementată
Halta de mișcare Sirca și stația CFR Podu Iloaiei/ 29.06.2022	ASFR se va asigura că AI - CNCF „CFR” SA își va reevalua riscurile asociate pericolului generat de neefectuarea lucrărilor de redetensionare și uniformizare de eforturi, după ce au fost executate lucrări de ciuruire integrală și buraje tehnologice (în închideri permanente de linie) și după ce s-a realizat compactarea acestora.	În curs de implementare, conform adresei nr. 14/890/18.07.2023.	În curs de implementare
	ASFR se va asigura că operatorul de transport feroviar Grup Feroviar Român își va reevalua modul în care procesul de instruire asigură competențele necesare personalului care efectuează următoarele prestații: verificarea din punct de vedere tehnic a vagoanelor de tip CSI, transpuse cu ocazia preluării vagoanelor în frontieră, cât și cu ocazia efectuării reviziilor tehnice la trenurile în compunerea cărora circulă aceste vagoane pe teritoriul României.	În curs de implementare, conform adresei nr.G.12/527/2023.	În curs de implementare
Haltele de mișcare Biharia și Diosig/ 19.07.2022	ASFR se va asigura că operatorul de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, va efectua o analiză a riscurilor asociate pericolului de accidentare prin arsuri provocate personalului de exploatare ca urmare a situațiilor în care se produc scurgeri din rezervorul de motorină (inclusiv din cauza avarierii în timpul parcurșului, a rezervoarelor de motorină de la locomotivele tip LDH).	SNTFC „CFR Călători” SA, a efectuat analiza riscurilor arsuri/vătămări corporale ale personalului asociat pericolului de accidentare a personalului de locomotivă din cauza incidentelor provocate de scurgeri din rezervoarele de motorină (inclusiv din cauza avarierii în timpul parcurșului a rezervoarelor de motorină la LDH) pentru care a stabilit măsuri de siguranță bazate pe coduri de bună practică care sa mențină riscul la nivel acceptabil.	Implementată

Haltele de mișcare Cojocna/ 09.08.2022	UNICOM TRANZIT S.A. va identifica și va evalua riscurile asociate pericolului ca în cadrul lucrărilor desfășurate cu ocazia efectuării reviziilor tehnice la trenurile proprii, să nu fie depistate defectele care pot pune în pericol siguranța feroviară.	S-a întocmit planul de măsuri nr. SCT/52/133/24.08.2023 prin care au fost stabilite acțiuni corective/preventive, reprelucrarea și verificarea prin sondaj a modului de efectuare a reviziilor tehnice.	Implementată
CFR Domesti/ 27.08.2022	SC Unicom Tranzit SA, va evalua riscurile asociate pericolului. ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SCA.	Registrul de riscuri la incendiu nr. 4205/28.11.2023.	Implementată
	SC Unicom Tranzit SA, va evalua riscurile asociate pericolului „Menținerea în exploatare a locomotivelor având o stare de curățenie necorespunzătoare în zona canalelor de cabluri” și dispunerea de măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestuia.	Registrul de riscuri la incendiu nr. 4205/28.11.2023.	Implementată
Între stația CFR Izvoru Oltului și halta de mișcare Izvoru Mureșului/ 08.09.2022	ASFR va solicita SNTFM îmbunătățirea programului de menținere a competențelor pentru funcția revizor tehnic de vagoane, pentru a se asigura că personalul de execuție va deține competențele necesare pentru efectuarea reviziilor pentru toate tipurile de vagoane revizuite.	S-a întocmit planul de măsuri nr. SCT/52/133/24.08.2023 prin care au fost stabilite acțiuni corective/preventive, reprelucrarea și verificarea prin sondaj a modului de efectuare a reviziilor tehnice.	În curs de implementare
	ASFR va solicita SNTFM, putând extinde solicitarea și către ceilalți OTF, efectuarea unei analize privind riscurile operaționale generate de efectuarea reviziilor tehnice de către un singur revizor tehnic de vagoane, pentru a se asigura că acestea pot fi ținute sub control.	S-a elaborat Fișa de evaluare a riscurilor SMS cod F PO 5-1, ediția 2, revizia 1, pentru procesul tehnologic: Revizia tehnică la compunere.	Implementată
Stația CFR Monor Gledin și halta de mișcare Râpa de Jos/ 13.09.2022	ASFR se va asigura că, operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA va propune către Organizația de Cooperare a Căilor Ferate - OCCF reintroducerea în Acordul cu privire la „Regulamentul de utilizare a vagoanelor de marfă în trafic internațional” (PGV) a condițiilor care trebuie respectate referitoare la distanța dintre fețele exterioare ale buzelor roților unei osii măsurate între două puncte situate la 10 mm în exteriorul cercurilor de rulare ale roților în vecinătatea nivelului superior al șinelor.	Se va propune OCCF reintroducerea în PGV a condițiilor care tb respectate referitoare la distanța dintre fețele exterioare ale buzelor roților unei osii măsurate între două puncte situate la 10 mm în exteriorul cercurilor de rulare ale roților în vecinătatea nivelului superior al șinelor.	În curs de implementare
	ASFR se va asigura că, operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA va evalua riscurile asociate cu pericolul reprezentat de echiparea cu componente necorespunzătoare a vagoanelor, de către partenerii de contract cu care efectuează transport succesiv, componente care nu se verifică la predarea-primirea vagoanelor în stațiile de frontieră.	Riscurile asociate cu pericolul reprezentat de echiparea cu componente necorespunzătoare a vag. de catre parametrii de contact cu care efectuează transport succesiv.	În curs de implementare
Între stațiile CF Năvodari și Nazarcea/ 17.09.2022	ASFR se asigură că GFR SA, în calitate de gestionar de infrastructură feroviară, își va reevalua măsurile de prevenire proprii pentru ținerea sub control și reducere a riscurilor asociate efectuării de lucrări/servicii de revizie, reparație și mentenanță a liniilor de cale ferată cu terți.	GFR SA, în calitate de gestionar de infrastructură feroviară, va reevalua măsurile de prevenire proprii pentru ținerea sub control și reducere a riscurilor asociate efectuării de lucrări/servicii de revizie, reparații și mentenanță a liniilor de cale ferată cu terți. Adresă G.12/142/2024.	În curs de implementare

Halta de mișcare Borăscu/ 02.10.2022	ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură CNCF „CFR” SA își va reanaliza și completa „Registrul de Riscuri - 2022” al Diviziei Instalații Craiova – r 0-6,1-01, Ed.3, Rev.0 și, dacă este cazul, al celorlalte Sucursale Regionale, cu riscul asociat pericolului generat de menținerea instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc (SCB) în stare de deranjament pe perioadă de timp îndelungată și va stabili măsuri de monitorizare pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	La nivelul Diviziei Craiova a fost declanșată procedura de revizuire a riscurilor cu riscul asociat pericolului generat de menținerea instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc SCB în stație de deranjament pe o perioadă de timp îndelungată. În funcție de rezultatele analizei de risc se vor stabili măsuri de monitorizare pentru ținerea sub control a acestor riscuri. Adresa nr. 14/1287/02.11.2023.	În curs de implementare
HM Răcari/ 01.11.2022	ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să efectueze evaluarea riscurilor asociate pericolelor generate de neefectuarea, în cadrul reviziei tehnice la compunere, a operațiilor de suflare a conductei generale de aer pe grupe de 5÷10 vagoane și să dispună de măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a acestora.	Transmisă Fișa de evaluare a riscurilor SMS.	Implementată
CFR Gugești și Sihlea/ 01.12.2022	ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SC Tim Rail Cargo SRL să revizuiască Procedura Operațională – Efectuarea procesului de circulație feroviară Cod: PO-01 Ed:3 pentru a stabili sarcini și atribuții concrete pentru asigurarea unei monitorizări eficiente și în timp real a activității personalului de tren și respectarea prevederilor Legii 53/2003 – Codul Muncii.	A fost revizuită Procedura Operațională – Efectuarea procesului de circulație feroviară Cod: PO-01; Pentru asigurarea monitorizării eficiente și în timp real a activității personalului de tren și respectarea timpului de lucru legal s-a trecut la folosirea aplicației informatice Program Web - Procedura Operațională Efectuarea procesului de circulație feroviara cod: PO – 01.	Implementată
	ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SC Tim Rail Cargo SRL să refacă procesul de identificare și evaluare a riscurilor corespunzătoare Procesului de circulație feroviară.	Tim Rail Cargo SRL a refăcut procesul de identificare și evaluare a riscurilor corespunzătoare Procesului de circulație feroviară.	Implementată
Timișoara Est/ 29.12.2022	ASFR se va asigura că SRCF Timișoara va evalua riscul asociat pericolului de depășire a toleranțelor admise la geometria căii și va stabili măsurile de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	A fost evaluat riscul asociat pericolului de depășire a toleranțelor admise la geometria căii, din analiza de risc nr. 3/1/2/1649/2023 rezultând un grad de expunere mediu și au fost stabilite măsuri de siguranță pentru ținerea sub control al acestui risc. În acest sens a fost anexat raportul de evaluare a factorului de risc nr. 3/1/2/1649/2023 și răspunsul Diviziei Linii Timișoara nr. 3/3/3/6/309/2024 cu măsurile luate pentru ținerea sub control al riscului analizat.	Implementată

2.4.3. Măsurile de siguranță implementate care nu au legătură cu recomandările

În continuare sunt prezentate câteva măsuri luate de ASFR care nu au legătură directă cu recomandările de siguranță din rapoartele de investigare întocmite de AGIFER:

- punerea în aplicare a unui proces de monitorizare care să cuprindă:
 - atingerea obiectivelor de siguranță stabilite;
 - analizarea tuturor informațiilor în conformitate cu strategia și prioritățile stabilite în acest sens;
 - planuri de măsuri pentru cazurile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare a siguranței;
 - corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;
 - evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune prin verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate, precum și luarea de măsuri suplimentare de siguranță și control al riscurilor.

- monitorizarea modului în care personalul de conducere, instruire și control respectă obligațiile din fișele de post corespunzător funcției executate, conform Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010.

- ținerea sub control a riscurilor aferente pericolului de nerespectare a ciclului de revizii și reparații a materialului rulant.

- evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune prin verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate sau dacă sunt necesare și alte măsuri suplimentare de siguranță și control al riscurilor.

- organizația va lua măsuri de revizuire a procedurilor cuprinse în propriul sistem de management de siguranță, în conformitate cu legislația aplicabilă în vigoare și structura organizatorică în vigoare și va lua măsuri de aplicare corectă și întocmai a prevederilor acestora.

- organizația va lua măsuri de revizuire a registrului de riscuri rezultate din activitățile proprii și la interfața cu administratorul de infrastructură feroviară/gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă, contractanții și furnizorii.

- procesul de monitorizare va cuprinde modalități care să evidențieze faptul că toate procesele și procedurile din cadrul sistemului de gestionare a siguranței sunt aplicate corect și eficient, în conformitate cu prevederile din reglementările specifice în vigoare.

2.4.4. Context organizațional de siguranță

Sistemul feroviar în România este organizat și funcționează în conformitate cu prevederile OUG nr. 12/1998, privind transporturile pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare.

În anul 2023, în cadrul acestui sistem au funcționat și interacționat următoarele entități:

- Statul, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
 - Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, în cadrul căreia sunt cuprinse, printre altele, și atribuțiile de licențiere feroviară și certificare a entităților responsabile cu întreținerea;
 - Autoritatea de Reformă Feroviară – ARF;
 - Autoritatea Feroviară Română, în cadrul căreia funcționează Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR;
 - Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER;
 - Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER;
 - Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, structură în cadrul Consiliului Concurenței,
- Administratorul infrastructurii feroviare, CNCF „CFR” SA.
- Gestionarii de infrastructură feroviară, persoane juridice cărora CNCF „CFR” SA le-a închiriat secții de infrastructură feroviară neinteroperabilă, în condițiile prevăzute de lege.
- Operatorii de transport feroviar de marfă,
- Operatorii de transport feroviar de călători,
- Operatori de transport feroviar care efectuează numai manevră feroviară,
- Operatori economici care dețin material rulant, pe care îl oferă spre închiriere,
- Operatori economici care sunt certificați ca entități responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare și funcții de întreținere,
- Operatori economici care construiesc, modernizează și reînnoiesc subsisteme structurale și vehicule feroviare,
- Operatori economici care întrețin linii ferate industriale și material rulant utilizat în interes propriu.

ASFR se consultă permanent și realizează schimburi de informații cu factorii implicați și părțile interesate din sistemul feroviar pentru îndeplinirea atribuțiilor prevăzute în OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.

De asemenea, ASFR efectuează schimburi de informații cu celelalte autorități naționale de siguranță din statele membre ale Uniunii Europene, pentru aplicarea uniformă a metodelor comune de siguranță și pentru crearea unui spațiu unic european feroviar interoperabil.

Prezentarea principalelor atribuții ale ASFR

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (5) din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR exercită atribuțiile autorității naționale de siguranță, așa cum sunt prevăzute în art. 3 pct. 4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020, precum și atribuțiile de licențiere pentru transportul feroviar și cu metroul prevăzute la cap. III din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare. Atât atribuția de autoritate națională de siguranță, cât și atribuția de organism de licențiere în transportul feroviar și cu metroul sunt unice în sistemul feroviar din România, conform legislației europene și naționale.

Potrivit prevederilor art. 1 alin. (4) din HG nr. 309/2023 ASFR exercită următoarele atribuții generale:

a) de autoritate națională de siguranță, așa cum sunt prevăzute la cap. IV din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020, care include atribuțiile principale de autorizare și certificare de siguranță, supraveghere de siguranță și control, prevăzute la art. 3 alin. (1) pct. 5 din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, cu modificările 2 ulterioare, în temeiul prevederilor art. 10 alin. (1), art. 12 alin. (1), art. 16 alin. (2) și art. 17 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020, precum și ale art. 27 alin. (1) din aceeași ordonanță, coroborat cu prevederile art. 6 lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 14/2023 privind reorganizarea unor instituții publice din domeniul feroviar în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;

b) de licențiere pentru transportul feroviar, prevăzute la cap. III din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare;

c) de organism, recunoscut la nivel național, de evaluare a aplicării procesului de management al riscului, precum și a rezultatelor acestuia, pentru toate domeniile de competență din cadrul sistemului feroviar, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009;

d) de organism de certificare, în sensul art. 2 lit. (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;

e) de autoritate competentă, în sensul art. 5 lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 1.024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei ("Regulamentul IMI"), de certificare a mecanicilor de locomotivă în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/554 al Comisiei de modificare a anexei VI la Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar și prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1.611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc

locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, cu modificările ulterioare, și de cooperare administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței (IMI) în domeniile de competență.

Totodată, prin HG nr. 527/2023 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR a fost desemnată ca organism responsabil cu aplicarea și supravegherea respectării Regulamentului (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

Atribuțiile privind supravegherea agenților economici care operează în sistemul feroviar național, inclusiv activitățile de audit, inspecție pe procese și control/inspecție de stat, pe durata valabilității documentelor emise de ASFR, precum și deplasarea la locul producerii unor accidente/incidente feroviare, în conformitate cu prevederile art. 56 din HG nr. 117/2010 se realizează prin structurile din centralul ASFR și prin inspectoratele teritoriale de siguranță feroviară București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Galați și Constanța, prevăzute la art. 9, alin. (4) din HG nr. 309/2023.

De asemenea, suplimentar față de atribuțiile generale prezentate mai sus, ASFR îndeplinește și atribuțiile unice specifice prevăzute la art. 2 din Anexa la H.G. nr. 309/2023, după cum urmează:

a) supraveghează pe teritoriul României conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, aprobată prin Legea nr. 71/2020;

b) supraveghează prin acțiuni specifice de control, inspecție și audit utilizarea în activitățile de întreținere a subsistemelor structurale și a vehiculelor feroviare a componentelor critice pentru siguranță prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;

c) eliberează, suspendă, revocă sau modifică autorizațiile de tip și/sau de introducere pe piață a vehiculelor feroviare, precum și autorizațiile temporare de utilizare a vehiculelor feroviare pentru teste pe rețea, conform prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/545 al Comisiei 6 din 4 aprilie 2018 de instituire a modalităților practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare și de autorizare de tip a vehiculelor feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului, precum și a cadrului de reglementare național, verificând respectarea cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;

d) eliberează, suspendă, revocă sau modifică autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor feroviare exceptate de la aplicarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI);

e) exercită atribuțiile entității referitoare la marcajul deținătorilor de vehicule și la Registrul marcajelor deținătorilor de vehicule, conform Deciziei de punere în aplicare (UE) 2018/1.614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei (CE) nr. 756/2007 a Comisiei;

f) emite rapoarte de verificare pentru vehiculele feroviare motoare utilizate de un operator de transport/operator de manevră feroviară pe durata de valabilitate a unui certificat unic de siguranță;

g) sprijină Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate în eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor;

h) eliberează, vizează, reînnoiește, modifică, actualizează și retrage autorizațiile de siguranță de exploatare a liniilor de metrou pentru transportul de călători;

i) aprobă regulamentele tehnice de exploatare a liniilor ferate industriale;

j) eliberează, vizează, modifică, suspendă sau retrage autorizațiile de exploatare a liniilor ferate industriale și autorizează punerea în funcțiune a liniilor ferate industriale nou-construite sau modernizate;

- k) acordă/vizează/modifică/suspendă autorizația de funcționare din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată;
- l) supraveghează subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură;
- m) organizează examene pentru obținerea permiselor de mecanic și emite, reînnoiește, actualizează, modifică, suspendă și retrage permisele de mecanic de locomotivă;
- n) autorizează personalul cu responsabilități în siguranța feroviară și atestă personalul responsabil cu sistemul propriu al siguranței circulației și pentru personalul din activitatea de formare-calificare pentru operatorii care efectuează transport urban cu metroul;
- o) organizează cursuri de pregătire și emite certificatele pentru consilierii de siguranță pentru mărfurile periculoase pentru transportul feroviar și cursuri de pregătire și examene în vederea atestării responsabililor cu sistemul de management al siguranței feroviare pentru personalul din cadrul operatorilor de transport feroviar și administratorului/gestionarului de infrastructură publică;
- p) organizează examene pentru atestarea managerilor de transport feroviar intermediar;
- q) încheie acorduri de cooperare cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, cu alte autorități naționale de siguranță din celelalte state membre, cu Agenția de Investigare Feroviară Română, precum și cu alte entități din domeniul său de activitate;
- r) asigură funcționarea serviciului de continuitate la nivelul ASFR prin Dispeceratul 112 și structurile desemnate în acest sens în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (2) din Hotărârea Guvernului nr. 117/2010 pentru aprobarea 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 și ale art. 30 alin. (1) lit. c) din anexa de la aceeași hotărâre.

ASFR monitorizează aplicarea reglementărilor specifice în vigoare în activitatea operatorilor de transport feroviar, a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară, a furnizorilor de servicii/produse feroviare și a proprietarilor de linii ferate industriale.

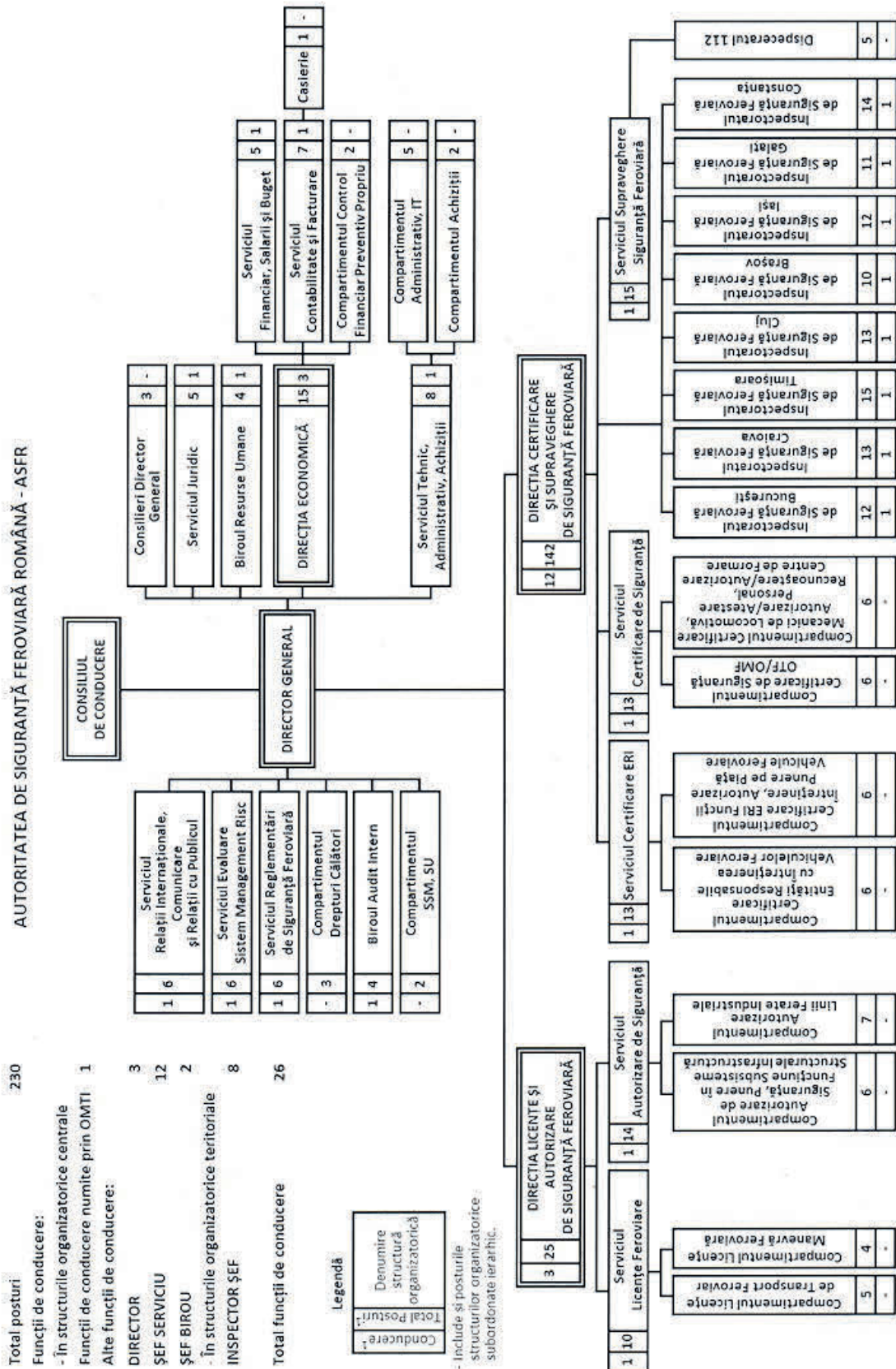
Potrivit prevederilor art. 3 alin. (1) din OG nr. 14/2023, ”ASFR se finanțează integral din venituri proprii obținute din prestații și servicii specifice, pe bază de tarife aprobate prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii”, respectiv OMTI nr. 1471/07.08.2023 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de ASFR.

Organizarea Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR

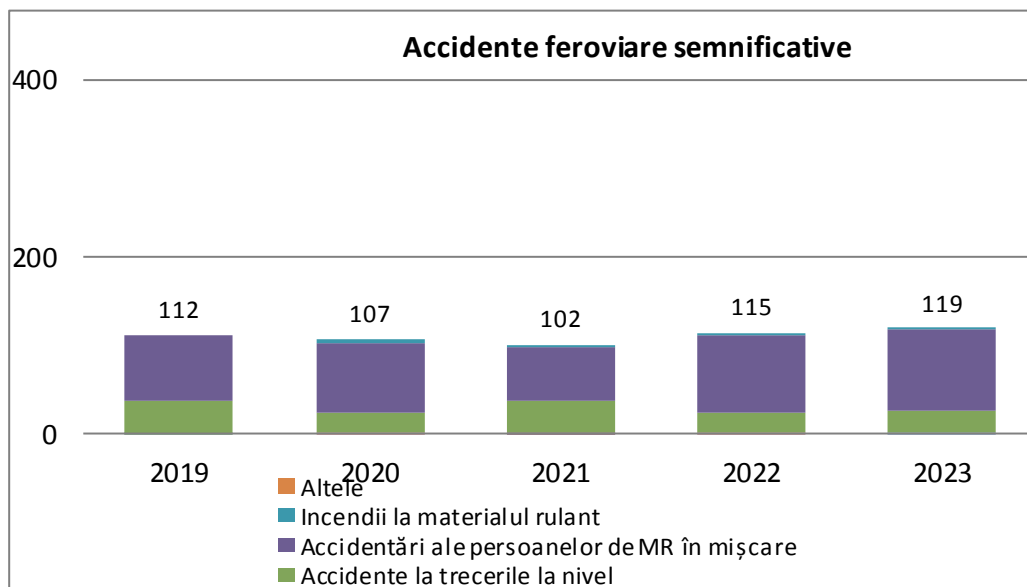
Conducerea Autorității de Siguranță Feroviară Române - ASFR este asigurată de un consiliu de conducere, format din 5 membri numiți de ministrul transporturilor și infrastructurii, dar din care nu pot face parte, pentru garantarea independenței decizionale și funcționale a ASFR, salariați din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Președintele consiliului de conducere este directorul general al ASFR.

În exercitarea tuturor atribuțiilor specifice și în contextul dezvoltării sarcinilor care îi revin ca autoritate națională de siguranță în domeniul feroviar, în conformitate cu legislația Uniunii Europene, ASFR a avut în anul 2023, atât la nivelul său central, cât și în structurile sale teritoriale, conform structurii organizatorice aprobate de conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a statului de funcții, un număr de 230 posturi, defalcate pe funcții astfel:

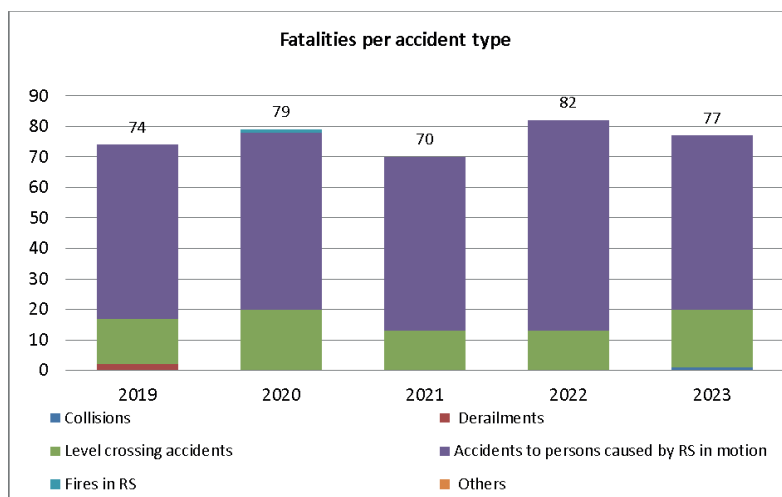
- director general;
- 3 directori;
- 8 inspectori șefi teritoriali;
- 12 șefi de serviciu și 2 șefi de birou;
- 204 posturi de execuție.



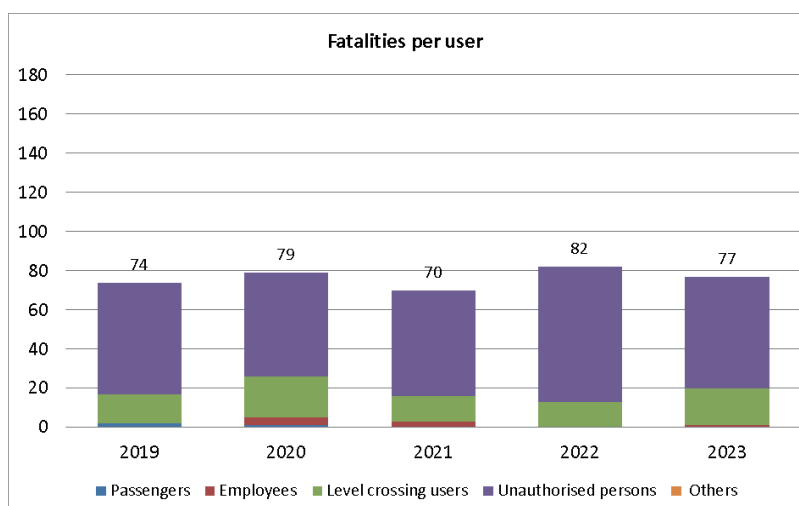
2.5. Performanță de siguranță



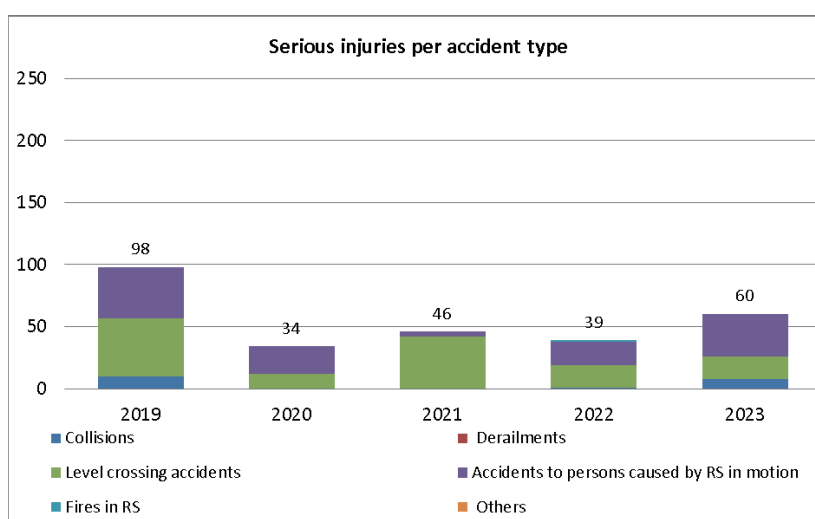
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la trecerile la nivel	Accidentări ale persoanelor de MR în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2019	1	0	37	74	0	0	112
2020	0	2	22	79	4	0	107
2021	1	2	34	61	4	0	102
2022	0	2	23	88	2	0	115
2023	3	0	24	91	1	0	119



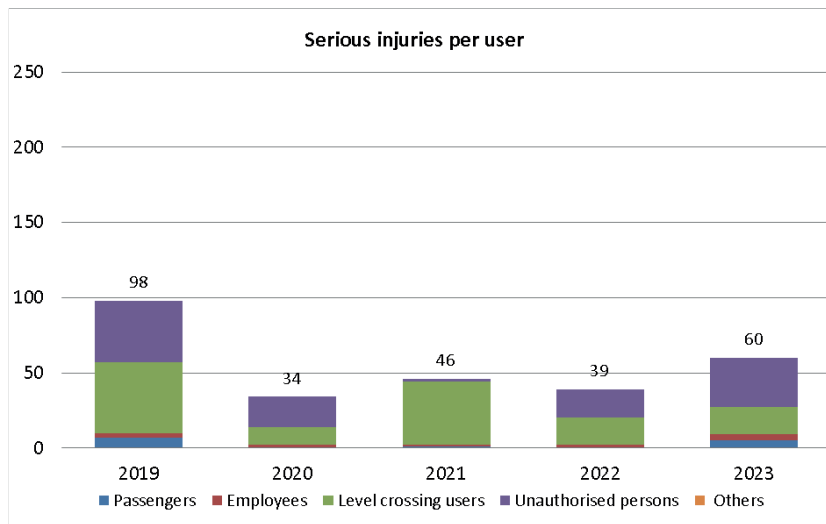
Year	Collisions	Deraillments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2019	0	2	15	57	0	0	74
2020	0	0	20	58	1	0	79
2021	0	0	13	57	0	0	70
2022	0	0	13	69	0	0	82
2023	1	0	19	57	0	0	77



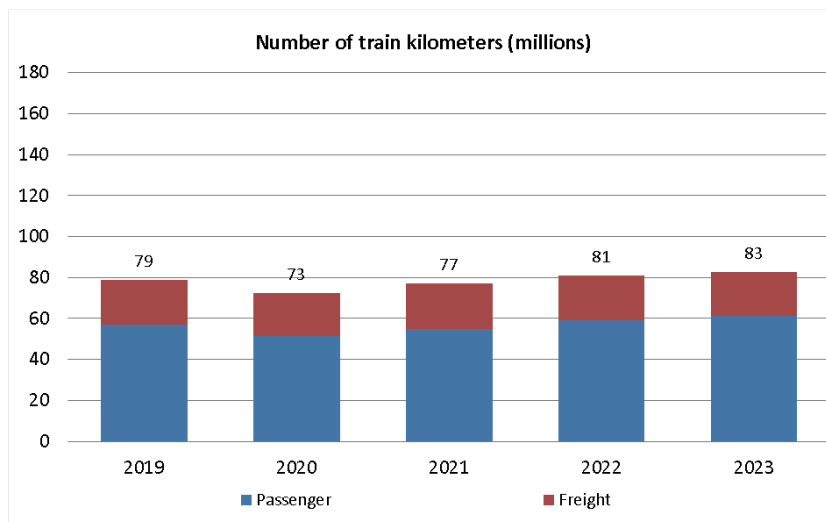
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2019	2	0	15	57	0	74
2020	1	4	21	53	0	79
2021	0	3	13	54	0	70
2022	0	0	13	69	0	82
2023	0	1	19	57	0	77



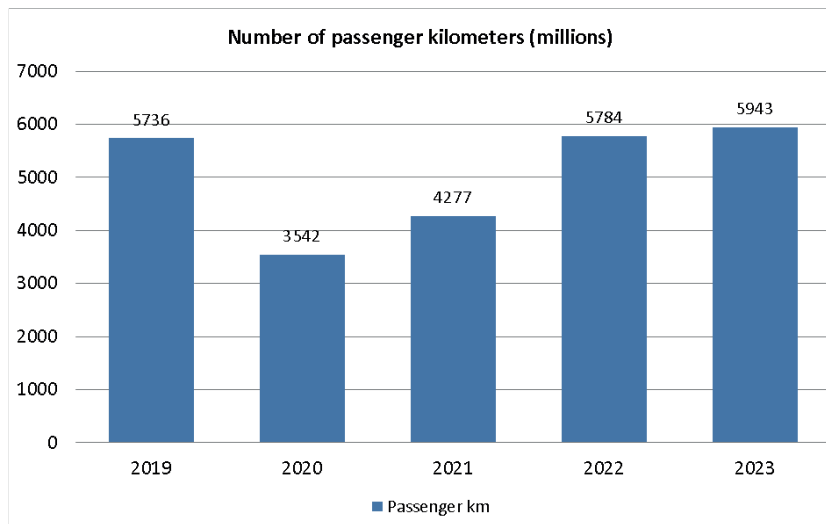
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2019	10	0	47	41	0	0	98
2020	0	0	12	22	0	0	34
2021	0	0	42	4	0	0	46
2022	1	0	18	19	1	0	39
2023	8	0	18	34	0	0	60



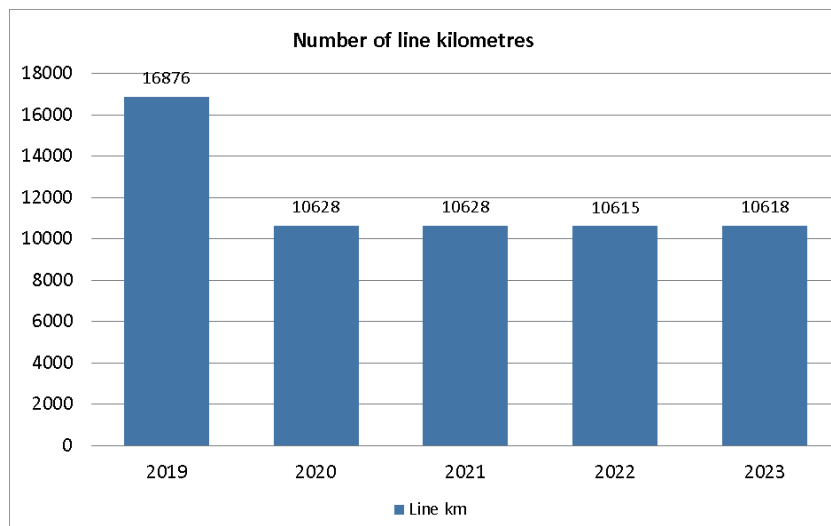
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2019	7	3	47	41	0	98
2020	0	2	12	20	0	34
2021	1	1	42	2	0	46
2022	0	2	18	19	0	39
2023	5	4	18	33	0	60



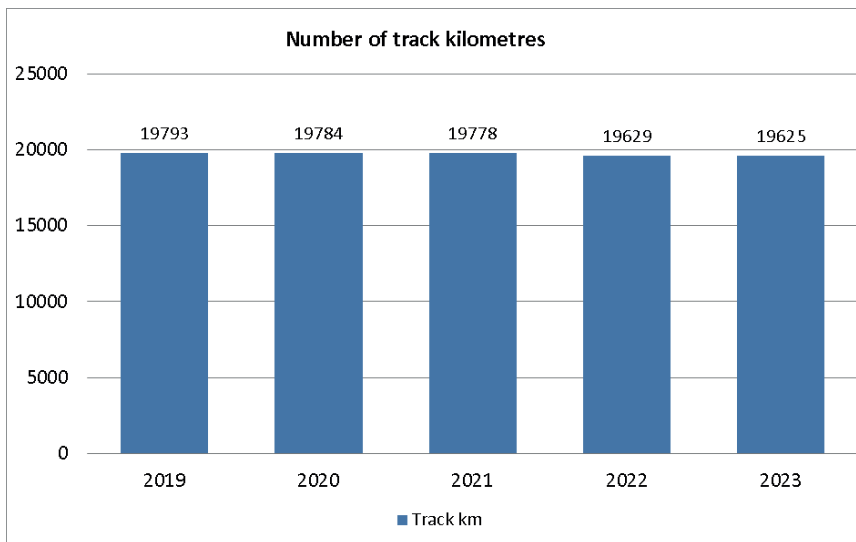
Year	Passenger	Freight	Total
2019	57	22	79
2020	52	21	73
2021	55	22	77
2022	59	22	81
2023	61	22	83



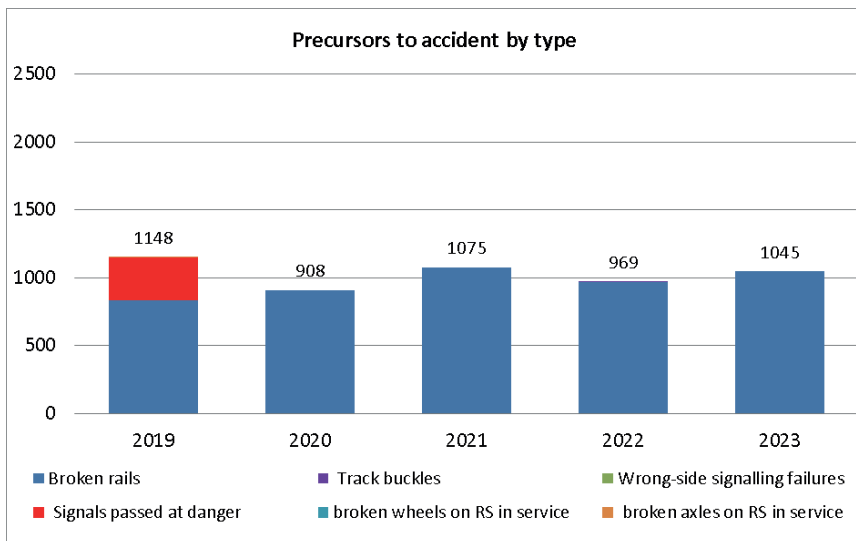
Year	Passenger km
2019	5736
2020	3542
2021	4277
2022	5784
2023	5943



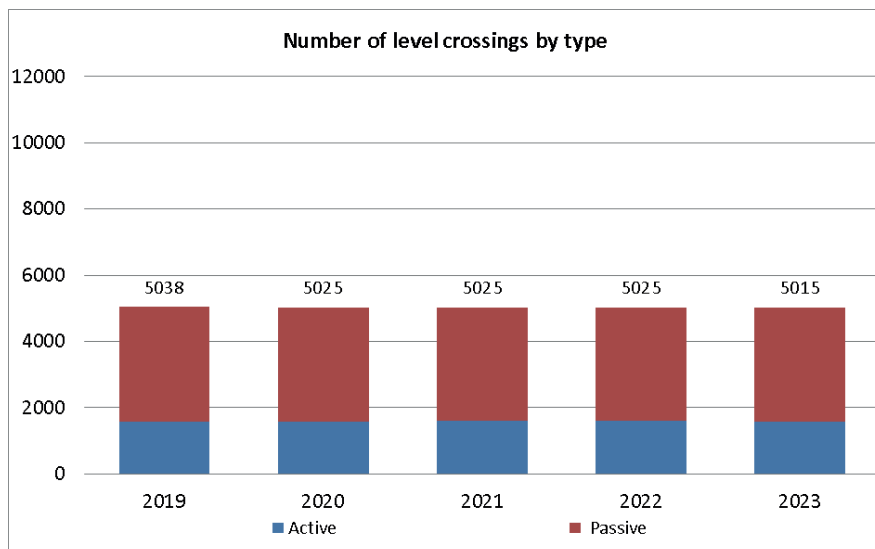
Year	Line km
2019	16876
2020	10628
2021	10628
2022	10615
2023	10618



Year	Track km
2019	19793
2020	19784
2021	19778
2022	19629
2023	19625



Year	Broken rails	Track buckles	Wrong-side signalling failures	Signals passed at danger	broken wheels on RS in service	broken axles on RS in service	Total
2019	834	0	0	313	0	1	1148
2020	908	0	0	0	0	0	908
2021	1075	0	0	0	0	0	1075
2022	968	1	0	0	0	0	969
2023	1045	0	0	0	0	0	1045



Year	Active	Passive	Total
2019	1579	3459	5038
2020	1576	3449	5025
2021	1591	3434	5025
2022	1609	3416	5025
2023	1585	3430	5015

2.6. Legislația și reglementările UE

Referire la cerință: art.19 (b) din Directiva (UE) 2016/798 și art.19 (e) din Directiva (UE) 2016/798.

2.6.1. Modificări în legislație și reglementări

Modificări/amendamente ale cadrului legal național privind siguranța feroviară (acte juridice și reglementări administrative)

În perioada 01.01.2023 - 31.12.2023, la nivelul ASFR, prin activitatea coordonată la nivelul serviciului său de Reglementări de Siguranță Feroviară, au fost elaborate, avizate și analizate o serie de reglementări specifice activității de transport feroviar și cu metroul, după cum urmează:

A. Proiecte de acte normative care au fost elaborate și, ulterior, aprobate:

- 1. HG nr. 309/2023** privind organizarea și funcționarea Autorității de Siguranță Feroviară Române - ASFR;
- 2. OMTI nr. 1443/2023** pentru modificarea și completarea OMT nr. 615/2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor;
- 3. OMTI nr. 1471/07.08.2023** privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de ASFR;

4. **OMTI nr. 1.544/2023** privind organizarea și exercitarea activității de supraveghere desfășurate de ASFR pentru respectarea Regulamentului (UE) nr. 782/2021;
5. **OMTI nr. 1649/2023** pentru stabilirea formei, modelului și conținutului legitimațiilor speciale ale personalului din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și al unor instituții aflate în subordinea acestuia, precum și pentru stabilirea personalului împuternicit să constate, să încadreze și să sancționeze faptele contravenționale produse în desfășurarea operațiunilor de transport feroviar și cu metrou;
6. **OMTI nr. 1650/2023** privind supravegherea operațiunilor de transport feroviar și cu metroul de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR;
7. **HG nr. 527/2023** privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;
8. **OMTI nr. 2.302/2023** privind modificarea OMTIC nr. 232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România.

B. Proiecte de reglementări specifice elaborate și transmise în vederea analizării și introducerii în circuitul de avizare și aprobare al MTI.

C. Proiecte de reglementări specifice avizate

1. Avizare urmare a solicitării DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA SRL a „Procedurii Specifice - Menținerea competențelor profesionale pentru personalul care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe Căile Ferate din România, altul decât cel cu responsabilități în SC, cod: PO124”;
2. Avizare urmare a solicitării DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA SRL a „Procedurii Specifice - Menținerea competențelor profesionale pentru personalul care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe Căile Ferate din România, altul decât cel cu responsabilități în siguranța circulației din cadrul Departamentului Mentenanță, cod: PO125”;
3. Avizare urmare a solicitării CENTRAL EUROPEAN RAILWAY HUNGARY ZRT a „Procedurii operaționale - Menținerea competențelor profesionale ale personalului care desfășoară activități specifice transportorului feroviar, altul decât cel cu responsabilități în siguranța circulației, cod PO-RO 26”;
4. Avizare urmare a solicitării SC TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL a „Reglementărilor privind conducerea și deservirea trenurilor formate din automotoarele de tipul Coradia Lint 41, seria BR 648”;
5. Avizare urmare a solicitării CENAFER a „Planurilor-cadru de instruire pentru anul 2024”;
6. Avizare urmare a solicitării CERFERSPED a „PROCEDURII OPERAȚIONALE Menținerea competențelor profesionale pentru personalul care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate din România, altul decât cel cu responsabilități în SC”;

D. Proiecte de reglementări specifice în lucru în cursul anului 2023

1. Proiect de OMTI privind condițiile specifice de exploatare a secției de circulație Oravita – Anina;
2. Proiect de OMTI privind restricțiile de viteză, închiderile de linii și scoaterile de sub tensiune pe infrastructura feroviară publică;
3. Proiect de OMTI privind abrogarea unor acte normative din domeniul feroviar (Ordinul ministrului lucrărilor publice transporturilor și locuinței nr. 117/2003 „Efectuarea probelor de frână și circulația automotorului DESIRO”, Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 925/2011 „Modificarea și completarea ordinului privind efectuarea probelor

- de frână și circulația automotorului DESIRO” și Ordinul ministrului transporturilor construcțiilor și turismului nr. 2.005/2006 „Efectuarea probelor de frână la trenurile de călători formate din rame electrice seria Z 6100”);
4. Proiect de OMTI privind abrogarea Instrucțiunilor privind funcționarea, deservirea și întreținerea dispozitivelor de siguranță și vigență și a instalațiilor de control punctal al vitezei (INDUSI), nr. 17Da/610/1987, aprobate prin Hotărârea nr. s.21/89 din 1987 a Consiliului de Conducere al Departamentului Căilor Ferate;
 5. Proiect de OMTI privind abrogarea Instrucțiunilor privind avizarea și tratarea cazurilor de frânare de urgență a trenurilor, aprobate prin Ordinul nr. 17A/447 din 1971 a Consiliului de Conducere al Departamentului Căilor Ferate;
 6. Proiect de OMTI privind abrogarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 590/2007 pentru stabilirea unor reguli privind transportul în trafic intern al mărfurilor periculoase pe calea ferată;
 7. Proiect de OMTI privind aprobarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase;
 8. Proiect de OMTI pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar;
 9. Proiect de OMTI de modificare a OMTCT nr. 1.816/2005 de aprobare a Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005;
 10. Proiect de OMTI de modificare a OMTCT nr. 1.815/2005 de aprobare a Regulamentului de remorcare și frânare nr. 006;
 11. Proiect de OMTI de modificare a OMTCT nr. 2.229/2006 de aprobare a Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201.

Modificări ale legislației în urma recomandărilor și avizelor Agenției, în conformitate cu RSD (art.32 din Directiva (UE) 2016/798 și ale art. 13 din Regulamentul UE 2016/796):

- **OMTI nr. 2.302/2023** privind modificarea OMTIC nr. 232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România.

Modificări ale legislației/ regulamentului în urma recomandării privind siguranța NIB (art.26 alin. (2) din Directiva (UE) 2016/798);

- Nu a fost cazul

2.6.2 Derogare în conformitate cu art. 15 din Directiva (UE) 2016/798

Nu au existat derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (ECM), decise în conformitate cu articolul 15 din Directiva (UE) 2016/798, *Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (ECM)*.

2.7. Certificări de siguranță, autorizații de siguranță și alte certificate emise de ASFR

Referire la cerință: art. 16 din Directiva (UE) 2016/798, art. 19 (c) din Directiva (UE) 2016/798, art. 24 din Directiva (UE) 2016/797, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 , art.14 din Directiva 2007/59 / CE și art. 20 din Directiva 2007/59 / CE).

2.7.1. Certificate unice de siguranță și autorizații de siguranță

1. Situația certificatelor și autorizațiilor de siguranță emise în anul 2023 este următoarea:
1.1. Numărul și beneficiarii de certificate unice de siguranță noi:

Au fost emise de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR **2 certificate unice de siguranță noi** pentru următorii beneficiari (operatori de transport feroviar):

- **Manage Log SRL,**
- **Global Grain Logistics SRL**

și s-a evaluat partea națională pentru un certificat unic de siguranță nou emis de către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate:

- **FOXrail Zartkörűen Működő Részvénytársaság**

- 1.2. Numărul și solicitanții certificatelor unice de siguranță reînnoite :
Nu au fost reînnoite certificate unic de siguranță operatorilor de transport feroviar.

- 1.3. Numărul și solicitanții certificatelor unice de siguranță actualizate/modificate:
A fost emis un certificat unic de siguranță actualizat/modificat operatorului de transport feroviar **Transferoviar Grup S.A**, autoritatea emitentă fiind Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR.

Au fost evaluate părțile naționale pentru actualizarea/modificarea a două certificate unice de siguranță actualizate/modificate - operatorilor de transport feroviar **Komplex Rail Vasúti Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság și CER Hungary Közép-Európai Vasúti Árufuvarozási, Kereskedelmi és Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság**, autoritatea emitentă fiind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

- 1.4. Numărul de certificate unice de siguranță revocate/restricționate și motivele principale:
● Nu au fost certificate unice de siguranță revocate/restricționate.

- 1.5. Numărul și solicitanții de autorizații de siguranță noi
● Nu au fost cazuri.

- 1.6. Numărul și solicitanții autorizațiilor de siguranță reînnoite:
● Nu au fost cazuri.

- 1.7. Numărul și solicitanții autorizațiilor de siguranță modificate:
Au fost emise 2 autorizații de siguranță actualizate (modificată/revizuită) pentru gestionarii de infrastructură:

1. RC - CF TRANS SRL
2. TRANSFEROVIAR INFRASTRUCTURA NEINTEROPERABILA

- 1.8. Număr de autorizații de siguranță revocate și motivele principale:
● Nu au fost cazuri.

2. Modificări ale strategiei și procedurii legate de procesul Certificat unic de siguranță / Autorizație de siguranță):

Ordinul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor nr. 232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România a fost modificat prin OMTI nr.2302/2023.

Rezultatele discuțiilor privind rezultatele supravegherii cu alte ANS în contextul certificării / autorizării

- Nu a fost cazul.



2.7.2. Autorizații pentru vehicule

Au fost eliberate în cursul anului 2023 un număr de **50** autorizații de tip / introducere pe piață eliberate, după cum urmează:

a) prima autorizare:

- Grup Feroviar Român SA (2 autorizații);

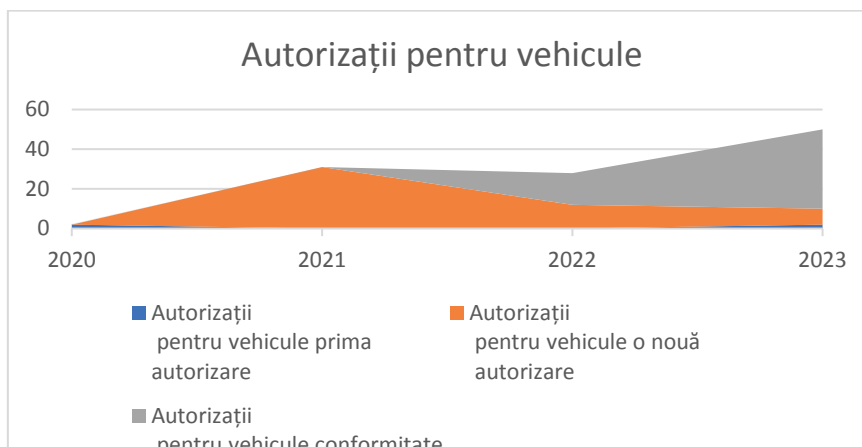
b) o nouă autorizare:

- Tehnotrans Feroviar SRL (1 autorizație);
- Reloc SA (1 autorizație);
- Astra Transcarpatic SRL (1 autorizație);
- Transferoviar Călători SRL (2 autorizații);
- Constantin Grup SRL (1 autorizație);
- Marub SA (1 autorizație);
- Arriva Trains SRL (1 autorizație);

c) conformitate cu un tip autorizat:

- Softronic SRL (6 autorizații);
- Regio Călători SRL (17 autorizații);
- Remarul 16 Februarie SA (1 autorizație);
- Transferoviar Călători SRL (13 autorizații);
- Romania Euroest SA (2 autorizații);
- Vest Trans Rail (1 autorizație).

Graficul de mai jos ilustrează evoluția numărului de autorizații acordate pentru vehicule în perioada 2020-2023 de către ASFR:

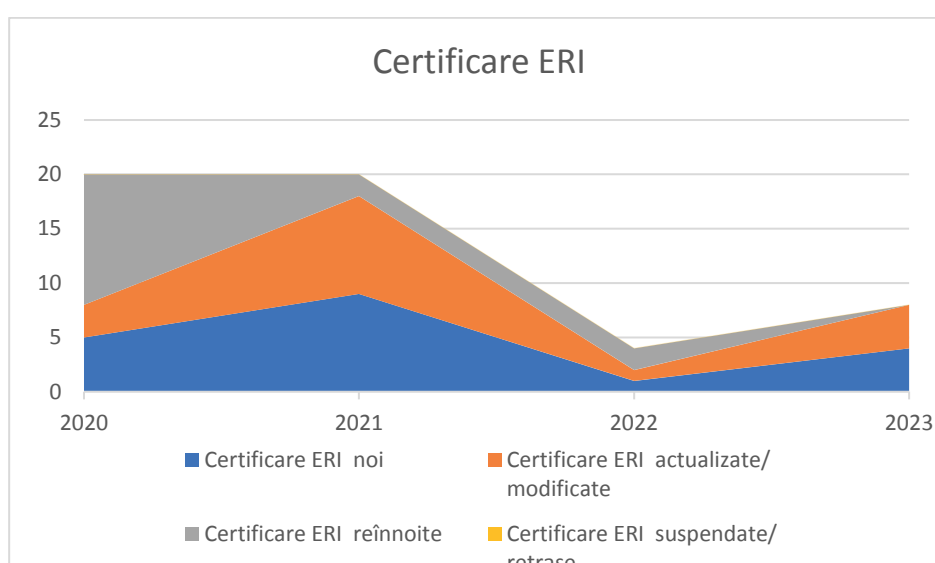


Se poate observa o creștere semnificativă a numărului de autorizații pentru o nouă autorizare în 2021, urmată de o scădere și stabilizare în 2022 și 2023. Autorizațiile pentru vehicule conforme cu un tip autorizat cresc constant în 2022 și 2023, sugerând o tendință de consolidare a acestui tip de vehicule în sistemul feroviar românesc. În ceea ce privește numărul de autorizații pentru prima autorizare, acesta rămâne constant și nesemnificativ în perioada analizată.

2.7.3. Entități responsabile de întreținere (ERI) Certificare ERI vehicule feroviare

- a) În calitate de organism de certificare ERI, ASFR a eliberat în anul 2023:
- 4 certificate noi de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
 - 4 certificate actualizate/modificate de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
 - 5 certificate noi de conformitate pentru funcții de întreținere;
 - 3 certificate reînnoite de conformitate pentru funcții de întreținere;
 - 19 certificate actualizate/modificate de conformitate pentru funcții de întreținere;
- b) Nu au existat certificate suspendate sau retrase.

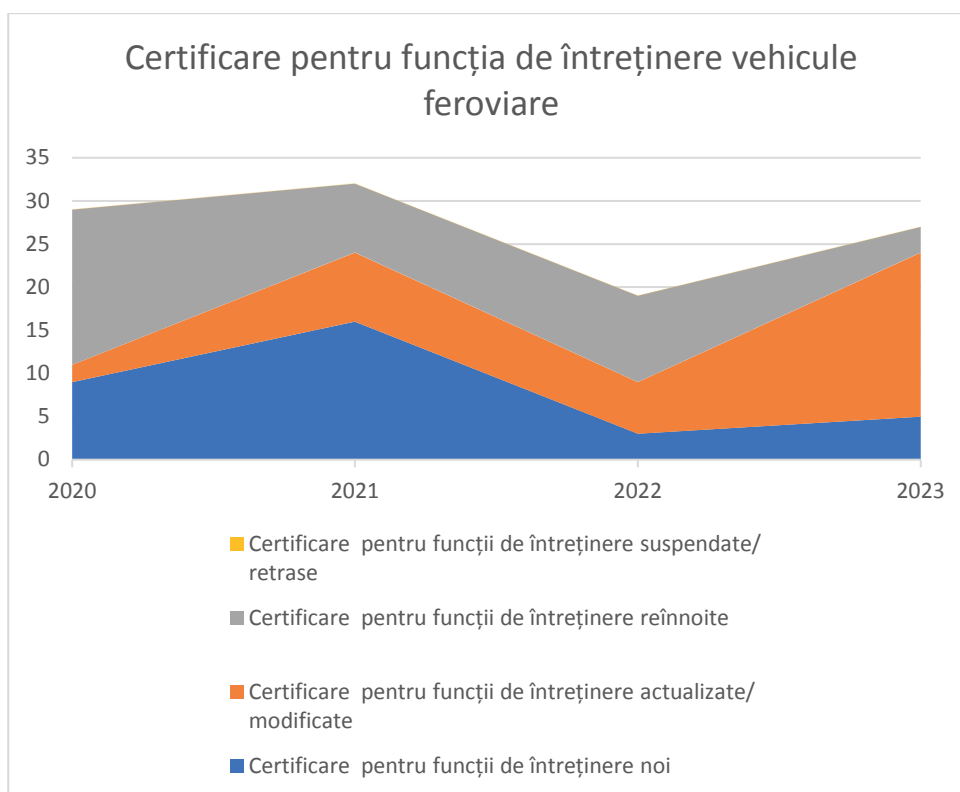
Evoluția certificării Entităților Responsabile cu Întreținerea (ERI) /Entități care efectuează funcții de întreținere, externalizate de o entitate responsabilă cu întreținerea, se prezintă astfel :



Graficul prezintă date referitoare la certificările ERI pentru perioada 2020-2023.

Se poate observa că 2021 marchează un vârf atât pentru certificările noi, cât și pentru cele reînnoite, iar numărul certificărilor actualizate/modificate este considerabil. În 2022, toate categoriile scad brusc, sugerând o reducere a activității de certificare, dar în 2023 se observă o ușoară creștere, mai ales la certificările actualizate și modificate. Suspendările/retragerile de certificări sunt inexistente.

Concluzie: După un vârf în 2021, procesul de certificare a cunoscut o reducere bruscă, dar a început să se redreseze în 2023. Toate aceste fluctuații reflectă evoluția pieței feroviare în ceea ce privește procesul de întreținere vehicule.



Acest grafic evidențiază certificările acordate pentru funcțiile de întreținere a vehiculelor feroviare în perioada 2020-2023.

Se poate observa că, similar graficului anterior, toate categoriile de certificare cunosc o scădere în 2022, dar se observă o ușoară recuperare în 2023, cu o creștere vizibilă în certificările reînnoite și actualizate. De asemenea, certificările suspendate/retrase sunt practic inexistente.

Concluzie: 2021 a fost un an cu activitate intensă de certificare, urmat de o scădere în 2022 și o redresare moderată în 2023, în special pentru certificatele reînnoite.

Toate cele trei grafice indică o creștere a activităților de certificare ERI și a funcțiilor de întreținere, precum și de autorizare a vehiculelor până în 2021, urmată de o scădere semnificativă în 2022 și o ușoară revenire în 2023, ceea ce indică, pe lângă o stabilizare a proceselor, o adaptare la cerințele pieței feroviare.

Principalele cazuri de neconformități detectate de ASFR în timpul activităților sale de supraveghere au avut în vedere :

- nerespectarea cerințelor din Regulamentul (UE) nr. 779/2019 Anexa II, secțiunea I, pct. 2 și pct. 5 privind stabilirea măsurilor de ținere sub control a riscurilor de interfață (inclusiv pentru procesele de întreținere externalizate) și a responsabilităților pentru gestionarea schimbărilor de echipament, proceduri, organizare, personal sau interfețe;

- nerespectarea cerințelor din Regulamentul (UE) nr. 779/2019 art. 9 și Anexa II, secțiunea I, pct. 3.1 și secțiunea IV pct. 7 privind monitorizarea proceselor funcțiilor de întreținere externalizate, având în vedere responsabilitatea organizației pentru rezultatele activităților de întreținere pe care le gestionează în calitate de entitate responsabilă cu întreținerea;

- nerespectarea cerințelor din Regulamentul (UE) nr. 779/2019 art. 4, privind modul de monitorizare a întreținerii componentelor critice pentru siguranță în cadrul organizației și respectiv la interfața cu organizațiile unde a fost externalizată funcția de efectuare a întreținerii.

Referitor la modificările la strategie și procedură legate de procesul de certificare ERI:

- nu au fost efectuate modificări referitoare la strategie și/sau a procedurilor legate de procesul de certificare.

2.7.4. Permise de mecanic de locomotivă

2.7.4.1. Situația permiselor de mecanic de locomotivă emise, modificate, reînnoite, suspendate și retrase în anul 2023:

- permise de mecanic de locomotivă emise – **585**;
- permise de mecanic de locomotivă modificate – **0**;
- permise de mecanic de locomotivă reînnoite – **0**;
- permise de mecanic de locomotivă suspendate – **23**.

2.7.4.2. Numărul permiselor de mecanic de locomotivă retrase în anul 2023: **38**.

Cauzele de suspendare/retragere a permiselor de mecanici de locomotivă constau în nerespectarea de către mecanici a atribuțiilor de serviciu și/sau a prevederilor din normele naționale de siguranță feroviară, precum:

- absența avizului medico-psihologic în termen de valabilitate sau declararea mecanicului de locomotivă ca inapt;
- neefectuarea funcției de mecanic în ultimele 12 luni;
- depășirea semnalelor fixe sau mobile care «ordonă oprirea» ori «manevra interzisă», a indicatoarelor care interzic trecerea ori a mărcilor de siguranță de către convoaiele de manevră, locomotiva izolată sau alte vehicule feroviare la manevră, fără respectarea prevederilor prevăzute în normele naționale de siguranță feroviară;
- efectuarea serviciului în legătură directă cu siguranța circulației, după depășirea duratei de lucru reglementate;
- părăsirea locomotivei de către mecanicul de locomotivă, fără respectarea prevederilor prevăzute în normele naționale de siguranță feroviară și/sau în sistemele de management al siguranței proprii operatorului economic angajator;
- nerespectarea opririlor trenurilor de călători stabilite în livretele de mers sau în mersul întocmit cu ocazia punerii în circulație a trenurilor suplimentare;
- executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare constatată sub influența băuturilor alcoolice și/sau a substanțelor psihoactive.

2.7.4.3. În cursul anului 2023 au fost emise 31 Declarații de Recunoaștere a Centrelor de Formare a mecanicilor de locomotivă noi, reînnoite sau modificate. Din care 1 nouă, 16 reînnoite și 14 modificate.

Principalele motive ale modificărilor au fost:

- introducerea de material rulant nou;
- modificare listă formatori/evaluatori.

2.7.5. Activitatea de licențiere feroviară se desfășoară de către ASFR în conformitate cu prevederile din **Legea nr. 202/2016** privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul

feroviar unic european, respectiv ale **HG nr. 361/2018** privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar.

A. Licențe de transport feroviar (LTF) și licențe pentru efectuarea serviciilor numai pentru manevră feroviară(LMF)

În perioada **01 ianuarie 2023 – 31 decembrie 2023**, activitatea de acordare a LTF și LMF s-a concretizat în:

- a. **Acordarea unui număr de 3 licențe noi**, din care:
 - **2 licențe** de transport feroviar de marfă,
 - **1 licență** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară.
- b. **Acordarea a 2 licențe temporare de transport feroviar** care înlocuiește licența permanentă pentru perioada restructurării financiare a operatorului de transport feroviar.
- c. **Acordarea vizei periodice**, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **27 licențe**, din care:
 - **2 licențe** de transport feroviar de călători,
 - **12 licențe** de transport feroviar de marfă,
 - **2 licență** de transport feroviar de călători și de marfă,
 - **11 licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
- d. **Emiterea unei licențe duplicat** de transport feroviar de marfă care înlocuiește licența originală ca urmare a notificării pierderii documentului original de către deținător
- e. **Emiterea a 68 anexe** la licențe pe baza documentelor doveditoare ale îndeplinirii cerințelor în materie de asigurare a responsabilităților civile, la expirarea polițelor de asigurare sau la modificarea licenței, din care:
 - **5 anexe** pentru licențe de transport feroviar de călători,
 - **37 anexe** pentru licențe de transport feroviar de marfă,
 - **3 anexe** pentru licențe de transport de călători și marfă,
 - **23 anexe** pentru licențe pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară
- f. **Modificarea unui număr de 2 licențe**, astfel:
 - **1 licență** de transport feroviar de marfă ca urmare a schimbării adresei sediului social
 - **1 licență** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară ca urmare a schimbării denumirii societății.
- g. **Suspendarea unui număr de 4 licențe**, din care:
 - **1 licență** de transport feroviar de marfă la care s-a menținut suspendarea ca urmare a declanșării procedurii generale de insolvență,
 - **1 licență** de transport feroviar de marfă ca urmare a neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară,
 - **2 licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară ca urmare a notificării societății privind întreruperea activității de manevră feroviară.
- h. **Încetarea suspendării** pentru **1 licență** de transport feroviar ca urmare a eliminării în termen a neconformităților care au condus la suspendare.
- i. **Retragerea** unui număr de **2 licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară: **1 licență** ca urmare a neeliminării neconformităților care au condus la suspendare, iar **1 licență** retrasă la solicitarea societății deținătoare.
- j. **Evaluarea/reevaluarea capacității financiare** pentru un număr de **64 operatori** de transport feroviar (OTF) și operatori numai de manevră feroviară (OMF), astfel:
 - **33 OTF** marfă,

- 5 OTF călători,
 - 3 OTF marfă și călători,
 - 23 OMF,
- k. Emiterea a 2 decizii de neacordare licențe** pentru un număr de **2 dosare** depuse pentru acordare astfel: **pentru 1 licență** de transport feroviar de marfă și **1 licență** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară ca urmare a netransmiterii documentației complete în termenul legal.
- l. Efectuarea** unui număr de **36 vizite de evaluare** la sediul operatorilor: **24 vizite** de evaluare pentru acordarea vizei periodice (14 LTF și 10 LMF) și **12 vizite** de evaluare pentru acordarea de licențe noi (2 LTF, 1 LMF și 9 LIT).
- m. Efectuarea** unui număr de **32 acțiuni de verificare anuală** la sediul operatorilor de transport feroviar/operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, în vederea evaluării modului în care sunt respectate și menținute cerințele care au stat la baza acordării/reexaminării periodice a licențelor, astfel:
- 2 acțiuni la OTF călători,
 - 17 acțiuni la OTF marfă,
 - 3 acțiuni la OTF marfă și călători,
 - 10 acțiuni la OMF.

La sfârșitul perioadei analizate, în Registrul Operatorilor de Transport Feroviar/Registrul operatorilor care efectuează numai manevră feroviară, gestionate la nivelul serviciului specializat al ASFR, erau înregistrați:

- **41** operatori de transport feroviar pentru servicii de transport feroviar de călători și/sau marfă, din care: **5** operatori licențiați pentru transport feroviar de călători, **3** operatori licențiați pentru transport feroviar de călători și marfă, **33** operatori licențiați pentru transport feroviar de marfă din care **1** licență temporară pentru transport feroviar de marfă,
- **23 operatori** licențiați pentru servicii numai de manevră feroviară.

Situația licențelor de transport feroviar și manevră feroviară acordate, vizate, modificate, suspendate sau retrase în perioada 2021-2023, este prezentată în tabelul de mai jos:

Tip activitate specifică	Licență transport feroviar tip A (călători)			Licență transport feroviar tip B (marfă)			Licență transport feroviar tip A+B (călători + marfă)			Licență transport feroviar tip C (manevră)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Anul	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Acordare licențe noi	-	-	-	3	3	2	-	-	-	4	-	1
Vizare periodică	2	3	2	7	16	12	4	1	2	10	10	11
Modificare (domeniu, denumire, adresă etc.)	-	-	-	3	4	1	-	-	-	-	-	1
Reactualizare anexă	5	5	5	24	38	37	5	3	3	25	21	23
Suspendare	-	-	-	1	5	2	1	-	-	-	2	2

Încetare suspendare	-	-	-	1	2	1	-	-	-	1	-	-
Retragere	-	-	-	1	1	-	-	-	-	2	2	2

În conformitate cu prevederile legale în vigoare, activitățile specifice de acordare a licențelor includ și efectuarea de vizite de evaluare la sediul solicitanților/deținătorilor de licențe în perioada premergătoare acordării unei licențe noi sau acordării vizei periodice, precum și verificări anuale ale modului de respectare și menținere a cerințelor care au stat la baza acordării licențelor de transport feroviar (LTF și LMF). Cu aceste ocazii sunt verificate originalele documentelor care au stat la baza întocmirii documentației depuse la ASFR precum și toate celelalte documente care dovedesc îndeplinirea cerințelor impuse prin actele normative în vigoare.

B. Licențe de intermediere a activității de transport pe calea ferată (LIT)

Conform prevederilor art. 16 alin. (3) lit. c) din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, ASFR este desemnat să efectueze activitatea de *acordare de licențe operatorilor care efectuează intermedierea activității de transport pe calea ferată*. Prin HG nr. 361/2018, a fost aprobată *Procedura pentru acordarea licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată – Anexa nr. 2*.

În perioada **01 ianuarie 2023 – 31 decembrie 2023**, activitatea de acordare a LIT s-a concretizat în:

- a. **Acordarea** unui număr de **9** licențe noi,
- b. **Acordarea vizei periodice**, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **26 licențe**,
- c. **Modificarea** unui număr de **6 licențe**, ca urmare a extinderii domeniului licenței/modificării datelor de contact/schimbarea formei juridice a societății,
- d. **Suspendarea** unei **licențe**, ca urmare a netransmiterii documentelor în vederea vizării periodice a licenței,
- e. **Retragerea** unui număr de **3 licențe**, ca urmare a neeliminării neconformităților care au condus la suspendare,
- f. **Încetarea suspendării** pentru **1 licență** de intermediere a activității de transport pe calea ferată ca urmare a eliminării în termen a neconformităților care au condus la suspendare.

De asemenea, ca urmare a expirării termenului de valabilitate, a fost efectuată evaluarea a **9 polițe** privind **asigurarea de răspundere civilă** a caselor de expediții, în vederea menținerii capacității financiare a licenței pentru efectuarea serviciilor de intermediere a activității de transport pe calea ferată.

A fost emisă **1 decizie de neacordare** a licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată ca urmare a neîndeplinirii cumulative a cerințelor pentru obținerea licenței/ netransmiterii documentației complete în termenul legal.

Situația licențelor de intermediere a activității de transport pe calea ferată acordate, vizate, modificate, suspendate sau retrase în perioada 2021 - 2023, este prezentată în tabelul de mai jos:

TIP ACTIVITATE SPECIFICĂ	Licență de intermediere a activității de transport pe calea ferată			
	<i>Anul</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>
Acordare licențe noi		4	11	9
Vizare periodică		23	19	26
Modificare (domeniu, denumire, adresă etc.)		5	2	6
Reevaluare capacitate financiară		6	4	9
Suspendare		2	3	1
Încetare suspendare		1	-	1
Retragere		3	2	3
Decizie neacordare licență		2	2	1

La sfârșitul perioadei analizate în *Registrul intermediarilor de transport feroviar* gestionat la nivel structurii specializate din ASFR, erau înregistrați **65 operatori economici licențiați**.

C. Licențe pentru transport urban cu metroul

Acordarea licențelor pentru transport urban cu metroul a fost prevăzută ca activitate a ASFR prin Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, fiind reglementată prin *Procedura pentru acordarea licenței pentru transport urban cu metroul* - Anexa nr. 3 la HG nr. 361/2018.

Singurul operator de transport urban cu metroul din România este societatea **METROREX S.A.**, cu sediul în București, operator licențiat pentru transport urban cu metroul din anul 2018. În anul 2023 s-a **reactualizat anexa** la licență și s-a efectuat reevaluarea / **evaluarea anuală** a cerinței **privind capacitatea financiară** a operatorului.

2.7.6. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță

În scopul armonizării criteriilor de luare a deciziilor cu privire la proiectele de acte normative europene sau naționale, ASFR a realizat un schimb eficient de opinii, propuneri și date, cu celelalte autorități naționale de siguranță ale statelor membre ale Uniunii Europene, în temeiul alineatului (4) al art. 18 al Directivei (UE) 2016/ 798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară. Acest lucru s-a realizat inclusiv prin participarea în regim fizic sau online la reuniunile Rețelei NSA, constituită conform art. 38 al Regulamentului (UE) 2016/ 796 din 11 mai 2016 al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Uniunii Europene, precum și la ateliere de lucru și reuniuni ale grupurilor de lucru comune organizate de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

În ceea ce privește cooperarea cu autoritățile naționale de siguranță din Statele Membre UE învecinate, au fost încheiate în cursul anului 2023 acorduri de cooperare între ASFR și autoritățile naționale de siguranță din Bulgaria și Ungaria. Astfel, pe 25 octombrie 2023 a fost semnat, la București, acordul de cooperare dintre ASFR și autoritatea națională de siguranță din Bulgaria, RAEA.



Ulterior, pe 5 decembrie 2023, la Budapesta, a fost încheiat acordul de cooperare dintre ASFR și autoritatea națională de siguranță din Ungaria, instituție în cadrul Ministerului Construcțiilor și Transporturilor (EKM). Aceste acorduri stabilesc condițiile de aplicare a prevederilor Art. 10 (8) din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, precum și ale Art. 21 din Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană.

De asemenea, a existat un schimb sistematic de informații cu autoritatea națională maghiară de siguranță în ceea ce privește solicitări ale unor întreprinderi feroviare maghiare de includere în certificatele unice de siguranță ale acestora a operării pe secțiile de frontieră din România, până la stațiile cele mai apropiate.



Acordurile includ dispoziții practice pentru coordonarea și interacțiunea dintre autoritățile de siguranță din România și Bulgaria, respectiv România și Ungaria, schimbul de informații esențiale legate de siguranța feroviară, aspecte de interes comun privind eliberarea certificatelor unice de

siguranță, autorizațiilor de siguranță și a autorizațiilor pentru vehicule și tipuri de vehicule precum și supravegherea de siguranță în comun, în conformitate cu legislația europeană și națională.

2.7.7. Schimb de informații între ASFR și actorii din domeniul feroviar

ASFR și sectorul feroviar fac un schimb de informații relevante privind siguranța cu scopul ca întreprinderile feroviare, administratorul/gestionarii de infrastructură, entitățile responsabile cu întreținerea și contractanții lor utilizează un sistem de gestionare a siguranței feroviare și garantează ținerea sub control a riscurilor proprii, a riscurilor de interfață și a riscurilor care apar cu ocazia schimbărilor semnificative.

Schimbul de informații are loc cu ocazia acțiunilor de supraveghere și cu ocazia întâlnirilor directe organizate la nivel de management de vârf.

În cadrul schimbului de informații între ASFR și administratorul respectiv gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă, au fost stabilite planuri cu măsuri pentru remediere, termene și responsabilități, astfel încât aceste neconformități să fie eliminate, iar infrastructura feroviară publică să fie menținută în regim normal de funcționare și în parametrii instrucționali de siguranță.

Grupul de lucru constituit în baza OMTI nr. 1.306/2022 și din care fac parte reprezentanți ai MTI, ai ASFR, ai CNCF CFR S.A., precum și ai tuturor operatorilor feroviari din România interesați, la nivel de subgrupuri specializate, și care are ca obiectiv stabilirea setului de norme naționale de siguranță feroviară care vor fi notificate în sistemul „Single Rules Database” al Agenției și-a continuat activitatea și în cursul anului 2023.

2.8. Supravegherea

2.8.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor Strategia de Supraveghere a ASFR

Activitatea de supraveghere desfășurată de ASFR are la bază evaluarea eficacității sistemelor de management al siguranței feroviare, evaluarea aplicării corecte a metodelor comune de siguranță, în concordanță cu dimensiunea entităților supravegheate cu scopul de a se asigura că toate cerințele necesare sunt respectate de către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar.

Strategia ASFR de supraveghere este corelată cu prevederile cadrului legislativ specific al Uniunii Europene și ale legislației naționale. Astfel, în elaborarea strategiei de supraveghere a ASFR se ține cont, în mod specific, de prevederile următoarelor acte normative europene:

- Regulamentul delegat (UE) 761/2018 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 798/2016 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei;

- Regulamentul delegat (UE) 762/2018 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei;

- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea

vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;

- Directiva (UE) 798/2016 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară transpusă prin OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară;

- Regulamentul (UE) 796/2016 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004;

- Directiva (UE) 797/2016 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, transpusă prin HG nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

În contextul dezvoltării cadrului european de reglementare în domeniul siguranței transporturilor, pornind de la exemplul sistemului aviației civile, a fost adoptat și în domeniul feroviar conceptul de cultură de siguranță justă, definită la art. 2 (12) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă. Astfel, în ceea ce privește transportul feroviar, „cultură justă” înseamnă o abordare constructivă, cu rol preventiv, prin intermediul căreia salariații, în special cei cu atribuții și responsabilități în siguranța circulației, nu sunt în mod automat și exclusiv sancționați pentru acțiuni greșite, omisiuni sau decizii cu impact negativ, în cazul în care acestea au fost neintenționate. Prin cooptarea și motivarea respectivilor salariați, se încearcă aflarea cauzelor, a circumstanțelor care, în condiții similare, ar putea conduce la repetarea unor neconformități sau chiar la incidente/accidente în transportul feroviar. Desigur, cultura justă nu presupune în niciun caz tolerarea neglijențelor grave, a încălcărilor deliberate și a actelor de distrugere.

Pentru a duce la îndeplinire activitatea de supraveghere, ASFR ia următoarele măsuri:

- culege și analizează date/informații provenite din surse diverse pentru a le folosi la elaborarea/actualizarea strategiei și a planurilor de supraveghere. Sursele sunt informațiile culese în cursul evaluării sistemelor de management al siguranței, rezultatele activităților de supraveghere anterioare, informațiile provenite din autorizarea subsistemelor sau a vehiculelor, rapoartele de investigare a accidentelor/incidentelor respectiv recomandările AGIFER, alte rapoarte sau date privind accidentele/incidentele, rapoartele anuale privind siguranța transmise de întreprinderile feroviare sau de administratorii de infrastructură, rapoartele anuale privind întreținerea transmise de entitățile responsabile cu întreținerea, sesizările din partea clienților și alte surse relevante;

- identifică domenii de risc pentru activități de supraveghere specifice, inclusiv cele care rezultă din integrarea și gestionarea factorilor umani și organizaționali;

- elaborează planuri de supraveghere, indicând modul în care va pune în aplicare strategia de supraveghere;

- realizează o estimare a resurselor necesare pentru punerea în aplicare a planurilor, pe baza domeniilor specifice identificate;

- atribuie resurse pentru a pune planul sau planurile în aplicare;

- abordează aspectele referitoare la operațiunile sau la infrastructurile transfrontaliere, prin cooperarea cu alte autorități naționale de siguranță.

Procedura de supraveghere

Activitatea de supraveghere a fost desfășurată de către salariații celor 3 servicii din cadrul Direcției Certificare și Supraveghere Siguranță Feroviară (Serviciul Certificare ERI, Serviciul Certificare de Siguranță, Serviciul Supraveghere Siguranță Feroviară) și ai Inspectoratelor de Siguranță Feroviară 1-8.

Competența personalului care efectuează activități de supraveghere este evaluată periodic și este menținută prin cursuri de formare profesională.

În cadrul activității de supraveghere ASFR evaluează:

- performanța sistemelor de management al siguranței;
- performanța sistemelor de întreținere a vehiculelor feroviare;
- nivelul de maturitate a managementului;
- nivelul de siguranță și performanța în materie de siguranță conform metodelor comune de siguranță;
- nivelul de cultură de siguranță.

De asemenea ASFR face o evaluare mai detaliată a noilor actori intrați pe piață în urma certificării pentru a se asigura că măsurile de siguranță ale acestora sunt corespunzătoare pentru atingerea obiectivelor de siguranță.

ASFR a stabilit prioritățile strategice pe care ar trebui să le acopere:

- evaluarea sistemelor de management al siguranței și a sistemelor de întreținere a vehiculelor feroviare;
- realizarea cooperării cu alte autorități de siguranță prin schimb de informații relevante referitoare la operatorii de transport care desfășoară activități feroviare în România și în alte state membre UE;
- realizarea colaborării cu autoritățile de siguranță din țările vecine;

ASFR a efectuat supravegherea de siguranță feroviară prin:

a) **acțiuni de audit** - proces sistematic, independent și documentat, în scopul obținerii de dovezi de audit, de analiză a activității desfășurate de operatorii de transport feroviar de călători și/sau de marfă, administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii care efectuează numai manevră feroviară, entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, operatorii economici care efectuează funcțiile de întreținere, cu impact asupra siguranței feroviare și asupra calității produselor și a serviciilor publice, inclusiv asupra drepturilor călătorilor în transportul feroviar de călători, precum și evaluarea activității pentru a determina măsura în care sunt îndeplinite criteriile de audit;

b) **acțiuni de inspecție** – care pot fi:

- inspecție de stat - activitatea de verificare, programată, ordonată sau inopinată, a respectării cerințelor unor elemente individuale din sistemul de management al siguranței sau a altor cerințe care au stat la baza obținerii documentelor emise de ASFR, care au impact asupra siguranței feroviare și asupra calității produselor și a serviciilor publice;
- inspecție pe proces - activitatea de verificare desfășurată în cadrul unui audit pentru verificarea respectării cerințelor unor elemente individuale din sistemul de management al siguranței sau a altor cerințe care au stat la baza obținerii documentelor emise de ASFR, care au impact asupra siguranței feroviare și asupra calității produselor și a serviciilor publice;

Prin acestea ASFR s-a asigurat asupra:

- eficacității sistemului de management al siguranței în întregul său;
- eficacității elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței, inclusiv a activităților operaționale.

Contribuții la planificarea activităților de supraveghere

Operatorii economici la care ASFR a efectuat acțiuni de supraveghere au fost: 1 administrator de infrastructură și 4 gestionari de infrastructură, 43 operatori de transport de călători și marfă, 19 operatori care efectuează numai manevră feroviară și 25 entități responsabile cu întreținerea și 29 operatori economici care efectuează funcții de întreținere a vehiculelor feroviare.

Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA este administratorul infrastructurii feroviare publice din România, care administrează și întreține o rețea feroviară de 20.070 km lungime, a șaptea ca mărime din Europa, cu peste 1.700 de stații de cale ferată, terminale de mărfuri și triaje, care

conectează 16.315,9 km linii interoperabile și 3.754,1 km linii neinteroperabile. Rețeaua cuprinde 17.945 de poduri și podețe, 176 de tuneluri și 11.473 km terasamente.

ASFR supraveghează respectarea continuă a obligației legale impuse întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură de a utiliza un sistem de management al siguranței.

În acest scop, ASFR aplică principiile enunțate în metodele comune de siguranță (MCS) pentru supraveghere relevante, garantând faptul că activitățile de supraveghere includ, în special, verificarea aplicării de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură:

- (a) a sistemului de management al siguranței, pentru a-i monitoriza eficacitatea;
- (b) a elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței, inclusiv activitățile operaționale, furnizarea întreținerii și a materialelor și utilizarea contractanților pentru a monitoriza eficacitatea acestora;

În planificarea acțiunilor de supraveghere, ASFR are în vedere următoarele criterii bazate pe risc:

- numărul de accidente/incidente produse în activitatea proprie a OTF și AI / GI;
- numărul de accidente/incidente produse în activitatea OTF și AI / GI determinate de activitățile altor factori implicați din sistemul feroviar și ale terților;
- numărul de precursori ai accidentelor;
- neconformități privind identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor din activitățile proprii sau de interfață;
- neconformități privind elaborarea și aplicarea măsurilor de acoperire a riscurilor, altele decât cele prevăzute în codurile de practică;
- recomandările de siguranță din rapoartele de investigare a accidentelor/ incidentelor;
- neconformități care ar putea genera un impact semnificativ asupra mediului (în transportul mărfurilor periculoase);
- neconformități care au generat perturbații mari în desfășurarea traficului feroviar;
- neconformități privind întreținerea vehiculelor feroviare și/sau a infrastructurii feroviare;
- neconformități rezultate din acțiunile de evaluare a sistemului de management al siguranței cu ocazia reînnoirii/modificării certificatului unic de siguranță sau a autorizației de siguranță;
- neconformități constatate în acțiunile de supraveghere efectuate anterior (evidența centralizată pe aplicația „Situția neconformităților” gestionată de Serviciul Supraveghere Siguranța Feroviară) care nu sunt acoperite sau sunt parțial acoperite de măsuri de eliminare a acestora prin planurile de acțiuni corective;
- neconformități avizate de beneficiari și de alte entități implicate în activitatea de transport feroviar;
- rezultatele activității de monitorizare efectuată de administratorii/gestionarii de infrastructură și de operatorii de transport feroviar;
- gestionarea schimbărilor tehnice, organizaționale și operaționale;
- informații colectate din cooperarea cu alte autorități de siguranță.

Planul de supraveghere

Acțiunile de audit de supraveghere se desfășoară în perioada de valabilitate al unui document emis de ASFR (certificat/autorizație de siguranță, certificat al entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, certificat ERI pentru funcția de întreținere) în baza planurilor de audit elaborate conform Manualului de Audit al ASFR. Domeniile specifice pentru inspecțiile pe procese se stabilesc în baza documentelor analizate de către ASFR în perioada de preaudit.

Acțiunile de inspecție de stat se desfășoară în baza planurilor de supraveghere.

Planurile de supraveghere asigură punerea în aplicare a strategiei de supraveghere pe durata de valabilitate a acesteia.

Acțiunile de supraveghere se desfășoară în patru etape, după cum urmează:

ETAPA 1 - colectarea, analizarea datelor/informațiilor și sintetizarea acestora prin întocmirea planului de supraveghere;

ETAPA 2 - comunicarea planului de supraveghere;

ETAPA 3 - punerea în aplicare a planului de supraveghere și finalizarea activității de supraveghere prin întocmirea raportului de audit sau a notei de constatare și diseminarea rezultatelor supravegherii cu operatorul de transport feroviar sau cu administratorul/gestionarul infrastructurii, respectiv diseminarea informațiilor relevante către compartimentele interesate din cadrul ASFR;

ETAPA 4 - verificarea implementării planului/planurilor de acțiune de către operatorul de transport feroviar sau administratorul/gestionarul infrastructurii și/sau a măsurilor corective dispuse de către ASFR în urma acțiunilor de supraveghere.

ASFR elaborează un plan de supraveghere cadru în care indică modul în care pune în aplicare prezenta strategie de supraveghere pe durata ciclului de valabilitate al unui certificat/autorizații de siguranță identifică și elaborează planuri specifice pentru fiecare acțiune, în care stabilește domeniile pentru activități de supraveghere specifice.

Criterii de luare a deciziilor

În vederea efectuării activității de supraveghere, ASFR culege și analizează date/informații provenite din surse diverse pentru a le folosi la elaborarea planurilor de supraveghere.

Pentru pregătirea planului de supraveghere, ASFR colectează în formații din diverse surse, cum ar fi:

- activitatea de evaluare a sistemelor de management al siguranței;
- rezultatele activităților de supraveghere anterioare;
- controalele și inspecțiile de stat;
- statistica accidentelor/incidentelor feroviare;
- avizările zilnice privind neconformitățile produse în activitatea de transport feroviar transmise de către Revizoratul General de Siguranța Circulației din cadrul CNCF „CFR” SA;
- informațiile provenite din autorizațiile subsistemelor sau ale vehiculelor;
- rapoartele de investigare ale accidentelor/incidentelor feroviare;
- rapoartele anuale privind siguranța transmise de operatorii de transport feroviar sau de administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară;
- rapoartele anuale privind întreținerea transmise de entitățile responsabile cu întreținerea;
- plângerile din partea publicului;
- alte surse relevante.

Acțiunile de supraveghere se desfășoară în perioada de valabilitate a unui document emis (autorizație/certificat unic de siguranță/certificat ERI/FI) în conformitate cu regulamentele europene aplicabile pe baza convențiilor de supraveghere și vizează:

- i. eficacitatea sistemului de gestionare a siguranței;
- ii. eficacitatea elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de gestionare a siguranței, inclusiv a activităților operaționale.

ASFR publică pe site strategia de supraveghere și comunică operatorilor economici supravegheați planul acțiunilor de supraveghere, obiectivele și, ulterior, rezultatele acestor acțiuni.

De asemenea, ASFR verifică eficacitatea măsurilor corective dispuse în urma acțiunilor de supraveghere și a planurilor de acțiune implementate de către operatorul de transport feroviar sau de către administratorul/gestionarii de infrastructură și a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare.

La nivel intern, în cadrul ASFR, are loc un schimb constant de informații între compartimentele care efectuează supravegherea și cele care efectuează certificarea/autorizarea.

Principalele reclamații referitoare la deciziile luate.

Nu au fost reclamații.

2.8.2 Rezultatele supravegherii

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, în conformitate cu prevederile OMT nr. 650/1998, OMTI nr. 1650/2023, HG108/2019, OMT nr. 410/1999, OMTCT nr. 2262/2006, Regulamentul (UE) nr. 763/2018, OMTIC 232/2020, Regulamentul (UE) nr. 761/2018, prin personalul cu atribuții de control și inspecție de stat, a efectuat în anul 2023 acțiuni de inspecție de stat și alte activități asimilate inspecțiilor de stat, în unitățile subordonate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau aflate sub autoritatea acestuia, în societățile comerciale care furnizează produse sau servicii pentru calea ferată și metrou, în unitățile operatorilor de transport feroviar, la administratorul infrastructurii feroviare publice, gestionarii de infrastructură feroviară, la deținătorii de linii ferate industriale și material rulant.

De asemenea, în baza programului trimestrial de control aprobat de Conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, s-au efectuat acțiuni de control de stat.

În aceeași perioadă de timp, ASFR a efectuat audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea - ASERI și audituri de evaluare în vederea certificării de siguranță – AECS și audituri de evaluare pentru actualizare / modificare certificate ERIV / FIV - AERIV.

Nr. crt.	Tipul activității	Abrev.	Numărul activităților	Observații
1	Audituri supraveghere de siguranță	ASSF	13	-
2	Audituri de evaluare pentru certificare de siguranță	AECS	0	
3	Audituri de supraveghere a ERIV/FI	ASCERI	212	-
4	Audituri pentru actualizare / modificare certificate conformitate ERIV/FI	ASCERI	21	-
5	Total audituri	A	246	-
6	Controale de stat	CS	101	-
7	Inspecții de stat programate	IS	510	-
8	Inspecții de stat ordonate în afara programului stabilit	ISO	257	-
9	Însoțiri de trenuri	IT(km)	125356	-
10	Evaluări	E	360	-
11	Atestări	AT	1125	-
12	Autorizări	AUT	2956	-

13	Total activități	Activ.	5308	-
14	Avertismente	AV	47	-
15	Amenzi	AM	10	-
16	Total procese verbale contravenții	PV		-

2.8.3. Coordonare și cooperare

Prin intermediul Planului comun de măsuri încheiat între ASFR și Inspectoratul General al Poliției Române – Direcția Poliția Transporturi, în cursul anului 2023 au fost organizate acțiuni comune de control la administratorul/gestionarii de infrastructură și la operatorii de transport feroviar.

2.9. Aplicarea CSM-urilor relevante de către RU și IM

2.9.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței

Cu ocazia verificării de către ASFR a modului de aplicare MCS în cadrul SMS au fost constatate unele cazuri de deficiențe, după cum urmează:

- Nu au fost ținute sub control toate riscurile pentru siguranța activităților de exploatare în ceea ce privește planificarea, gestionarea și controlul circulației trenurilor.
- Nu s-a făcut dovada evaluării potențialelor riscuri înainte de implementarea unor modificări de natură organizațională și operațională, aduse sistemului de management al siguranței implementat de organizație, precum și dovada analizării schimbărilor conform prevederilor Regulamentului (UE) nr. 402/2013 și, după caz, încadrării acestora în „semnificative” în vederea aplicării procesului de management sau în „nesemnificative” în urma elaborării unei documentații care să justifice decizia respectivă.
- Au fost cazuri în care nu s-a realizat analiza periodică, cel puțin trimestrial, a defectărilor în termen de garanție și modul de tratare la ramura vagoane.
- Au fost cazuri în care au fost utilizate în remorcarea trenurilor de călători locomotive ale căror condiții tehnice de circulație sunt restricționate la viteze de circulație mai mici decât cele prevăzute în livretele de mers ale trenurilor de călători.
- În cazul funcției de efectuare a întreținerii vagoanelor de călători, nu au fost înregistrate și furnizate unele elemente necesare, în conformitate cu procedurile în vigoare.
- Evidența pericolelor și a riscurilor asociate nu conținea anumite elemente care influențează activitatea de exploatare feroviară.
- Prin sistemul de management al siguranței nu a fost promovată o cultură a încrederii și a învățării reciproce, în care angajații sunt încurajați să contribuie la dezvoltarea siguranței prin raportarea evenimentelor periculoase și prin furnizarea de informații legate de siguranță.
- Responsabilitățile, răspunderile și nivelurile de autoritate ale membrilor personalului al cărui rol afectează siguranța nu au fost definite la toate nivelurile din cadrul organizației, documentate, atribuite și comunicate persoanelor în cauză.
- Nu au fost prezentate dovezi privind gradul de îndeplinire a obiectivelor de siguranță, nu s-a analizat și nu s-a stabilit gradul de îndeplinire a obiectivelor de siguranță deoarece nu s-au prezentat dovezi din care să reiasă că activitățile de monitorizare proprie efectuate de organizație își ating gradul de eficacitate al măsurilor pe care și le-a propus organizația, nefiind prezentate rezultatele scontate/obținute.
- Organizația nu a abordat riscurile asociate cu proiectarea și utilizarea echipamentelor, cu sarcinile, cu condițiile de lucru și cu mecanismele organizaționale, ținând seama atât de capacitățile, cât și de limitările umane.

2.9.2. Aplicarea CSM de către operatorii economici pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în cazul schimbărilor din sectorul feroviar

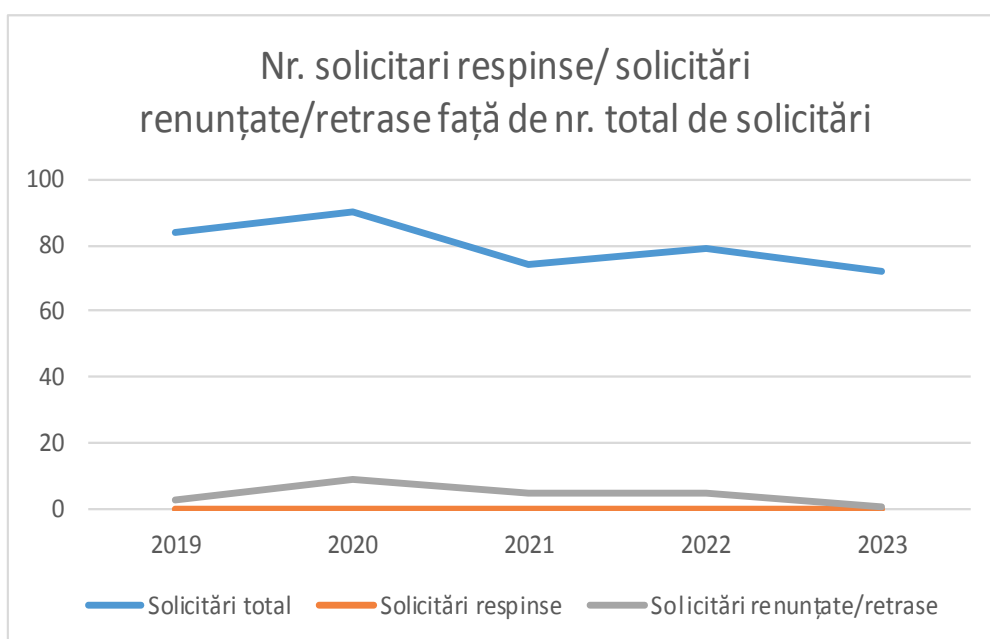
În perioada 01.01-31.12.2023 au intrat în procesul de evaluare 72 de solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar, din care:

- 61 legate de introducerea/scoaterea în/din exploatare a unor vehicule feroviare motoare sau extinderea / restrângerea secțiilor de circulație / zonelor de manevră pe care se desfășoară operațiuni de transport de călători și / sau marfă, respectiv manevră feroviară, în vederea actualizării / modificării certificatelor unice de siguranță deținute de către operatorii feroviar;
- 11 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentată de introducerea pe piață a vehiculelor feroviare/tipurilor de vehicule feroviare;

La sfârșitul anului 2023, din totalul de 72 de solicitări, 70 au fost finalizate prin emiterea rapoartelor de evaluare a siguranței și o solicitare a rămas în curs de finalizare pentru anul 2024.

În anul 2023, ASFR în rol de AsBo nu a respins nicio solicitare.

anul	Solicitări				
	total	finalizate	respinse	renunțate/retrase	în lucru
2019	84	80	0	3	1
2020	90	76	0	9	5
2021	74	68	0	5	1
2022	79	68	0	5	6
2023	72	70	0	1	1



Analizând situația în ultimii 5 ani, se poate concluziona că s-a menținut nivelul scăzut de documentații respinse/neconforme cu procesul descris în *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013* iar numărul dosarelor la care s-a renunțat este în continuare zero, fapt ce reflectă o piață matură în ceea ce privește abordarea bazată pe riscuri și alegerea unui mod de evaluare în conformitate cu cerințele regulamentului.

Exista un singur dosar aflat în curs de finalizare la sfârșitul anului 2023 datorită netransmiterii de către solicitant, până la data de 31.12.2023, a documentelor sau clarificărilor solicitate în urma evaluării.

În proporție de 85%, solicitările acestui an au vizat schimbări semnificative care impun modificări ale listei inițiale din Anexa la Certificatul Unic de Siguranță.

În anul 2023, ASFR în rol de AsBo a continuat să depună eforturi în sprijinul unei mai bune înțelegeri a procesului de management al riscurilor descris în anexa I la *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013* de către toți actorii din piața feroviară, precum și a conștientizării de către aceștia a necesității abordării managementului bazat pe riscuri. Astfel, a fost publicată pe pagina de internet a ASFR „Metodologia pentru evaluarea efectuată de ASFR privind aplicarea procesului de management al riscului descris în Anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.402/2013 al Comisiei” – COD: M-3-1.

Ca urmare a publicării „Recomandării de utilizare (RFU) nr. 2”, emisă de Agenție, ce conține structura armonizată a Raportului de evaluare a siguranței, ASFR în rol de AsBo a elaborat Procedura Operațională – Evaluarea independentă privind aplicarea procesului de management al riscului COD: Po-3-1. Procedura a fost aprobată și a intrat vigoare începând cu data de 01.09.2023.

2.9.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare

ASFR în cadrul acțiunilor sale de supraveghere verifică modul în care operatorii de transport feroviar și administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară aplică prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078 / 2012 în cadrul activităților specifice de monitorizare.

În continuare sunt prezentate câteva tipuri de neconformități constatate, astfel:

- din procesul de monitorizare rezultă că nu se respectă în totalitate etapele descrise în art. 3 și Anexa din Regulamentul (UE) nr. 1078/2012, respectiv este necesară îmbunătățirea activității de monitorizare prin prioritizarea proceselor tehnice în vederea identificării necesităților de a lua măsuri corective sau de îmbunătățire, prin implicarea întregului personal cu atribuții de monitorizare;
- nu a fost elaborată o strategie de îmbunătățire continuă a propriei culturi de siguranță, pentru a identifica aspectele comportamentale care afectează diferitele părți ale sistemului de management al siguranței și pentru a institui măsuri care să abordeze aceste aspecte;
- nu au fost atinse toate obiectivele referitoare la verificarea privind aplicarea corectă și eficacitatea proceselor din cadrul sistemului de gestionare privind competențele personalului, formare continuă și actualizare periodică a cunoștințelor și competențelor, întreținerea vehiculelor feroviare, verificările efectuate la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor;
- nu a existat un mod unitar de evaluare a impactului asupra Planului de monitorizare, din cadrul Planurilor de acțiune, întocmite pentru situațiile care au condus la producerea unui accident/incident și este considerată o neconformitate inacceptabilă.

Măsuri de remediere

- A fost pus în aplicare un proces de monitorizare care cuprinde:
 - analiza tuturor informațiilor în conformitate cu strategia și prioritățile stabilite în acest sens;

- planuri de măsuri pentru cazurile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare;
- corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;
- evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune prin verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate sau dacă sunt necesare și alte măsuri de control al riscurilor.
- Efectuarea activităților de monitorizare în conformitate cu prevederile strategiei de monitorizare și ale procedurilor specifice proprii cuprinse în SMS, în care a fost stabilit modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de monitorizare în legătură cu siguranța feroviară;
- Elaborarea și punerea în aplicare a unor planuri de acțiune pentru cazurile de depășire a serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.
- În cadrul activității de îmbunătățire a acțiunii de culegere și analiză a informațiilor se recomandă ca în analiza efectuată de management să se stabilească dacă procesele, procedurile și măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor sunt puse în aplicare în mod corect și dacă sistemul de gestionare a siguranței feroviare, în ansamblul său, obține rezultatele scontate.

2.9.4. Participarea și implementarea proiectelor UE

Nu a fost cazul

2.10. Cultura de siguranță

Prin acțiunile sale, ASFR promovează adoptarea de către actorii sistemului feroviar a unei culturi de siguranță pozitive, bazată pe ținerea sub control a riscurilor, iar în acest sens încurajează, cu ocazia acțiunilor de supraveghere:

- susținerea clară, deschisă, precisă a opiniilor privind managementul riscurilor la nivelul organizațiilor cu specific feroviar;
- adoptarea unei atitudini proactive la nivelul managementului de vârf și al salariaților din sistemul feroviar;
- implementarea conceptului de „cultură justă” prin care salariații nu sunt sancționați pentru acțiuni, omisiuni sau decizii care sunt proporționale cu experiența sau pregătirea lor, dar în care neglijențele grave, încălcările deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate;
- conștientizarea expunerii și asumării riscurilor activităților proprii și de interfață cu actorii din sistemul feroviar;
- simularea unor situații neașteptate și anticiparea lor, situații care pot afecta nivelul de siguranță;
- efectuarea unor analize de risc la schimbările semnificative;
- punerea în aplicare a managementului siguranței feroviare prin alocarea și gestionarea corespunzătoare a resurselor;
- identificarea și raportarea abaterilor de la performanța în domeniul siguranței feroviare;
- colaborarea și munca în echipă și promovarea valorilor interumane;
- cunoașterea, înțelegerea și respectarea întocmai, în orice situație, a documentației care constituie sistemul de management al siguranței (SMS);
- trecerea de la cultura bazată pe vină la cultura pozitivă caracterizată prin angajamentul tuturor de a duce la îndeplinire obiectivele de siguranță feroviară;
- integrarea conceptului de siguranță în activitatea curentă de operare și de întreținere.

2.11. Capitolul tematică

- Nu se aplică

ANEXĂ: Progrese în domeniul interoperabilității

Linii excluse din domeniul de aplicare al Directivei INTEROP/SIG (sfârșitul anului)		
1 a	Lungimea liniilor excluse din domeniul de aplicare al Directivei IOP [km]	99,37
1 b	Lungimea liniilor excluse din domeniul de aplicare al Directivei SIG [km]	99,37
Lista liniilor excluse:		
2. Lungimea noilor linii autorizate de NSA (în cursul anului de raportare)		
2 a	Lungimea totală a liniilor [km]	0
3. Stații adaptate PRM (sfârșitul anului)		
3 a	Stații cf care respectă STI PRM	0
3 b	Stații cf care respectă STI PRM — conformitate parțială cu STI	0
3c	Stații cf accesibile	0
3d	Alte stații	31
4. Permisele mecanicilor de locomotivă (sfârșitul anului) 2023		
4 a	Numărul total de permise europene valabile eliberate în conformitate cu Directiva 2007/59/CE (astfel cum a fost modificată)	8376
4 b	Numărul de permise europene nou eliberate (prima eliberare)	585
5. Numărul de vehicule autorizate în temeiul Directivei (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea (în cursul anului de raportare)		
5 a	Prima autorizare — total	2
5aa	Vagon de marfă	
5ab	Locomotive	
5ac	Vehicule pentru transport călători	
5ad	Compunere fixă sau predefinită	
5ae	Vehicule speciale	

5b	O nouă autorizare — total	8
5ba	Vagon de marfă	
5bb	Locomotive	
5bc	Vehicule remorcate pentru transport călători	
5bd	Compunere fixă sau predefinită	
5be	Vehicule speciale	
5c	Conformitate cu un tip autorizat — total	40
5ca	Vagon de marfă	
5cb	Locomotive	
5cc	Vehicule remorcate pentru transport călători	
5cd	Compunere fixă sau predefinită	
5de	Vehicule speciale	
6. Vehicule echipate cu ERTMS (parcul total, sfârșitul anului)		
6 a	Vehicule de tracțiune, inclusiv garnituri echipate cu ERTMS de nivel 1	0
6 b	Vehicule de tracțiune, inclusiv garnituri echipate cu ERTMS de nivel 2	0
6c	Vehicule de tracțiune, inclusiv garnituri de tren — fără ERTMS instalat	0
7.	Numărul de angajați ai NSA (angajați în echivalent normă întreagă) până la sfârșitul anului	
7 a	Personal ENI implicat în certificarea siguranței	4
7 b	Personal ENI implicat în autorizarea vehiculelor	5
7c	Personal ENI implicat în supraveghere*	79
7d	Personal ENI implicat în alte sarcini legate de transportul feroviar	23

* Personalul de la punctul 7c îndeplinește și alte atribuții suplimentare, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 309/2023 și ale Regulamentului de Organizare și Funcționare al ASFR, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1131/24.05.2023.

3. Semnarea acordului privind mecanismul de cooperare și schimb de informații între AGIFER și ASFR

În data de 29 iulie 2024, a fost încheiat Acordul de cooperare care reglementează mecanismul de colaborare și schimb de informații între Agenția de Investigare Feroviară Română (AGIFER) și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR). Acest acord este în conformitate cu prevederile Regulamentului delegat (UE) nr. 2018/761 al Comisiei Europene, adoptat pe 16 februarie 2018. Documentul a fost semnat de către dl. Laurențiu Dumitru, directorul general al AGIFER, și dl. Petru Bogdan, directorul general al ASFR.

Scopul principal al acestui Acord de cooperare este de a consolida și menține o relație de colaborare eficientă între cele două instituții, ceea ce va permite o mai bună îndeplinire a atribuțiilor fiecărei părți în ceea ce privește siguranța feroviară, prin facilitarea schimbului de informații esențiale și buna coordonare în activitățile specifice fiecărei autorități. Colaborarea dintre AGIFER și ASFR va contribui, așadar, la menținerea și îmbunătățirea siguranței sistemului feroviar din România, creșterea eficienței acestuia, răspunzând astfel nevoilor de siguranță și predictibilitate ale călătorilor și ale agenților economici care utilizează transportul feroviar.



4. Statistica și evidența accidentelor și incidentelor produse în desfășurarea operațiunilor de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul

Accidente	Încadrarea accidentelor	Anul producerii		
		Trim. II 2024	Trim. III 2024	TOTAL
accidente grave	Art. 7 lit.a)	0	0	0
	Art. 7 lit.b)	0	0	0
accidente	Art. 7 lit.a)	0	0	0
	Art. 7 lit.b)	2	9	11
	Art. 7 lit.c)	31	42	73
	Art. 7 lit.d)	25	26	51
	Art. 7 lit.e)	2	0	2
Total accidente		60	77	137

Incidente	Încadrarea incidentelor	Anul producerii		
		Trim. II 2024	Trim. III 2024	TOTAL
Incidente produse în circulația trenurilor GRUPA A	pct. 1	0	1	1
	pct. 2	0	0	0
	pct. 3	0	0	0
	pct. 4	0	0	0
	pct. 5	0	1	1
	pct. 6	0	0	0
	pct. 7	2	0	2
	pct. 8	0	0	0
	pct. 9	7	1	8
	pct. 10	3	1	4
	pct. 11	0	0	0
	pct. 12	0	0	0
	pct. 13	1	0	1
	pct. 14	1	1	2
TOTAL		14	5	19
Incidente produse în circulația trenurilor GRUPA C pct. 3.2 prin executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare aflat sub influența consumului de băuturi alcoolice sau a substanțelor halucinogene;		6	9	15

Trimestrul II – 2024

I. Accidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), punctele a, b și e

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. e.

1. Accident feroviar produs la data de **21.04.2024**, ora **01:45**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Timișoara**, între stațiile **CF Sântana și Utvinișul Nou**, (linie dublă neelectrificată) pe firul II de circulație, la Km 9+300, mecanicul locomotivei DA 1544 aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 66290 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român S.A), a avizat prin Serviciul Unic Pentru Apeluri de Urgență 112 despre declanșarea unui început de incendiu în sala locomotivei. În urma intervenției Pompierilor Militari, incendiul din sala locomotivei a fost lichidat în jurul orei 02:55. Linia curentă pe firul II de circulație a fost închisă accidental în intervalul orar 02:00 - 03:50. Pentru continuarea mersului trenului s-a îndrumat din stația Arad locomotiva de ajutor DA 1546 și trenul nr. 66290 a plecat la ora 03:48. A fost avizată Poliția TF Arad.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. e.

2. Accident feroviar produs la data de **15.05.2024**, ora 20:25, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Constanța**, pe secția de circulație București – Constanța (linie dublă electrificată), între **stațiile CF Dorobanțu și Basarabi** la km. 206 – 400, fir I, mecanicul locomotivei DA 1504, aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 66363 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român S.A.), a avizat prin Serviciul Unic Pentru Apeluri de Urgență 112 un început de incendiu și a fost solicitată intervenția Pompierilor Militari. Incendiul a fost localizat și lichidat la ora 22:48. Linia curentă Dorobanțu – Basarabi, fir II de circulație a fost închisă accidental în intervalul orar 22:44 - 23:01 iar firul I a fost deschis și repus sub tensiune la data de 16.05.2024, ora 01:20. Pentru continuarea mersului trenului s-a îndrumat din stația CF Basarabi locomotiva de ajutor DA 1561 și trenul nr. 66363 a fost retras la ora 0:54. Indirect au întârziat 4 trenuri de călători cu un total de 463 minute. A fost avizată Poliția TF Valul lui Traian.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

3. Accident feroviar produs la data de **08.06.2024**, ora **12:55**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, în stația **CF Ploiești Est**, la gararea trenului de marfă nr. 77280 (aparținând operatorului de transport feroviar Vest Trans Rail SA), remorcat cu locomotiva DHC 938, la linia 10 B, tren format din șase vagoane, având 24 osii, 128 [tone] și 13 [m] lungime, s-a produs deraierea locomotive de toate cele patru osii peste macazul nr. 37 din capul Y al stației, (aflat în poziția în poziția „minus”), afectând circulația trenurilor și efectuarea manevrelor pe liniile 7-11 din stația CF Ploiești Est - Grupa B. În urma acestei situații nu s-au produs victime omenești iar locomotiva a fost ridicată și repusă pe șine în data de 09.06.2024, la ora 01:44 cu mijloace proprii. S-a avizat Poliția TF Ploiești Sud. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

4. Accident feroviar produs la data de **11.06.2024**, ora **16:15**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, pe secția de circulație Roșiori Nord – Videle (linie dublă electrificată), în linie curentă **stația CF Roșiori Nord – HM Atârnați**, pe firul II, la km. 94+600, în zona semnalului de intrare Y al HM Atârnați, în circulația trenului de călători Interregio nr. 1596 aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC CFR Călători SA remorcat cu locomotiva EA 402, compus din 3 vagoane, s-a produs deraierea celui de-al doilea vagon de la locomotivă cu nr. 505336160252 de al doilea boghiu în sensul de mers și al treilea vagon cu nr. 505326160650 de al doilea boghiu în sensul

de mers. Calătorii au fost preluați de trenurile de călători Regio nr. 9907 și nr. 9006 (aparținând OTF SNTFC CFR Călători SA). A fost avizată poliția TF Roșiori Nord. Vagoanele au fost ridicate pe șine cu mijloace proprii astfel: vagonul nr. 505326160650 la ora 22:32, iar vagonul nr. 505336160252 la ora 00:12. La ora 03:40 s-a redeschis circulația trenurilor pe firul II între Hm Atârnați - stația CF Roșiori Nord cu restricție de viteză de 10 km/h și s-a ridicat restricția de 5km/h de pe firul I de circulație a trenurilor. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

II. Incidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, lit. A

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, Grupa A, pct.1.10

1. Incident produs la data de **04.04.2024**, ora **10:45**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, secția de circulație Videle - Giurgiu Nord (linie simplă, neelectrificată), în **halta de mișcare Târnavele**, la revizia efectuată de organul CT, s-a constatat avarierea inductorilor acordați la frecvența de 1000/2000 [Hz], aferenți semnalului de avarie S1 al trecerii la nivel cu calea ferată de la km. 48+030, ai semnalelor prevestitor de intrare PrX și al semnalului de intrare X, precum și deformarea scării catargului semnalului luminos de ieșire Y1. În urma verificărilor efectuate de personal L și CT (conform notei telefonice nr. 44/04.04.2024) în halta de mișcare Rădulești la ora 14:00, la locomotiva DA 1502 (aparținând operatorului de transport feroviar Grup Feroviar Român SA), care a remorcat trenul de marfă 86405, s-a constatat lipsa rezervorului de colectare a rezidurilor de pe partea dreapta în sensul de mers. S-a avizat Poliția TF Videle. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, Grupa A, pct.1.9

2. Incident produs la data de **21.03.2024**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, secția de circulație **Videle - Giurgiu Nord** (linie simplă neelectrificată), cu ocazia interpretării datelor vitezometrice de la locomotiva GM 1384 aflată în remorcarea trenului de călători Regio nr. 1095 (aparținând OTF SNTFC "CFR Călători" SA) din data de 21.03.2024, s-a constatat depășirea vitezei maxim admisă pe porțiunea de linie cu restricție de viteză de 50km/h, pe distanța de circulație dintre stațiile CF Toporu și Giurgiu Nord. Nu au fost constatate repercusiuni în circulația feroviară.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, Grupa A, pct.1.14

3. Incident produs la data de **26.04.2024**, ora **11:50**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Cluj**, secția de circulație Dej Călători – Apahida (linie dublă, electrificată), între **stațiile CF Dej Călători și Gherla**, fir I, la km 40+760, trenul de marfă nr. 66717 (aparținând operatorului de transport feroviar Unicom Tranzit SA), remorcat cu EA 514 și EA 224 la roata tren, având în componere 27 vagoane și locomotiva DHC 473 intercalată în stare inactivă, a lovit un obiect care se afla în gabaritul liniei și care a spart rezervorul de motorină al locomotivei DHC 473. Trenul fost oprit în halta de mișcare Bontida pentru cercetare și constatare. Nu sunt victime omenești, fără alte pagube la linii și instalații SC. Cauzele producerii incidentului feroviar se vor stabili de către comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, Grupa A, pct.1.7

4. Incident produs la data de **02.05.2024**, ora **07:27** pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, secția de circulație Titu-Găești (linie dublă, neelectrificată), în **stația CF Găești** trenul de marfă numărul 67752 (aparținând operatorului de transport feroviar TEHNOTRANS FERROVIAR SRL), remorcat cu locomotiva DA 1707, a depășit semnalul de ieșire Y3 în poziție pe oprire și a fost frânat de inductorul de 2000Hz aferent semnal Y3. Trenul s-a oprit pe secțiunea de macaz 9-13 (macazurile 17, 13 și 9 nefiind talonate). Au fost închise liniile 3-6 cap X Găești, cu afectarea firului II Găești – Mătășaru. Cauza producerii incidentului feroviar va fi stabilită de către comisia de investigare. A fost avizată Poliția TF Titu.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.9

5. Incident produs la data de **09.05.2024**, ora **11:45**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de CF Craiova**, în stația **CF Drobeta Turnu Severin**, prin avizarea nr. 407/ 09.05.2024 transmisă de un reprezentant al operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L., s-a comunicat faptul că, urmare interpretării înregistrărilor instalației IVMS din dotarea locomotivei, s-a constatat că, în data de 10.01.2024, mecanicul locomotivei EA 1020 aflată la remorcarea trenului de marfă nr. 67002 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L.), pe o lungime de 412 m de pe distanța de circulație Drobeta Turnu Severin Mărfuri – Valea Albă – Balota a depășit viteza maximă admisă de linie de 30 km/ h, circulând cu viteze cuprinse între 31 km/h și 36 km/h. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.9

6. Incident produs la data de **09.05.2024**, ora **11:55**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de CF Craiova**, în stația **CF Drobeta Turnu Severin**, prin avizarea nr. 408/ 09.05.2024 transmisă de un reprezentant al operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L., s-a comunicat faptul că, urmare interpretării înregistrărilor instalației IVMS din dotarea locomotivei, s-a constatat că, în data de 10.01.2024, mecanicul locomotivei EA 1020 aflată la remorcarea trenului de marfă nr. 87067 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L.), pe o lungime de 942 m de pe distanța de circulație Balota – Valea Albă – Drobeta Turnu Severin Mărfuri, a depășit viteza maximă admisă de linie de 30 km/ h, circulând cu viteze cuprinse între 31km/h și 46 km/h. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.9

7. Incident produs la data de **09.05.2024**, ora **12:00**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de CF Craiova**, în stația **CF Drobeta Turnu Severin**, prin avizarea nr. 409/ 09.05.2024 transmisă de un reprezentant al operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L., s-a comunicat faptul că, urmare interpretării înregistrărilor instalației IVMS din dotarea locomotivei, s-a constatat că, în data de 10.01.2024, mecanicul locomotivei EA 1020 aflată la remorcarea trenului de marfă nr. 87069 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L.), pe o lungime de 1355 m de pe distanța de circulație Balota – Valea Albă – Drobeta Turnu Severin Mărfuri a depășit viteza maximă admisă de linie de 30 km/ h, circulând cu viteze cuprinse între 31 km/ h și 49 km/ h. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.9

8. Incident produs la data de **09.05.2024**, ora **12:10**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de CF Craiova**, în stația **CF Drobeta Turnu Severin**, prin avizarea nr. 410/ 09.05.2024 transmisă de un reprezentant al operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L., s-a comunicat faptul că, urmare interpretării înregistrărilor instalației IVMS din dotarea locomotivei, s-a constatat că, în data de 15.01.2024, mecanicul locomotivei EA 1020 aflată la remorcarea trenului de marfă nr. 87099 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L.), pe o lungime de 471 m de pe distanța de circulație Balota – Valea Albă – Drobeta Turnu Severin Mărfuri a depășit viteza maximă admisă de linie de 30 km/ h, circulând cu viteze cuprinse între 31 km/ h și 46 km/ h. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.9

9. Incident produs la data de **09.05.2024**, ora **12:20**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de CF Craiova**, în stația **CF Drobeta Turnu Severin**, prin avizarea nr. 411/ 09.05.2024 transmisă de un reprezentant al operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L., s-a comunicat faptul că, urmare interpretării înregistrărilor instalației IVMS din dotarea locomotivei, s-a constatat că, în data

de 15.01.2024, mecanicul locomotivei EA 1020 aflată la remorcarea trenului de marfă nr. 87051 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L.), pe o lungime de 471 m de pe distanța de circulație Balota – Valea Albă – Drobeta Turnu Severin Mărfuri a depășit viteza maximă admisă de linie de 30 km/h, circulând cu viteze cuprinse între 32 km/h și 51 km/h. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.9

10. Incident produs la data de **09.05.2024**, ora **12:30**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de CFCraiova**, în stația **CF Drobeta Turnu Severin**, prin avizarea nr. 412/ 09.05.2024 transmisă de un reprezentant al operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L., s-a comunicat faptul că, urmare interpretării înregistrărilor instalației IVMS din dotarea locomotivei, s-a constatat că, în data de 15.01.2024, mecanicul locomotivei EA 1020 aflată la remorcarea trenului de marfă nr. 67094 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO S.R.L.), pe o lungime de 412 m de pe distanța de circulație Drobeta Turnu Severin Mărfuri – Valea Albă – Balota, a depășit viteza maximă admisă de linie de 30 km/h, circulând cu viteze cuprinse între 32 km/h și 36 km/h. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa A, pct. 1.10.

11. Incident produs la data de **16.05.2024**, ora **17:54**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Cluj**, secția de circulație Dej Călători – Beclean pe Someș (linie dublă electrificată) între halta de mișcare Reteag și stația CF Dej Triaj, mecanicul trenului de călători Regio nr. 4485 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A) a întocmit raport de eveniment nr. 15/16.05.2024 pentru locomotiva EA 7829 în care se specifica faptul că la trecerea de nivel cu calea ferată prevăzută cu instalație automată de semnalizare rutieră fără bariere - tip SAT de la km. 11+ 754, a auzit un sunet în partea inferioară a locomotivei. După sosirea în stația CF Dej Călători la ora 18:13, la efectuarea reviziei exterioare a locomotivei EA 782 s-a constatat plugul deteriorat la postul 1 partea stângă și priza IT deteriorată.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa , B pct. 1.4.

12. Incident produs la data de **26.05.2022**, ora **23:18**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Timișoara**, pe secția de circulație Simeria – Vințu de Jos, în stația CF Orăștie la manevra efectuată prin împingerea unui convoi format dintr-un număr de 8 vagoane încărcate cu fier vechi în vederea introducerii acestora de la linia 5 stația **Orăștie**, pe LFI SC CLAUSS SERVICE SRL s-a produs deraierea vagonului nr. 33535421041-1, de primul boghiu în sensul împingerii peste sabotul de deraiere S1 cap X. În urma deraierii, a fost afectată circulația trenurilor pe linia 5 cap X al stației, circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare se va desfășura pe liniile 3,4. Vagonul va fi ridicat cu mijloace proprii. Nu au fost perturbații în circulația trenurilor.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8 , Grupa A, pct.1.10

13. Incident produs la data de 11.06.2024, ora 06:05, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova – Filiași (linie dublă electrificată), între haltele de mișcare Răcari – Coțofeni, pe firul II, în circulația trenului de călători Regio nr. 2092 (aparținând OTF SNTFC ”CFR Călători” SA), s-a produs ruperea telescopului de la locomotiva EC 052 pe partea dreaptă în sensul de mers, producând lovirea și deteriorarea inductorilor de cale după cum urmează: la inductorul de cale de 1000/2000 Hz de la semnalul de trecere al blocului de linie BL 26, având carcasa spartă; la inductorul de cale de 1000/2000 Hz de la semnalul de trecere al blocului de linie BL 24 având furtun și fire electrice smulse din carcasa; la inductorul de cale de 500 Hz, având carcasa spartă; la inductorul de cale de 1000/2000 Hz de la semnalul de trecere al blocului de linie BL 22, având carcasa spartă; la inductorul de cale de 500 Hz, având furtun și fire electrice smulse din carcasa; la inductorul de cale 1000/2000 Hz de la semnalul de intrare Y al Hm Coțofeni, având furtun și fire electrice smulse din

caracasă, la inductorul de cale de 500 Hz, având furtun și fire electrice smulse din caracasă; la inductorul de cale de 1000/2000 Hz de la semnalul prevestitor Pr. Y al Hm Coțofeni, având carcasa spartă, iar la inductorul de cale de 500 Hz, având carcasa spartă.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa A, pct. 1.13.

14. Incident produs la data de **21.06.2024**, ora **09:10**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, în **stația CF Chitila**, trenul Regio nr.13905 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) remorcat cu GM 902, a fost expedit de la linia 4 în direcția București Nord spre firul II Chitila-București Nord. În zona macazelor din cap X, trenul s-a oprit deoarece conform livretului trebuia să circule pe firul III Chitila – București Nord. Trenul a fost regarat și expedit pe parcursul corect, cu 30 de minute întârziere.

Trimestrul III – 2024

III. Accidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), punctele a, b și e

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

1. Accident feroviar produs la data de **13.07.2024**, ora **12:20**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Brașov**, secția de circulație Brașov – Vânători (linie dublă electrificată), pe firul I de circulație dintre **stația CF Rupea și halta de mișcare Racoș** (firul II de circulație Rupea – Racoș fiind închis permanent pentru lucrări), la km. 237+400, în circulația trenului de călători Interregio nr. 347-2 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A.), remorcat cu locomotiva EA 798 (tren format din 6 vagoane, 24 osii, 310 tone), s-a produs deraierea de primul boghiu a vagonului nr. 615321900388 (al 3-lea vagon din compunerea trenului de la locomotivă). Nu au fost persoane rănite sau victime omenești. Călătorii aflați în trenul de călători Interregio nr. 347-2, precum și călătorii aflați în trenul de călători Interregio nr. 532 care a sosit în stația CF Rupea la ora 13:09, au fost transbordați cu mijloace auto până la Brașov. Ulterior și până la ora 07:00/ 14.07.2024, călătorii aflați în trenurile de călători care au circulat pe distanța Brașov – Vânători au fost tranbordați cu mijloace auto între stația CF Rupea și halta de mișcare Racoș. Vagonul deraiat a fost repus pe calea de rulare la ora 19:10. Trenul de călători Interregio nr. 347-2 a fost retras în stația CF Rupea la ora 20:56. Linia curentă fir I Rupea – Racoș este în continuare închisă accidental până la refacerea elementelor deteriorate ale infrastructurii feroviare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

2. Accident feroviar produs la data de **24.07.2024**, ora **11:10**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Băbeni - Alunu (linie simplă, neelectrificată, pe care nu circulă trenuri de călători), între **stația CF Berbești și halta de mișcare Popești Vâlcea**, la km 18+600, în circulația trenului de marfă nr. 60566 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotivele DA 913 – în capul trenului, DA 1004 – dublă tracțiune și DA 1183 - împingătoare, tren compus din 25 de vagoane încărcate cu cărbune, s-a produs deraierea locomotivei DA 913 din capul trenului, de prima osie în sensul de mers. Trenul a circulat cu locomotiva deraiată pe o distanță de aproximativ 30 m. În vederea repunerii pe calea de rulare a locomotivei deraiate a fost solicitat și îndrumat trenul de intervenție dotat cu instalația cu vinciuri hidraulice. Locomotiva DA 913 a fost repusă pe calea de rulare la ora 16.55. Linia curentă Berbești - Popești Vâlcea a fost închisă accidental în intervalul orar 11:37 – 19.48. S-a avizat Poliția TF Râmnicu Vâlcea. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

3. Accident feroviar produs la data de **25.07.2024**, ora **14:40**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Timișoara**, secția de circulație Aradu Nou – Periam - Sănnicolau Mare (secție neinteroperabilă gestionată de RC-CF Trans SRL, linie simplă, neelectrificată), între **stația CF Aradu Nou și halta de mișcare Zădăreni**, la km 1+100, în circulația trenului de marfă nr. 66143 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotiva DA 970, tren compus din 8 vagoane încărcate cu biodiesel, s-a produs deraierea de primul boghiu a vagonului nr. 31537965681-4 (primul vagon din compunerea trenului de la locomotivă). La vagonul deraiat nu s-au constatat scurgeri din conținut. Vagonul deraiat a fost repus pe calea de rulare cu mijloace proprii de către operatorul de transport feroviar la ora 03.17. Circulația feroviară s-a reluat la ora 03:51 doar pentru trenurile de călători cu restricție de viteză de 10 km/oră de la km 1+050 la km 1+250. S-a avizat Poliția TF Arad. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

4. Accident feroviar produs la data de **14.08.2024**, ora **14:55**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Piatra Olt - Alunu (linie simplă, neelectrificată pe care circulă numai trenuri de marfă), în linie curentă între **haltele de mișcare Popești și Berbești**, la km 18+410, în circulația trenului de marfă nr. 86077 compus din 2 locomotive DA 913 (cap tren) și DA 1183 (la roată), s-a produs deraierea locomotivei DA 913 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” S.A) de prima osie în sensul de mers. Trenul a circulat cu locomotiva deraiată pe o distanță de aproximativ 15 m. Locomotiva a fost repusă pe șină la ora 19:50. Linia curentă Popești-Berbești a fost închisă accidental de la ora 15:07 la ora 19:50. Cauzele producerii accidentului vor stabilite de către comisia de investigare. A fost avizată Poliția TF Râmnicu Vilcea.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

5. Accident feroviar produs la data de **07.09.2024**, ora **15:30**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de CF Constanța**, secția de circulație Medgidia – Constanța (linie dublă, electrificată), în **halta de mișcare Valul lui Traian**, cap Y, la km. 215+350, în zona macazului nr. 18, în circulația trenului de marfă nr. 68502 (aparținând operatorului de transport feroviar CONSTANTIN GRUP S.R.L.), remorcat cu locomotiva EA 725, format din 38 de vagoane încărcate, s-a produs deraierea vagonului seria Uapps, nr. 37809341143-7(al 22-lea de la siguranță), de primul boghiu în sensul de mers. Vagonul a fost ridicat și repus pe calea de rulare la ora 19:14. Circulația trenurilor a fost închisă accidental pe Fir I între halta de mișcare Valul lui Traian – stația CF Palas între 07.09.2024, ora 15:30 și 08.09.2024, ora 02:22. Urmare acestei situații au întârziat 4 trenuri de călători cu un total de 143 minute. Cauza producerii accidentului feroviar și pagubele se vor stabili de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

6. Accident feroviar produs la data de **12.09.2024**, ora **19:45**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Băbeni - Alunu (linie simplă, neelectrificată), între **halta de mișcare Popești și stația CF Berbești**, s-a produs deraierea de prima osie de la primul boghiu în sensul de mers al vagonului nr. 815366543511 (al 5-lea de la semnal), aflat în compunerea trenului de marfă nr. 60568 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFM “CFR Marfă” SA), remorcat cu locomotivele DA 1004 și DA 701. Vagonul a fost ridicat în data de 13.09.2024, ora 03:00. Trenul nr. 605682 a garat în halta de mișcare Popești la ora 05:40, cu o întârziere de 605 minute. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

7. Accident feroviar produs la data de **19.09.2024**, ora **07:05**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Timișoara**, secția de circulație Timișoara Nord – Arad (linie simplă electrificată), în **halta de mișcare Șagu** la km 39+600, pe parcursul de intrare la linia 2 abătută cu semnal luminos de intrare pe liber și parcurs înzăvorât, s-a produs deraierea vagonului de călători numărul 50538296005-3 de o osie în sensul de mers peste macazul numărul 5. Vagonul se afla în compunerea trenului Regio nr. 2601 remorcat cu EC 043-8, compus din două vagoane, 8 osii, 98 tone, (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC “CFR Călători” SA). A fost asigurată transbordarea călătorilor cu mijloace auto. Vagonul a fost ridicat la ora 11:22. Circulația trenurilor s-a reluat la ora 11:11. Indirect a întârziat un tren de călători cu 239 minute. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare. A fost avizată Poliția TF Arad.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

8. Accident feroviar produs la data de **22.09.2024**, ora **18:05**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Turceni – Filiași (linie dublă, electrificată), în **stația CF Turceni**, s-a produs deraierea de primul boghiu și prima osie de la al doilea boghiu în sensul de mers peste diagonala 15/23 la o distanță de cca. 15 cm de ciuperca șinei a locomotivei EA 083 LEMA care remorca trenul de marfă nr. 58490 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Constantin Cargo Logistic). Trenul de marfă nr. 58490 era compus din 17 vagoane, 100 de osii, 1342 de tone, 585 m, încărcat cu transcontainere de la stația Curtici pentru stația Giurgiu Nord, a avut efectuat parcurs de ieșire de la linia 6 în direcția Gura Motrului pe firul II (tren cu gabarit depășit). Linia curentă Turceni-Gura Motrului fir I și fir II s-a închis accidental de la ora 18:25 până la ora 02:35 din data de 23.09.2024. A fost avizată Poliția TF Rovinari. Ca urmare a accidentului feroviar, s-au produs următoarele perturbații în circulația trenurilor de călători: trenul Regio nr. 2857 a circulat până la stația Filiași și a fost anulat pe distanța Filiași – Târgu Jiu; trenul Regio Expres nr. 9927 a fost anulat pe distanța Filiași – Târgu Jiu și a circulat pe distanța Filiași – Cărbunești – Târgu Jiu ca tren nr. 13293; trenul Regio nr. 2856 a fost anulat pe distanța Turceni – Craiova și a circulat ca tren suplimentar de la Filiași la Craiova). Pe distanța Filiași – Turceni călătorii au fost transportați cu mijloace auto). Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrarea preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 7 al. (1), pct. b.

9. Accident feroviar produs la data de **26.09.2024**, ora **16:53**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Craiova – Filiași (linie dublă, electrificată), în **stația CF Craiova**, pe parcursul de ieșire de la linia nr. 8 cu semnalul pe liber, s-a produs deraierea locomotivei izolate EA 006 (care a format trenul nr. 86699 aparținând operatorului de transport feroviar Deutsche Bahn Cargo România SRL), de prima osie în sensul de mers peste macazul nr. 10. Linia curentă firul I Craiova – Cernele a fost închisă accidental în intervalul orar 17:15 – 21:11. Circulația trenurilor de călători s-a efectuat normal pe firul II Craiova – Cernele. Locomotiva EA 006 a fost ridicată la ora 19:21. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare. A fost avizată Poliția TF Craiova.

IV. Incidente feroviare încadrate preliminar conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, lit. a

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa A, pct. 1.13.

1. Incident produs la data de **10.07.2024**, ora **12:47**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova**, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal (linie dublă electrificată), RRSCF Craiova, prin avizarea nr. 17/10.07.2024, a comunicat faptul că, urmare unui Raport de Eveniment întocmit de Șeful Districtului L Caracal în data de 16.06.2024 și interpretării înregistrărilor instalației IVMS din dotarea locomotivei, s-a constatat că, în data de 16.06.2024, mecanicul locomotivei EA 006 aflată la remorcarea trenului de marfă nr. 67204 (aparținând operatorului de transport feroviar VEST

TRANS RAIL S.R.I.), pe distanța de circulație Fărcașele – Caracal, între km. 153+900 și km. 155+300, a circulat cu depășirea vitezei maxime admisă de linie. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa A, pct. 1.13.

2. Incident produs la data de **31.07.2024**, ora **14.02**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Roșiori Nord – Caracal (linie dublă, electrificată), între **stația de CF Drăgănești Olt și halta de mișcare Fărcașele**, pe firul II de circulație (firul I de circulație fiind închis pentru lucrări la linie de lungă durată), trenul de călători Interregio nr. 348 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” S.A.) care a fost expedit din hm. Fărcașele la ora 14.02, a oprit la km. 145+610 deoarece mecanicul a observat trenul de marfă nr. 57322 (aparținând operatorului de transport feroviar Rail Cargo Carrier Romania SRL) care se afla oprit la km.145+488. Trenul de marfă nr. 57322 a fost expedit din Drăgănești Olt la ora 13.40. Trenul Interregio nr. 348 a fost retras complet în hm. Fărcașele la ora 16:25, după care trenul nr. 57322 a trecut prin hm. Fărcașele la ora 16:40 cu 160 minute întârziere. Linia curentă Fărcașele-Drăgănești Olt fir II a fost redeschisă la ora 16:43. Urmare acestei situații au întârziat 4 trenuri de călători cu un total de 581 minute.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: Art. 8, grupa A, pct. 1.5. lit. c)

3. Incident produs la data de **10.08.2024**, ora **05:21**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, în **stația CF Chitila**, trenul de călători Regio nr. 9102 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC ”CFR Călători” SA) remorcat cu GM 959, a fost expedit de la linia 4 a stației, pe firul III Chitila – Halta Pajura în loc de firul II Chitila - București Nord. Trenul a fost oprit de către mecanic în zona schimbătoarelor de cale, capătul X al stației CF Chitila, retras la linia 4 liberă și ulterior expedit pe firul II Chitila - București Nord cu o întârziere de 18 minute. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa A, pct. 1.10.

4. Incident produs la data de **29.08.2024**, ora **06:50**, pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF Craiova**, secția de circulație Videle – Roșiori Nord (linie dublă, electrificată), fir I, între **stația CF Olteni și halta de mișcare Ciolpani**, s-a produs ruperea unui amortizor vertical de la locomotiva EA 397, aflată în remorcarea trenului de călători Regio Expres nr. 9900 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători”S.A). În urma verificărilor efectuate pe teren de către electromecanicul SCB, au fost constatați un număr de 10 inductori loviți.

Încadrare preliminară conform HG nr. 117/17.02.2010: art. 8, grupa A, pct. 1.14.

5. Incident produs la data de **25.09.2024**, ora **17:30** pe raza de activitate a **Sucursalei Regionale CF București**, secția de circulație Giurgiu Nord – Videle (linie simplă neelectrificată pe distanța Giurgiu Nord – Rădulești, respectiv, linie simplă electrificată pe distanța Rădulești - Videle), între halta de mișcare Rădulești și stația CF Videle, mecanicul locomotivei GM 1025, aflată în remorcarea trenului de călători Interregio nr. 460 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC ” CFR Călători” SA) a avizat prin raport de eveniment faptul că, la podul de la km 62+409, locomotiva a lovit un element al infrastructurii feroviare, iar în urma impactului plugul locomotivei s-a îndoit. În urma verificărilor efectuate pe teren, de către personalul de specialitate L, au fost constatate prinderi inactive ale contrașinei de la capătul Y al podului de traversele de pe pod, fapt care a favorizat intrarea contrașinei în gabaritul de liberă trecere. Contrașina a fost scoasă din gabarit. Nu au fost întârzieri de trenuri. Cauzele producerii incidentului feroviar vor fi stabilite de comisia de investigare.