



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR

Calea Griviței nr. 393, Sector 1, București
Cod poștal 010719, Cod Fiscal: 48008564, E-mail: office.asfr@sigurantaferoviara.ro
website: www.sigurantaferoviara.ro

Raportul anual al Autorității de Siguranță Feroviară Române - 2024 -



Cuprins

Cuvânt înainte al Directorului general al Autorității de Siguranță Feroviară Române	3
1. Introducere	4
1.1. Scopul, domeniul raportului și destinatarii raportului	4
1.2. Concluzii principale privind anul de raportare	4
2. Rezumat în limba engleză	7
3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional	8
3.1. Strategie și activități de planificare	8
3.2. Recomandări de siguranță	9
3.3. Măsurile de siguranță implementate care nu au legătură cu recomandările	15
3.4. Context organizațional de siguranță	16
4. Performanțe de siguranță	22
5. Legislația și reglementările UE	32
5.1. Modificări în legislație și reglementări	33
5.2. Derogări în conformitate cu art. 15 RSD	34
6. Certificate de siguranță, autorizații de siguranță și alte certificate eliberate de ASFR	38
6.1. Certificate unice de siguranță și autorizații de siguranță	34
6.2. Autorizații de vehicule	35
6.3. Entități responsabile cu întreținerea (ERI)	36
6.4. Permise pentru mecanici de locomotivă	36
6.5. Activitatea de licențiere feroviară	37
6.6. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță	42
6.7. Schimb de informații între ASFR, operatorii feroviari și administratorul de infrastructură	42
7. Supravegherea	44
7.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor	44
7.2. Rezultatele supravegherii	49
7.3. Coordonare și cooperare	50
8. Aplicarea CSM-urilor relevante de către RU și IM	50
8.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței	50
8.2. Aplicarea CSM pentru evaluarea și estimarea riscurilor	51
8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare	52
8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE	53
9. Cultura de siguranță	53
10. Capitolul tematică	53
Anexă	54

Cuvânt înainte al Directorului General al ASFR

Pentru Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, anul 2024 a fost un an al consolidării organizaționale, al consecvenței în demersuri începute în anul anterior și al adaptării graduale la schimbări.

Anul 2024 a demarat cu un efort de eficientizare a activității, în special la nivelul gestionării resurselor umane, prin modificarea structurii organizatorice, impusă atât de prevederile legislației naționale, cât și de reconfigurarea atentă a proceselor interne de activitate ale ASFR. Apreciem că acest efort a dat rezultate, având în vedere creșterea eficienței activităților desfășurate de ASFR, asigurarea unei mai bune coordonări între structurile interne, pentru o dinamică și o predictibilitate sporită a proceselor de luare a deciziilor, precum și comunicarea îmbunătățită cu sectorul feroviar.

Punerea în aplicare a angajamentelor asumate de ASFR prin planul de măsuri elaborat pentru implementarea recomandărilor echipei de audit a Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) a reprezentat un alt efort semnificativ derulat de echipa ASFR în anul 2024. Măsurile au un impact semnificativ asupra activităților derulate pentru exercitarea atribuțiilor specifice ASFR, asupra actualizării cadrului de reglementare în domeniul siguranței și asigurării conformității cu legislația europeană.

În directă legătură cu cele de mai sus, un obiectiv major al anului 2024 a fost elaborarea și promovarea pe circuitul de avizare și aprobare a unor proiecte de acte normative din domeniul siguranței feroviare, menite să îmbunătățească cadrul legislativ și să faciliteze implementarea unor măsuri eficiente pentru menținerea nivelului de siguranță pe calea ferată. Am beneficiat, în aceste activități, de o colaborare intensă cu reprezentanții sectorului feroviar, de ceea ce considerăm că se conturează drept un veritabil parteneriat win-win cu operatorii, administratorul/gestionarii de infrastructură și toate entitățile implicate în acest sector.

Formarea profesională a salariaților ASFR a reprezentat, în continuare, o prioritate constantă, asigurându-ne că echipa noastră dispune de cunoștințele și competențele necesare pentru a răspunde provocărilor actuale și viitoare. Investiția în dezvoltarea resurselor umane rămâne esențială pentru îndeplinirea adecvată a atribuțiilor noastre.

Autorizarea pentru introducerea pe piață a primei rame electrice noi pe rețeaua feroviară română după mai bine de două decenii este un prilej de mândrie aparte și pentru ASFR și un indiciu al beneficiilor pentru societate care derivă dintr-o colaborare strânsă între factorii de decizie din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară, Autoritatea Feroviară Română și ASFR.

ASFR se confruntă în continuare cu provocări sistemice semnificative, dintre care una dintre cele mai presante este disponibilitatea resurselor umane calificate și cu experiență în domeniul siguranței și interoperabilității. Această situație generează dificultăți în atragerea și formarea personalului specializat, atât în cadrul instituției, cât și la nivelul întregului sector feroviar. Pe termen scurt și mediu, o altă provocare importantă este finalizarea procesului de actualizare a normelor naționale, unde ASFR contribuie activ la eforturile autorității de reglementare. Pe termen lung, însă, cea mai complexă provocare este promovarea unei schimbări de paradigmă în cultura de siguranță – atât în interiorul ASFR, cât și în întregul sector feroviar din România. Este necesară o tranziție de la o abordare rigidă și punitivă, axată exclusiv pe conformitatea cu reglementările, către o cultură a siguranței proactivă, bazată pe analiză, prevenție, evaluarea riscurilor și, mai ales, pe colaborare, schimb de bune practici și învățare continuă.

Petru Bogdan

Director General al Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR

1. Introducere

1.1. Scopul, domeniul raportului și destinatarii raportului

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR) a întocmit Raportul anual de siguranță pentru anul 2024 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 (denumită în continuare Agenția), 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 riscurilor 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.

1.2. Concluzii principale privind anul de raportare

În cursul anului 2024, pe rețeaua feroviară din România nu s-a produs niciun accident grav.

Accidentele și incidentele feroviare înregistrate în cursul anului 2024, încadrate conform prevederilor *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare*, de

dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România, denumit în continuare Regulament, aprobat prin Hotărârea Guvernului României nr. 117/17.02.2010, după cum urmează:

- 1 coliziune între 2 trenuri, astfel:
 - la data de 07.02.2024, ora 01:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, în stația CF Pantelimon, locomotiva izolată DA 180 care a circulat ca tren nr. 86350 (aparținând OTF Grup Feroviar Român SA) a tamponat violent vagonul nr. 315239381793 (vagon de semnal) încărcat cu laminate, din compunerea trenului de marfă nr. 58182 (aparținând OTF United Railways SRL) aflat în staționare la linia 2. În urma impactului s-a produs ruperea balamalelor de la oblonul din spate al vagonului și deplasarea încărcăturii din vagon, fără alte repercusiuni. A fost avizată Poliția TF Giulești.

Coliziunea nu a fost înregistrată ca accident semnificativ.

- 18 cazuri de deraieri de trenuri care au fost încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile Regulamentului, iar investigarea s-a efectuat de către Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER, care a emis după caz, recomandări de siguranță.

Unul dintre aceste cazuri de deraiere de tren a fost încadrat ca accident semnificativ, ca urmare a înregistrării unei pagube cu valoarea estimativă de 1.267.927 €, așa cum a fost evidențiat în raportul de investigare pe baza documentelor puse la dispoziție de către administratorul infrastructurii feroviare publice și operatorul de transport feroviar de marfă implicați în producerea accidentului feroviar, condițiile producerii fiind următoarele:

- la data de 16.01.2024, ora 01:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova, secția de circulație Caracal – Craiova (linie dublă electrificată), în zona schimbătoarelor de cale din halta de mișcare Leu - cap Y, la km. 186+000, la trecerea trenului de marfă nr. 68322 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă Global Rail Solutions S.R.L.) din direcția fir II Malu Mare – Leu pe linia II directă, (tren care circula în relația Salonta – Constanța Port, remorcat cu locomotiva EA 389, format din 35 vagoane încărcate cu cereale, 140 osii, 2701 tone, 555 metri), s-a produs deraierea unui număr de 11 vagoane, astfel:

- vagonul nr. 33872335098-9, al 6-lea de la urma trenului deraiat de ambele boghiuri și încastrat în al 7-lea vagon;
- vagonul nr. 33879339029-9, al 7-lea de la urma trenului deraiat de ambele boghiuri și încastrat în al 8-lea vagon;
- vagonul nr. 33879633879-3, al 8-lea de la urma trenului deraiat de ambele boghiuri și încastrat în al 9-lea vagon;
- vagonul nr. 33879332443-9, al 9-lea de la urma trenului deraiat de ambele boghiuri, poziționat transversal pe firul II cu afectarea gabaritului firului I și încastrat în al 10-lea vagon;
- vagonul nr. 33879339171-9, al 10-lea de la urma trenului deraiat de ambele boghiuri și încastrat în al 11-lea vagon;
- vagonul nr. 33879335092-1, al 11-lea de la urma trenului deraiat de ambele boghiuri și încastrat în al 12-lea vagon;
- vagonul nr. 33879335843-7, al 12-lea de la urma trenului deraiat de ambele boghiuri în dreptul schimbătorului de cale nr. 2;
- vagonul nr. 33872334646-5, al 13-lea de la urma trenului deraiat și poziționat transversal pe ambele fire (producând și ruperea stălpului LC nr. 68 - fir II);
- vagonul nr. 33879339349-1, al 14-lea de la urma trenului deraiat și răsturnat pe firul I;

- vagonul nr. 33879330961-7, al 15-lea de la urma trenului deraiat și răsturnat pe firul I peste schimbătorul de cale nr. 4;
 - vagonul nr. 33879382032-9 al 16-lea de la urma trenului deraiat și poziționat transversal peste fir I și II.
- 116 cazuri de loviri la treceri la nivel, dintre care 17 cazuri au fost încadrate ca accidente semnificative soldându-se cu decesul a 11 persoane și cu accidentarea gravă a 16 persoane, dar pentru care, conform prevederilor Regulamentului, nu s-a efectuat investigare, fiind cercetate de organele Poliției Rutiere);
- 80 cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid (toate accidente semnificative pentru care, conform prevederilor Regulamentului, nu s-a efectuat investigare, dintre acestea 71 fiind încadrate ca accidente semnificative, fiind soldate cu accidentarea mortală a 54 persoane și accidentarea gravă a 17 persoane);
- 5 incendii la materialul rulant încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile Regulamentului, a căror investigare a fost efectuată de către AGIFER.

Unul dintre aceste cazuri de incendii la materialul rulant a fost încadrat ca accident semnificativ ca urmare a înregistrării unei pagube cu valoarea estimativă de 1.610.138€ – așa cum a fost evidențiat în raportul de investigare pe baza documentelor puse la dispoziție de către administratorul infrastructurii feroviare publice și operatorul de transport feroviar de marfă implicați în producerea accidentului feroviar – condițiile producerii fiind următoarele:

- la data de 23.01.2024, ora 17:55, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Cluj, secția de circulație Ilva Mică – Beclean pe Someș (linie simplă electrificată), între stația CF Beclean pe Someș și halta de mișcare Mogoșeni, la km. 1+336, în circulația trenului de călători Interregio nr.1830 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), remorcat cu locomotiva EA 920 (aparținând Depoului Cluj Napoca), s-a produs un incendiu la vagoanele nr. 50532049112-7 și nr. 50532049115-0, situate al 2-lea și al 3-lea în compunerea trenului. Pentru stingerea incendiului s-a solicitat intervenția Pompierilor militari care au sosit la ora 18:15. Linia de contact între halta de mișcare Mogoșeni și stația CF Beclean pe Someș a fost scoasă de sub tensiune la ora 18:21. S-a solicitat și s-a îndrumat din stația CF Năsăud drezina pantograf pentru intervenție în vederea scoaterii de sub tensiune. Incendiul a fost lichidat la ora 20:40. Călătorii aflați în trenul Interregio nr. 1830 au fost preluați și transportați cu mijloace auto până la stația de destinație Cluj Napoca. Pentru eliberarea liniei curențe s-a solicitat și s-a acordat mijloc de ajutor, locomotiva DA 922 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA) de la trenul de călători Regio nr. 4116, iar garnitura trenului Interregio nr. 1830 a fost retrasă în halta de mișcare Mogoșeni la ora 21:45. La ora 21:48 linia curentă între halta de mișcare Mogoșeni și stația CF Beclean pe Someș a fost redeschiă pentru circulația feroviară, utilizându-se tracțiune diesel pentru remorcarea trenurilor. Ulterior, la data de 24.01.2024, ora 03:18, linia de contact între halta de mișcare Mogoșeni și stația CF Beclean pe Someș a fost repusă de sub tensiune, fiind reluată remorcarea trenurilor cu tracțiune electrică. Nu s-au înregistrat victime omenești și nici pagube la linii, iar firul de contact a fost afectat pe o distanță de 30 m. În urma acestei situații, trenul de călători Interregio nr. 1830 a fost anulat pe distanța Mogoșeni - Cluj Napoca iar trenurile de călători Regio nr. 10535 și nr. 10534 (aparținând operatorului de transport feroviar Interregional Călători SRL) au fost anulate pe distanța Nimigea - Beclean pe Someș și respectiv pe distanța Beclean pe Someș - Nimigea. Indirect, trenul de călători Regio nr. 4116 a întârziat 125 minute. S-au avizat Serviciul Național Unic pentru Apeluri de Urgență la nr. 112 și Poliția TF Beclean pe Someș.

În total, în anul 2024 s-au înregistrat 90 de accidente semnificative.

Față de anul anterior (2023), se observă o scădere a numărului de accidente semnificative, de la 119 la 90, ca urmare a scăderii numărului de cazuri de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată, de la 24 în anul 2023 la 17 în anul 2024 și a scăderii numărului de persoane accidentate de material rulant în mișcare (cu excepția cazurilor de suicid) înregistrate ca accidente semnificative, de la 91 în anul 2023 la 71 în anul 2024.

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 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, 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.

2. Summary in English

The purpose of the 2024 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 systemic risks and, as case may be, the 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 million train-kilometers (63 million in passenger traffic and 19 million in freight traffic), a slight decrease from 82,7 million train-km in 2023;
- 5 841 million passenger-kilometers, a slight decrease from 5 943 million in 2023;
- 5 015 level-crossings on the Romanian railway network, of which 1,537 are active level-crossings, a slight decrease from 1,585 in 2022.

In what concerns the **types and number of accidents and incidents in 2024**, as compared to the previous reporting year (2023), the main findings are:

- a decrease of the number of significant accidents, from 119 to 90;
- a decrease of the number of fatalities, from 77 in 2023 to 65 in 2024 and also a significant decrease in the number of serious injuries, from 60 to 33;

- the number of train derailments cases was maintained in 2023 as well as in 2024 at 18, for which the Romanian NIB has issued safety recommendations, where applicable;
- a significant decrease of the number of level-crossing accidents, from 154 to 116, of which 17 were significant accidents, with 11 fatalities and 16 cases of serious injuries;
- an increase of the total number of precursors to accidents, from 1045 in 2023 to 1336 in the year 2024.

Of the total number of 90 significant accidents which occurred in 2024, a number of 80 significant accidents involved persons hit by railway stock in motion (in addition to suicide cases), resulting in 54 fatalities and 17 serious injuries.

In 2024, NSA Romania has issued or participated in the process of issuing:

- 5 new single safety certificates (SSCs) and 2 assessment of national part for a new SSC issued by the European Union Agency for Railways (the Agency), as well as for 2 updated/modified single safety certificates issued by the Agency;
- 5 renewed safety authorisations (SA);
- 1 amended authorization;
- 48 vehicle authorisations (VA);
- 556 new train driver licenses; also, 70 driver licences were suspended and 30 were revoked.

In addition, NSA Romania has taken action upon the 15 safety recommendations issued in 2024 by AGIFER - the Romanian NIB.

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 2024 during the joint work and meetings related to the continuation of the cleaning-up process of the national rules.

3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional

3.1. 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 cinci direcții principale:

1. Îmbunătățirea continuă a nivelului de siguranță în sistemul de transport feroviar și în sistemul de transport public cu metroul;
2. Consolidarea colaborării cu părțile interesate și cu factorii implicați din domeniul siguranței feroviare;
3. Crearea unui cadru de reglementare actualizat și armonizat cu legislația europeană aplicabilă în domeniul siguranței feroviare;
4. Optimizarea și digitalizarea proceselor administrative ale instituției;
5. Dezvoltarea competențelor profesionale ale personalului propriu.

3.2. Recomandări de siguranță

Locul și data producerii	Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
Zalău Nord-Mirșid 22.02.2023	SNTFC „CFR Călători” SA să evalueze pericolul reprezentat de lipsa din cadrul specificațiilor tehnice ale reviziilor planificate, a unor prescripții destinate verificării și întreținerii arcurilor metalastic de la boghiul purtător al vagonului motor, care este în componența automotoarelor tip ADH și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a riscurilor induse de aceasta.	În vederea gestionării riscurilor asociate pericolului reprezentat de lipsa din cadrul specificațiilor tehnice a unor prescripții destinate verificării și întreținerii arcurilor metalastic, având în vedere consecințele probabile (exemplu deraiere), prin actul nr. SRIRMR/9/789/31.10.2024 a fost solicitată către CFR-SCRL Brașov completarea Specificației Tehnice aferente reviziilor planificate la automotoarele ADH cu măsuri de verificare și ținere sub control a parametrilor suspensiei primare cu ocazia efectuării reviziilor RT, R1 și R2.	Implementată
Beia - Cața 17.03.2023	Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR va solicita CNCF „CFR” SA realizarea unui plan de acțiune pentru reducerea riscurilor montării necorespunzătoare a contrașinelor pe poduri de pe întreaga infrastructură administrată (vezi prevederile art.28, pct.14 din Instrucția nr.314/1989 de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii – linii cu ecartament normal).	A fost întocmit planul de acțiune nr.2/7/33/14.02.2024 al Direcției Linii din cadrul CNCF CFR SA înaintat la ASFR cu Act nr.14/480/03.04.2024.	Implementată
	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA întocmirea unei prevederi/proceduri prin care să se asigure permanent că, codurile de practică utilizate pentru încărcarea și verificarea modului de încărcare a vagoanelor sunt actualizate periodic, în vederea asigurării că operațiile de transport se desfășoară în bune condiții de siguranță circulației.	Răspuns formulat prin adresa nr.SC2-368-15.04.2024, privind faptul că se v-a întocmi o procedură/poceduri prin care să se asigure permanent că, codurile de practică utilizate pentru încărcarea și verificarea modului de încărcare a vagoanelor sunt actualizate periodic, în vederea asigurării că operațiile de transport se desfășoară în bune condiții de siguranță circulației, aspect consemnat și în actul nr. SC 2/105/08.08.2025.	În curs de implementare

Stația CF Roșiori Nord 13.03.2023	Reevaluarea de către SNTFC a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: - depășirea semnalelor care ordonă oprirea; - luarea cu întârziere a măsurii de frânare a trenurilor; - stare de oboseală sau lipsa de atenție a personalului de locomotivă; - nerespectarea vitezelor maxime de circulație prevăzute în livretele de mers, BAR sau ordin de circulație, de către personalul de locomotivă.	SNTFC CFR Călători SA, urmare a producerii acestui accident dar și a identificării altor pericole, a efectuat analiza registrului de pericole și a fișei de evaluare a riscurilor. Urmare acestei analize cu actul nr. RGSC5/14/742/07.08.2023 s-a stabilit actualizarea corespunzătoare a evidențelor pericolelor și riscurilor rezultând următoarele documente: - Fișa de identificare pericole/evaluare riscuri generale formular cod F-PO-0-6.1-04-03 (RGSC5/14/742/07/08/2023); - Registrul de pericole formular cod: F-PO-0-6.1.04 (RGSC5/14/753/10/08/2023).	Implementată
	Reevaluarea de către SNTFC a riscurilor asociate și stabilirea de măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: - acționarea în mod nejustificat/neinstrucțional a butonului „Depășire ordonată” la trecerea pe lângă semnale care ordonă oprirea; - nerespectarea prevederilor instrucționale de către personalul care conduce și deservește trenurile, referitor la obligația avizării de îndată a producerii accidentelor/ incidentelor.	SNTFC CFR Călători SA, urmare a acestei recomandări, a realizat Registrul de pericole formular cod: F-PO-0-6.1.04 și Fișa de identificare pericole/evaluare riscuri generale formular cod: F-PO-0-6.1-04-03 și a actualizat aceste documente prin introducerea în evidență a acestor pericole și riscurile asociate cu includerea de măsuri de control a acestora potrivit reglementărilor și procedurilor în vigoare.	
Stația CF Sighișoara 08.06.2023	Grup Feroviar Român SA va reevalua riscurile asociate operațiunilor feroviare proprii și va stabili măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolelor: - nerespectarea prevederilor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă; - interpretarea eronată de către mecanicul de locomotivă a indicațiilor semnalelor fixe și mobile care ordonă Oprirea”; - oboseala/ atenția scăzută datorată depășirii de către mecanic a serviciului maxim admis pe locomotivă.	GFR a reevaluat riscurile asociate pericolelor „nerespectarea prevederilor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă”, „interpretarea eronată de către mecanicul de locomotivă a indicațiilor semnalelor fixe și mobile care ordonă Oprirea” și „oboseala/atenția scăzută datorată depășirii de către mecanic a serviciului maxim admis pe locomotivă”.	Implementată

	Grup Feroviar Român SA va reevalua și va identifica riscurile asociate referitoare la: - monitorizarea serviciului continuu maxim admis; - lecțiile învățate din accidente și incidente, respectiv întocmirea rapoartelor de investigare ca urmare a incidentelor de depășire a serviciului continuu maxim admis; - monitorizarea activității prin efectuarea însoțirilor de trenuri de către instructorii de specialitate T.	GFR a întocmit planul de acțiune nr. G12/310/07.06.2024.	Implementată
	CNCF „CFR” SA va reevalua și va identifica riscurile asociate referitoare la: - monitorizarea activității IDM din stațiile înzestrate cu instalații de centralizare electronică; - acțiunea de identificare a riscurilor asociate operațiunilor feroviare proprii pentru activitatea „Management trafic feroviar”, referitoare la neavizarea unui accident sau incident.	A fost desemnat personalul care va monitoriza activitatea IDM din stațiile CE, precum și numele de utilizator. Divizia Instalații prin reprezentanții săi a introdus utilizatorii desemnați cu monitorizarea activității IDM. Aceștia au primit dreptul de vizualizare fără operare. Monitorizarea activității se face cu înscrierea în RRLISC, aspecte consemnate în actul nr. 14/1152/14.07.2025.	Implementată
Roșiori Nord - Atârnați, 01.08.2023	CNCF „CFR” SA să revizuiască documentația privind mentenanța utilajului Colmar în sensul introducerii unor prevederi care să impună efectuarea periodică, de controale nedistructive cu ultrasunete (CUS) la axele intermediare (planetare).	Direcția Linii a elaborat actul nr. 2/7/166/21.08.2024, prin care s-a dispus ca în fișele de reparații RT/RC să se introducă o lucrare suplimentară la aparatul de rulare. A fost efectuată în martie 2025 verificarea cu lichide penetrante a axelor intermediare la Colmar 6712 aflat în exploatare la Secția L5 Tg. Jiu, rezultatul acestei verificări fiind corespunzător, conform actului CNCF CFR SA nr. 14/1152/14.07.2025.	Implementată
	CNCF „CFR” SA să efectueze evaluarea riscurilor asociate pericolelor generate de defectarea în exploatare a pieselor critice privind siguranța feroviară de la utilajele utilizate în activitatea de mentenanță a liniilor.	În registrul de riscuri semnificative (Plan de măsuri nr. 22/3/25/10.01.2025, de control pentru riscuri semnificative prioritizate 2025) al Diviziei Linii este evidențiat și se menține la un nivel ridicat riscul de apariție al defecțiunilor la utilajele aflate în exploatare datorită neefectuării reparațiilor generale și capitale. Divizia Linii Craiova a solicitat	Implementată

		către CN CFR SA, prin intermediul Diviziei Investiții alocarea fondurilor necesare pentru efectuarea acestora, conform actului CNCF CFR SA nr. 14/1152/14.07.2025	
Galați - Brateș - Racordare CSG - Cătușa 09.08.2023	SC Liberty Steel Galați SA, în calitate de proprietar, împreună cu SC Euroconstruct SA, în calitate de „agent economic autorizat AFER” prestator de „lucrări de întreținere și reparație a liniilor de cale ferată”, vor lua toate măsurile necesare în vederea asigurării condițiilor de siguranță și securitate pentru desfășurarea operațiunilor de transport pe liniile și aparatele de cale deținute.	Au fost remediate deficiențele constatate la schimbătorul de cale R8. Au fost verificate suplimentar toate aparatele de cale care fac parte din parcursurile de intrare/expediere în/din stația Cătușa și au fost remediate toate deficiențele, aspecte consemnate în actul nr. 6500/248/02.09.2024.	Implementată
	Proprietarul liniei industriale SC Liberty SA Galați va lua măsuri în vederea întocmirii și înaintării în vederea semnării, către CNCF, a contractului de exploatare a LFI.	S-a revenit cu adresa nr. 6500/165/02.07.2025, prin care s-a solicitat necesitatea încheierii unui contract de exploatare al LFI cu CNCF CFR SA.	În analiză
Târnăveni Vest- Jidvei 23.08.2023	Operatorul de transport feroviar SC Regio Călători SRL să evalueze pericolele reprezentate de lipsa gestionării înregistrărilor, respectiv de neefectuare a autorizărilor/ certificărilor/ acordărilor/ prescise pentru automotoare „de la proiectare până la eliminare”;	Au fost actualizate Registrul pentru identificarea și clasificarea pericolelor pentru „compatibilitatea dintre intervalul între reparații planificate și nivelul de fiabilitate al AM X 4500”, Registrul de evidență a pericolelor pentru „compatibilitatea dintre intervalul între reparații planificate și nivelul de fiabilitate al AM X 4500”, conform Notei comune Rail Force SRL nr. 1470/06.12.2024, Regiotrans SRL nr. 90/09.12.2024, Regio Călători nr. 3952/7/06.12.2024, Marub SA nr. 1/642 bis/10.12.2024, încheiată ca urmare a raportului de investigare și a analizei de risc privind „compatibilitatea dintre intervalul între reparații planificate și nivelul de fiabilitate al AM X 4500”.	Implementată
	Operatorul de transport feroviar SC Regio Călători SRL să efectueze o analiză de risc privind compatibilitatea dintre intervalul între reparații planificate și nivelul de fiabilitate al AMX 525.		
Stația CF Chitila 21.06.2024	Identificarea de către CNCF „CFR SA” a unei soluții tehnice/organizatorice prin care să se asigure distincția indicației afișate indicatorului de direcție a semnalului de ieșire YIV al stației Chitila în cazul	S-a demarat procedura de modificare a instalației CE tip ESTW - 90 din stația CF Chitila. S-au înaintat adresele nr. 12/312/16.09.2024 și 12/466/19.12.2024 către Hitachi Rail GTS România în vederea analizării posibilității de modificare a instalației CE, la aceasta	În curs de implementare

	parcursurilor efectuate pe firul II respectiv firul III.	dată se așteaptă răspuns. Implementarea soluției de modificare va fi corelată cu actualizarea software-ului aferent stației Chitila, conform actului CNCF CFR SA nr. 14/1152/14.07.2025.	
Augustin - Racoș 03.10.2023	SC Grup Feroviar Român SA, în calitate de ERI, va reanaliza modul de gestionare a informațiilor privind arcurile de suspensie în foi (componentă critică pentru siguranță) rezultate în urma efectuării reparațiilor periodice (RP) la vagoanele pentru care răspunde și va dispune măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestor informații.	GFR a emis alerta la risc nr. G3.4.9/698/04.10.2023. GFR are întocmit raportul de monitorizare nr. G.3.4.9/257/05.05.2025. De asemenea a fost revizuită Instrucțiunea de lucru Încărcarea sub sarcină a arcurilor în foi.	Implementată
Costești – Roșiori Nord 24.10.2023	CNCF „CFR” SA va evalua riscurile asociate pericolelor generate de neasigurarea la nivelul secțiilor de linii a unui număr suficient de salariați pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise și va stabili măsuri pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	Pentru a asigura, la nivelul secțiilor de linii, un număr suficient de salariați pentru realizarea mentenanței corespunzătoare a liniei și menținerea geometriei căii în toleranțele admise au existat mai multe campanii de angajare de personal, la care s-au prezentat candidați mult sub necesar. CN CFR SA are în vedere angajarea de personal în limitele bugetului aprobat, conform actului CNCF CFR SA nr. 14/1152/14.07.2025.	În curs de implementare
Drăgotești – Borăscu 05.11.2023	Administratorul de infrastructură feroviară publică - CNCF „CFR” SA va efectua o evaluare a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri de siguranță eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: - lipsa contrașinelor în interiorul căii pe porțiunile de terasament de la capetele podurilor cu lungime mai mare de 10 m amplasate în aliniament și a podurilor cu lungime mai mare de 5 m amplasate în curbă; - menținerea în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare pe porțiunile de terasament de la capetele podurilor pe lungimea unde se montează contrașinele în interiorul căii.	CNCF „CFR” SA intenționează să treacă la varianta cu traverse de beton și contrașine special fabricate, astfel încât să se elimine complet riscul în cauză, operațiuni care se vor desfășura în funcție de bugetul alocat, conform actului CNCF CFR SA nr. 14/1152/14.07.2025.	În curs de implementare

Stația CF Azuga 04.12.2023	Reevaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR”.	SNTFC „CFR Călători” SA a reevaluat riscurile asociate pericolului reprezentat de nerespectarea proceselor tehnologice de revizii/reparații MR. Ca urmare a acestui demers au fost actualizate Fișa de identificare pericol și Registrul pericolelor, fiind stabilite măsuri de siguranță bazate pe coduri de bună practică care să mențină riscul la un nivel acceptabil, conform actului SNTFC „CFR Călători” SA nr. SASMS/14/770/ 10.07.2025.	Implementată
	Evaluarea de către SNTFC „CFR Călători” SA a riscurilor asociate operațiunilor feroviare pe care le desfășoară și stabilirea unor măsuri eficiente pentru ținerea sub control a pericolului reprezentat de „ruperea pantografelor”	SNTFC „CFR Călători” SA a realizat Registrul de pericole și a evaluat riscurile asociate pericolului reprezentat de ruperea pantografelor. Ca urmare a acestui demers, au fost actualizate Fișa de identificare pericol și Registrul pericolelor, fiind stabilite măsuri de siguranță bazate pe codurile de bună practică care să mențină riscul la un nivel acceptabil, conform actului SNTFC „CFR Călători” SA nr. SASMS/14/770/ 10.07.2025.	Implementată
Stația CF Beclean pe Someș 13.12.2023	Operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA să evalueze riscurile asociate pericolelor generate de admiterea în circulație a unui vagon încărcat neuniform, pentru situațiile în care neregula nu poate fi depistată cu ocazia predării-primirii vagoanelor, și să stabilească măsuri concrete pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	Prin actele nr. SC 2/34/13.01.2025 și nr. SC 2/105/08.08.2025, SNTFM „CFR Marfă” SA a comunicat faptul că, conform art. 36 din Regulamentul de transport, este exonerată de încărcarea neuniformă, fixarea mărfurilor în vagon, verificându-se numai dacă sigiliile corespund prevederilor legale în vigoare, sunt intacte și aplicate corect.	Închisă Neacceptată
Popești Vâlcea – Băbeni 10.01.2024	CNCF „CFR” SA – SRCF Craiova va reanaliza modul de identificare a riscurilor și va întocmi „Evidența pericolelor privind siguranța feroviară” cu respectarea Procedurii de Sistem Managementul Riscului – cod PS 0 - 6.1, ediția 3.	Registrul de riscuri este actualizat la nivelul SRCF Craiova, ultima ediție fiind înregistrată cu nr. 72/3/117/16.01.2025, conform actului CNCF „CFR” SA nr. 14/1152/14.07.2025.	Implementată
Stația CF Balota 08.01.2024	CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, va reanaliza modul de gestionare a riscurilor	În cadrul SMS sunt aplicate prevederile din codurile de practică, inclusiv Instrucția 314. A fost luat în evidența riscurilor și este monitorizat riscul	Implementată

	asociate pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii și va dispune măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestora.	asociat pericolului de depășire a toleranțelor admise ale geometriei căii, dispunându-se măsurile necesare pentru o gestionare eficientă a acestora, conform actului CNCF CFR SA nr. 14/1152/14.07.2025.	
--	--	--	--

3.3. 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 din rapoartele de investigare întocmite de AGIFER:

- verificări prin inspecții ordonate a modului de tratare și implementare a măsurilor care au fost luate în urma unor incidente și accidente feroviare;
- 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;
- elaborarea și punerea în aplicare a unor planuri de acțiune având ca scop ținerea sub control a riscurilor, pentru cazuri repetate de nerespectare în totalitate a legislației în vigoare și a procedurilor din SMS;
- atribuirea în mod corespunzător a sarcinilor personalului, pentru fiecare nivel de responsabilitate în cadrul proceselor aferente SMS, în vederea menținerii și îmbunătățirii siguranței feroviare;
- efectuarea activităților de audit și de monitorizare în conformitate cu prevederile procedurilor specifice proprii cuprinse în SMS, în care s-a stabilit modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de monitorizare în legătură cu siguranța feroviară;
- punerea în aplicare a proceselor de monitorizare de către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar 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 sau dacă sunt necesare și alte măsuri suplimentare de siguranță și control al riscurilor.

3.4. 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 2024, 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 prevederile 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 organism 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 și compartimentele 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) 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;

q) asigură funcționarea serviciului de continuitate la nivelul ASFR prin Dispeceatul 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, cu modificările și completările aduse de OMTI nr. 1185/2024.

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 îndeplinirii sarcinilor care îi revin atât ca autoritate națională de siguranță în domeniul feroviar, în conformitate cu legislația Uniunii Europene, cât și a îndeplinirii sarcinilor și atribuțiilor specifice care îi revin în temeiul legislației naționale, ASFR a avut în anul 2024, 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 219 posturi, defalcate pe funcții astfel:

- director general;
- 3 directori;
- 6 inspectori șefi teritoriali;
- 8 șefi de serviciu;
- 201 posturi de execuție.

Structura organizatorică a ASFR este aprobată prin Ordinul nr. 639/07.02.2024 al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii.

Structura organizatorică a ASFR în anul 2024

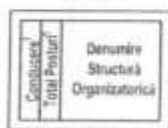
Total posturi : 219

Funcții de conducere: 18

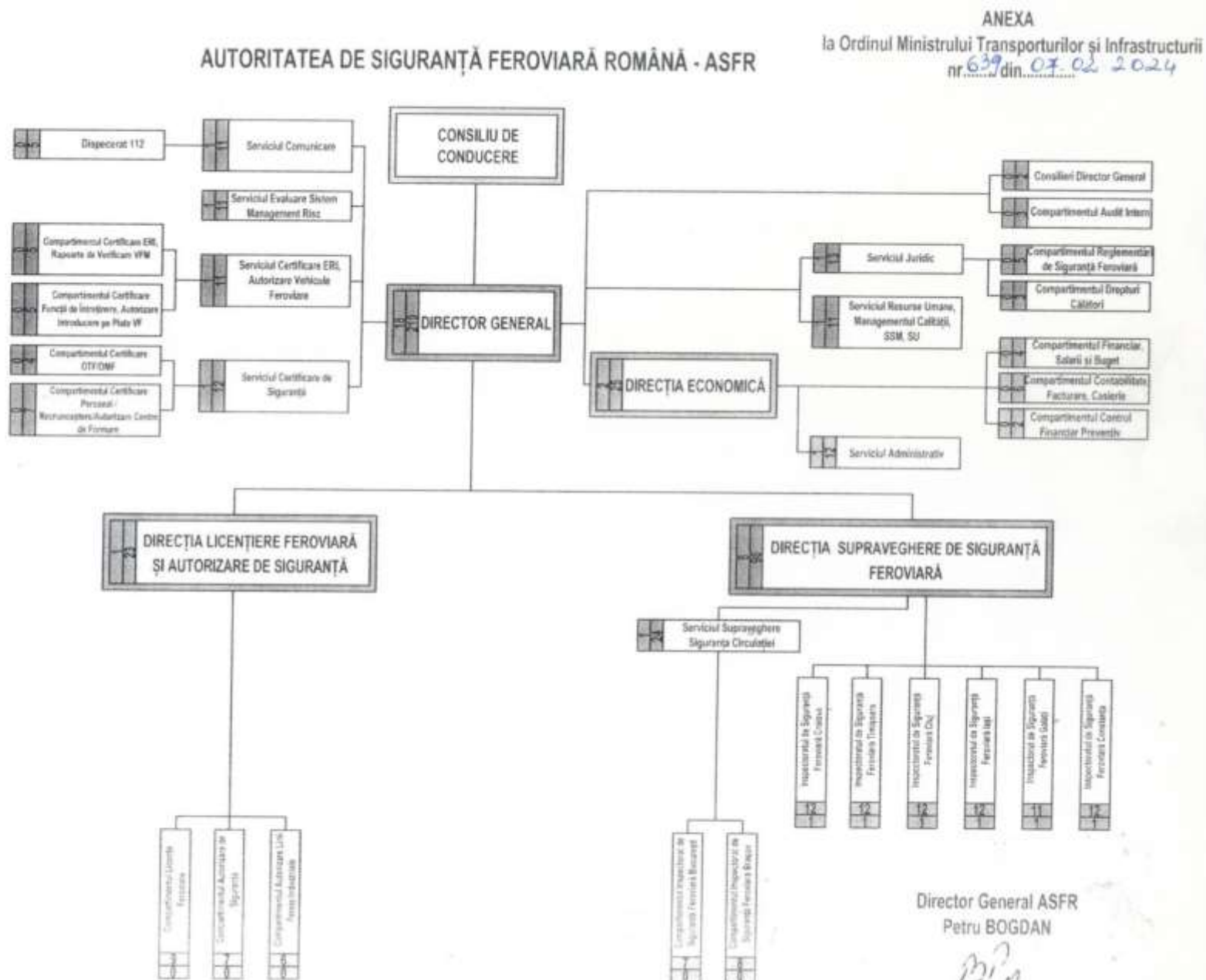
- Director General : 1
- Inspector Șef Teritorial : 6
- Director : 3
- Șef Serviciu : 8

Posturi de execuție: 201

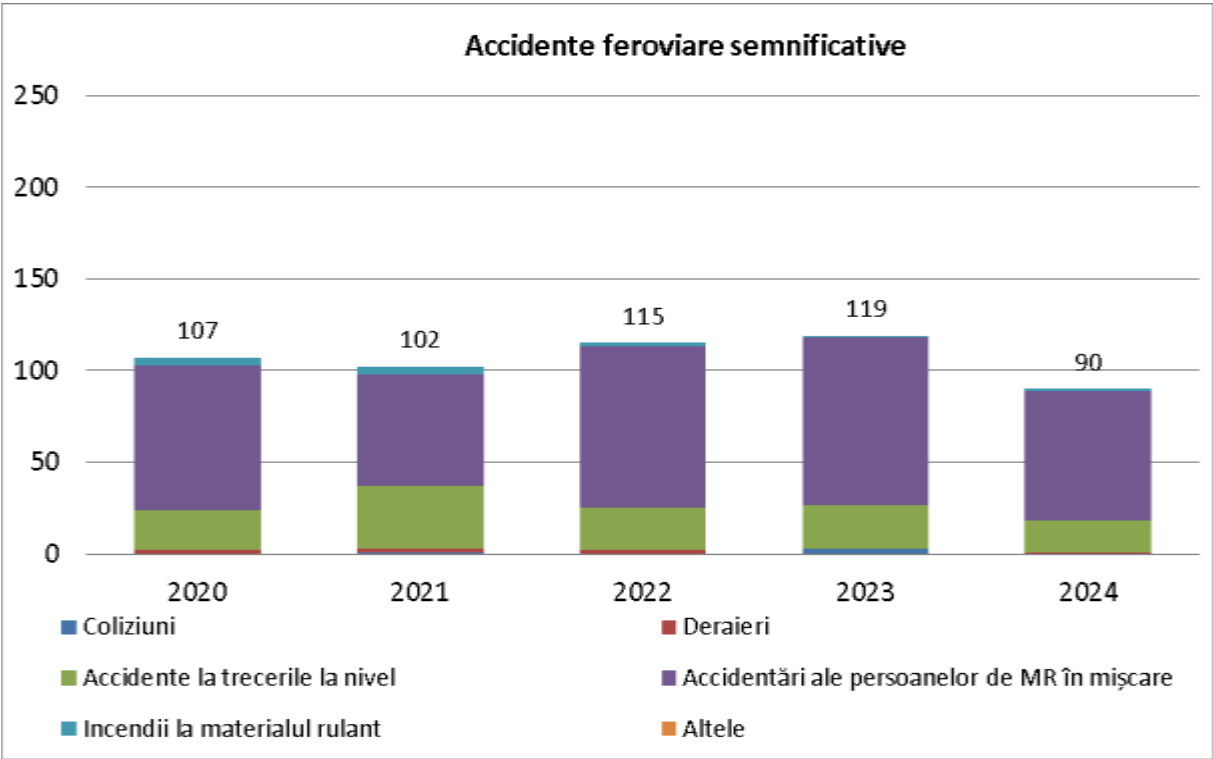
Legendă



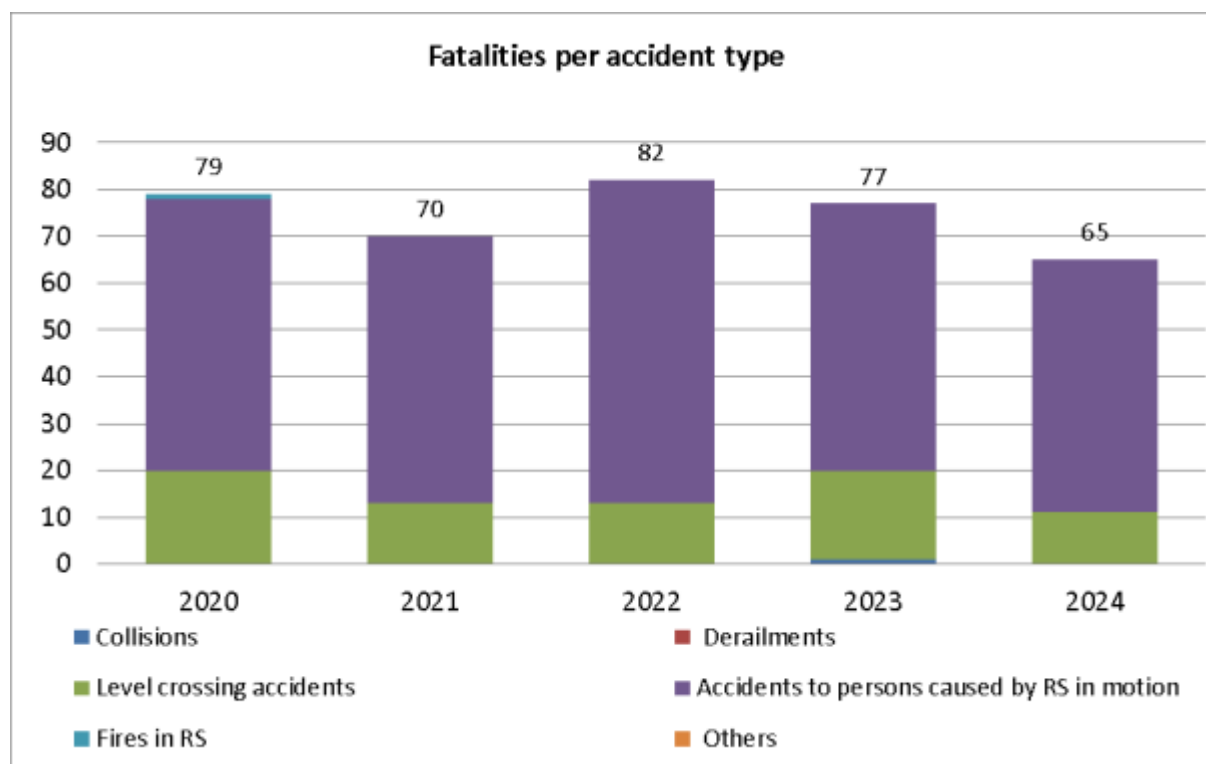
1-Include și posturile structurale organizatorice subordonate ierarhic



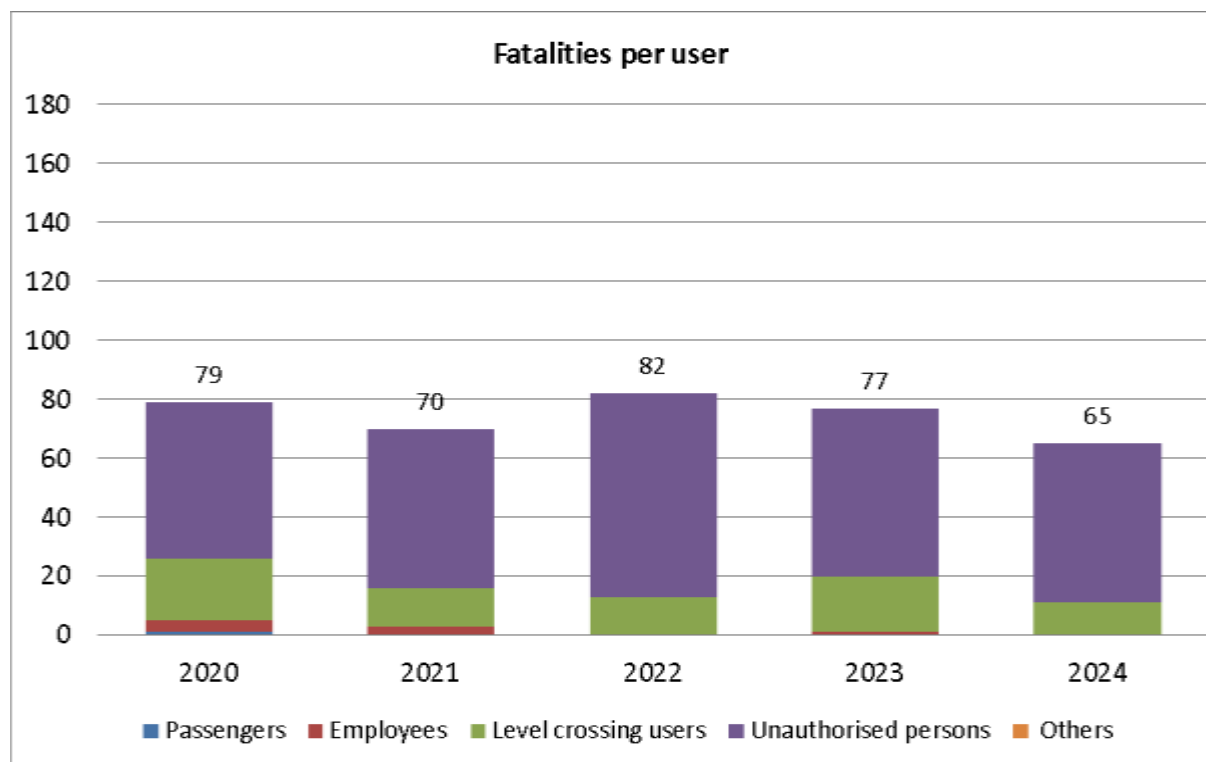
4. Performanța de siguranță



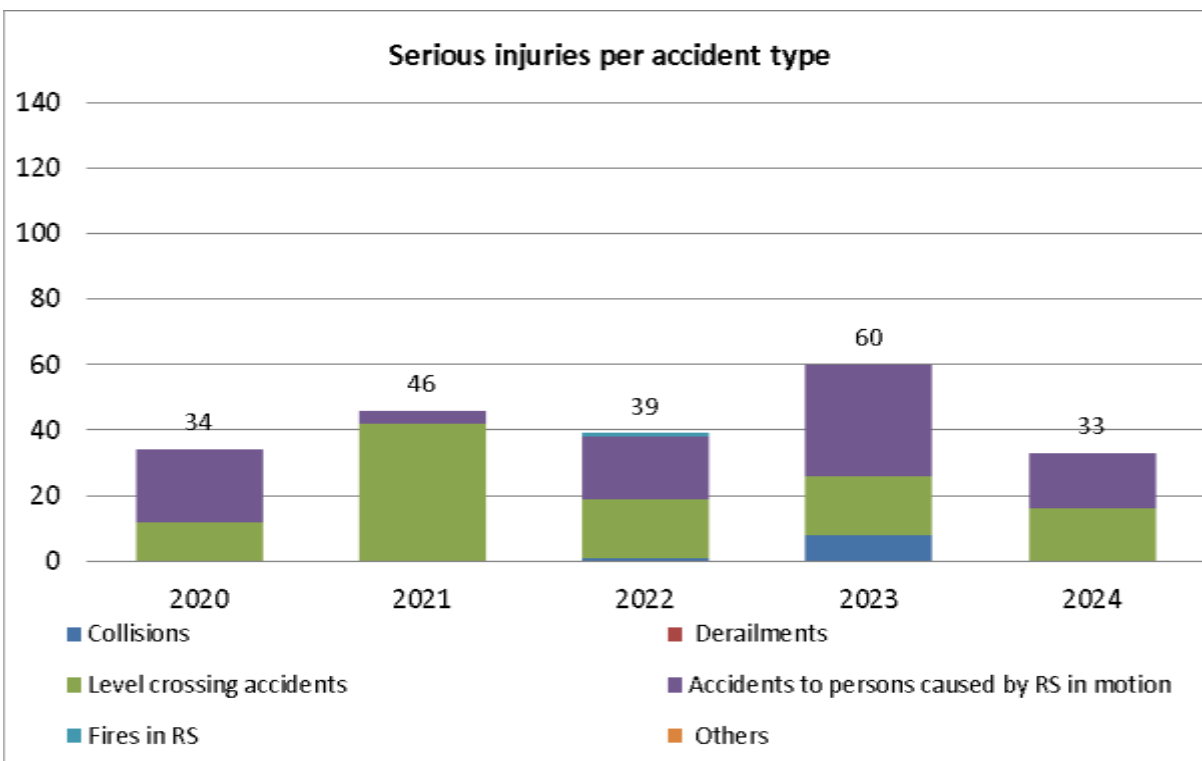
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la trecerile la nivel	Accidentări ale persoanelor de MR în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2020	0	2	22	79	4	0	107
2021	1	2	34	61	4	0	102
2022	0	2	23	88	2	0	115
2023	3	0	24	91	1	0	119
2024	0	1	17	71	1	0	90



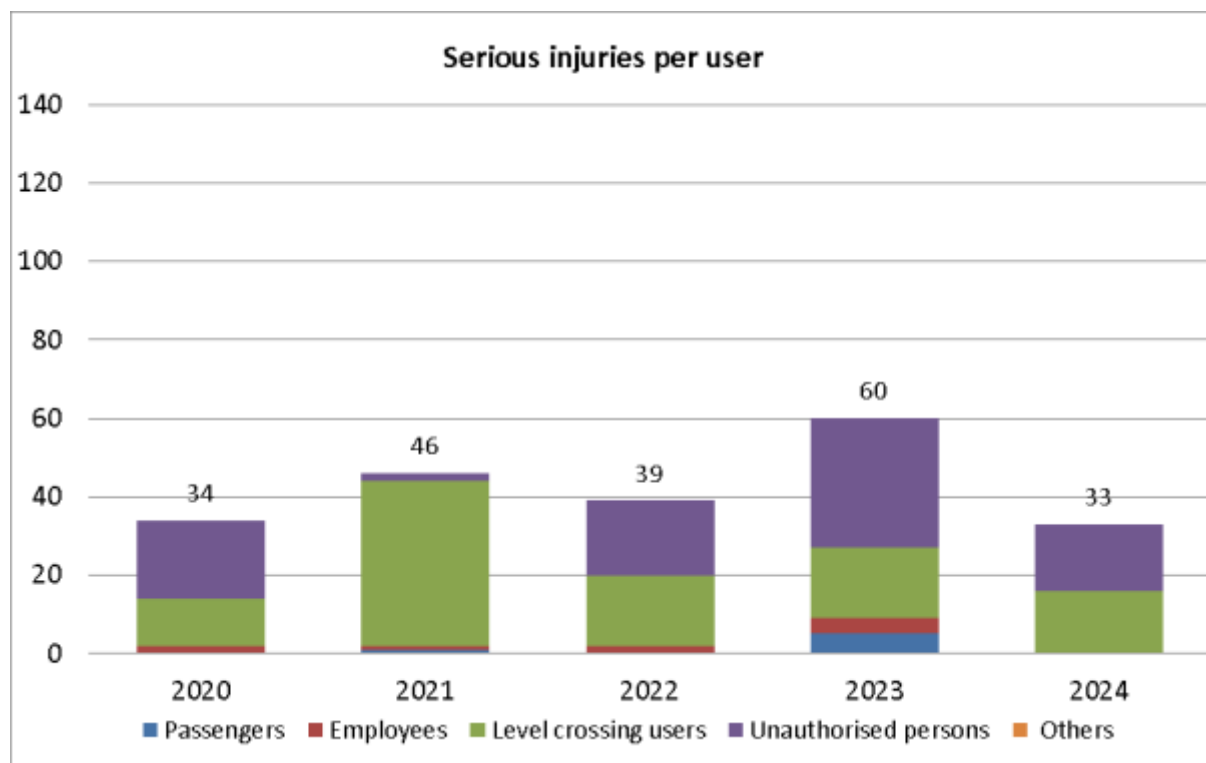
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2020	0	0	20	58	1	0	79
2021	0	0	13	57	0	0	70
2022	0	0	13	69	0	0	82
2023	1	0	19	57	0	0	77
2024	0	0	11	54	0	0	65



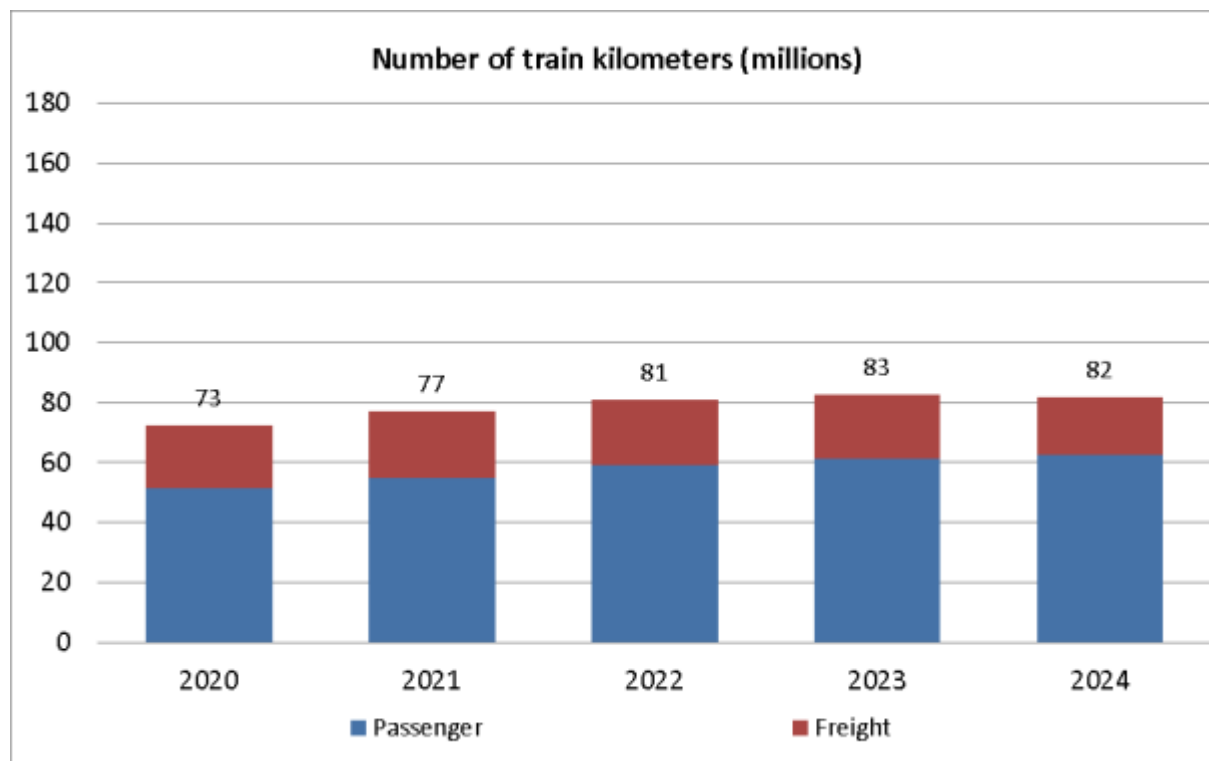
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorized persons	Others	Total
2020	1	4	21	53	0	79
2021	0	3	13	54	0	70
2022	0	0	13	69	0	82
2023	0	1	19	57	0	77
2024	0	0	11	54	0	65



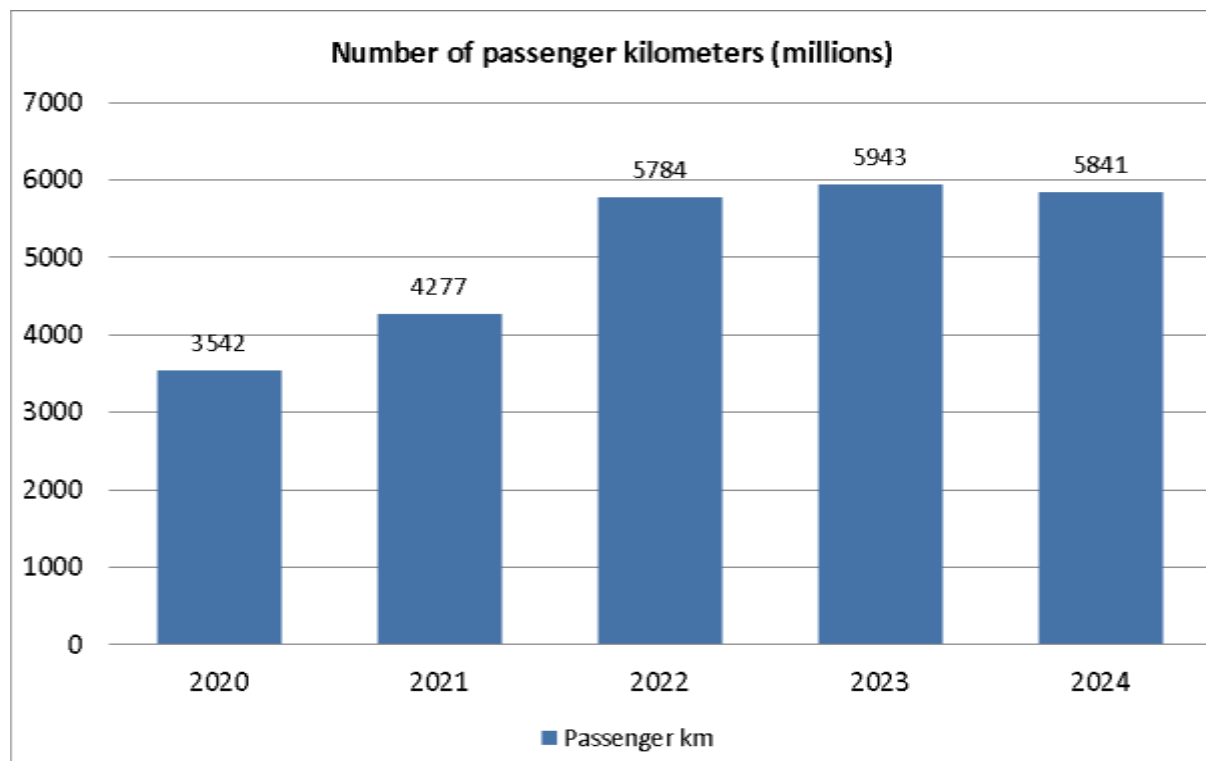
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2020	0	0	12	22	0	0	34
2021	0	0	42	4	0	0	46
2022	1	0	18	19	1	0	39
2023	8	0	18	34	0	0	60
2024	0	0	16	17	0	0	33



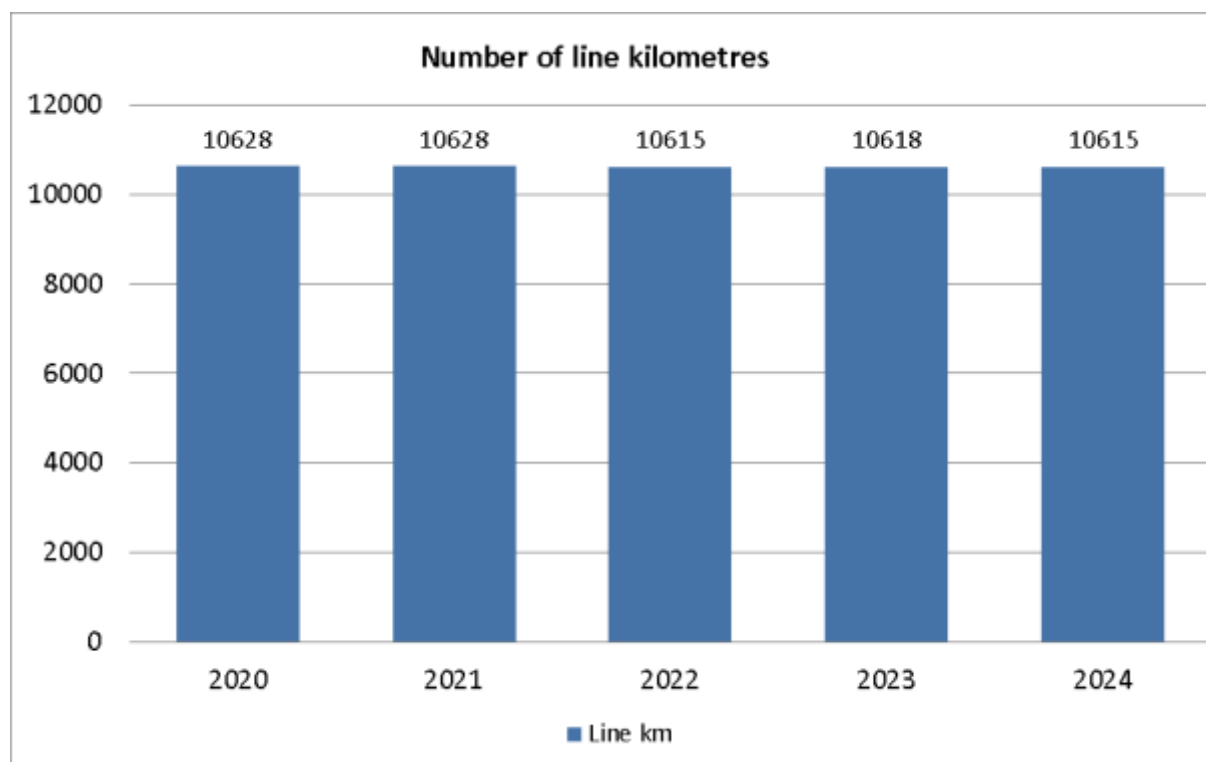
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2020	0	2	12	20	0	34
2021	1	1	42	2	0	46
2022	0	2	18	19	0	39
2023	5	4	18	33	0	60
2024	0	0	16	17	0	33



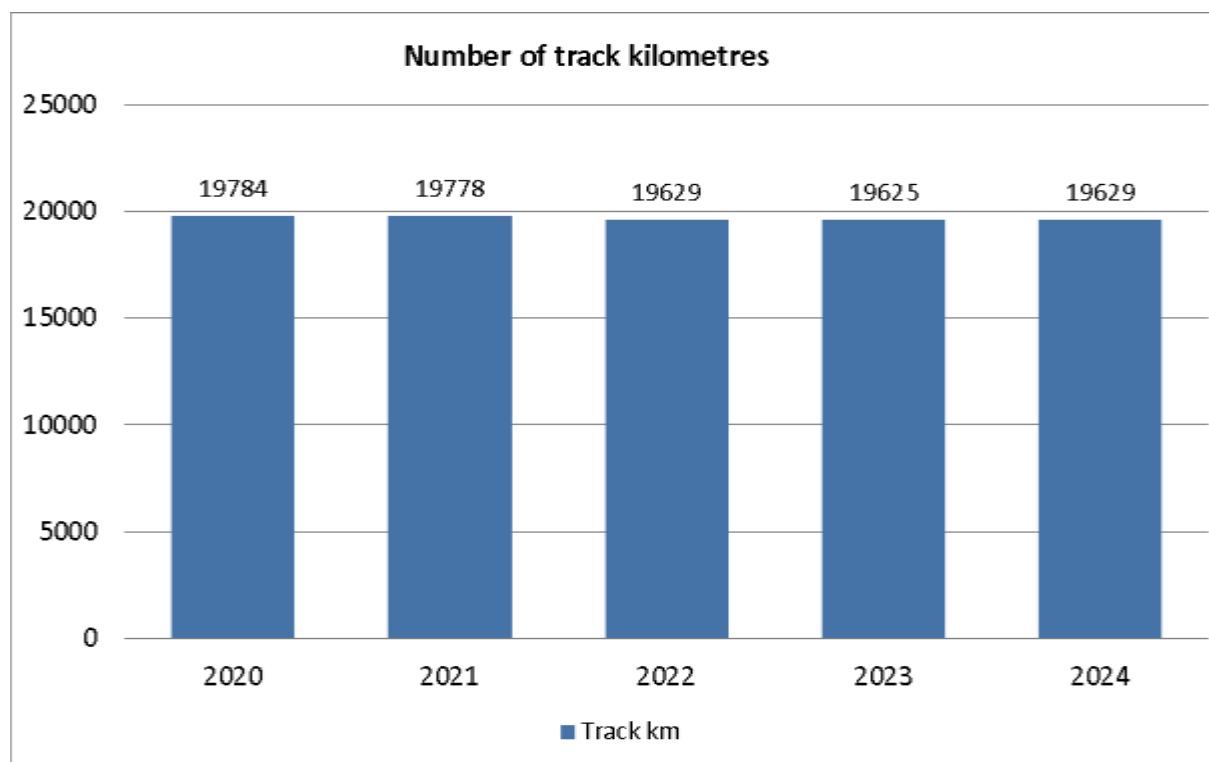
Year	Passenger	Freight		Total
2020	52	21	✓	73
2021	55	22	✓	77
2022	59	22	✓	81
2023	61	22	✓	83
2024	63	19	✓	82



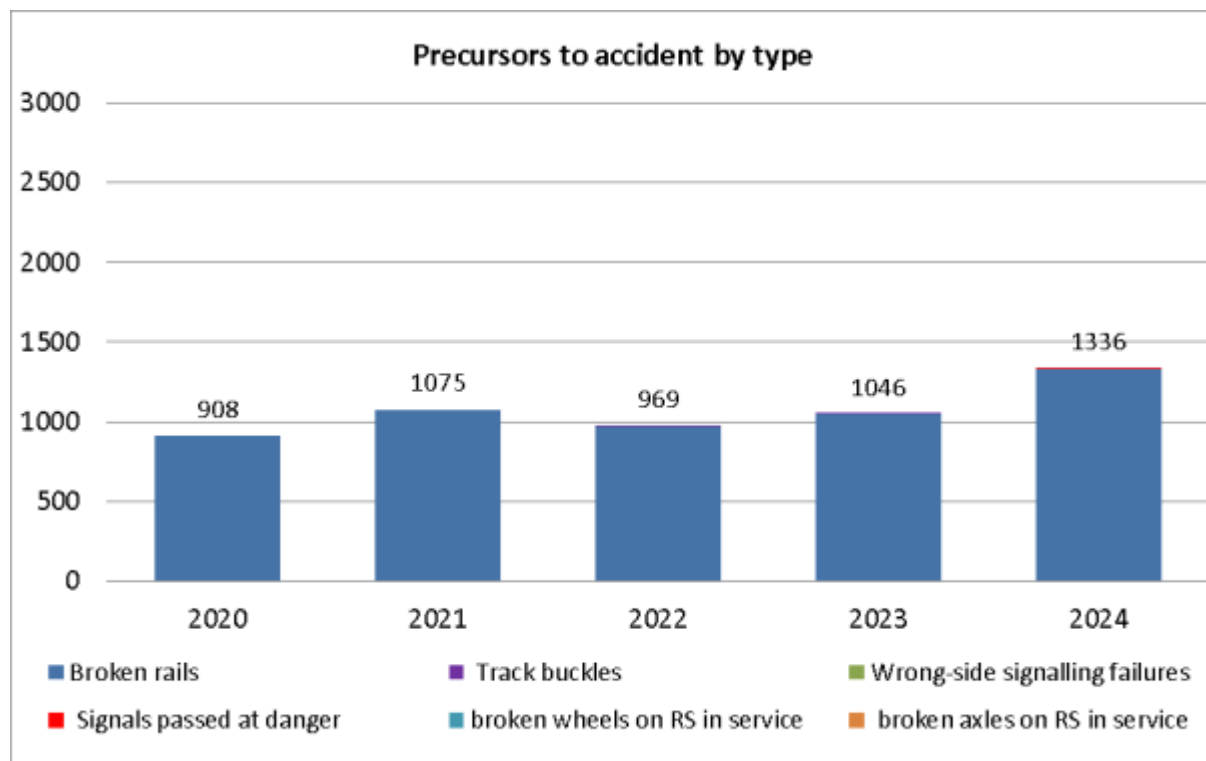
Year	Passenger km
2020	3542
2021	4277
2022	5784
2023	5943
2024	5841



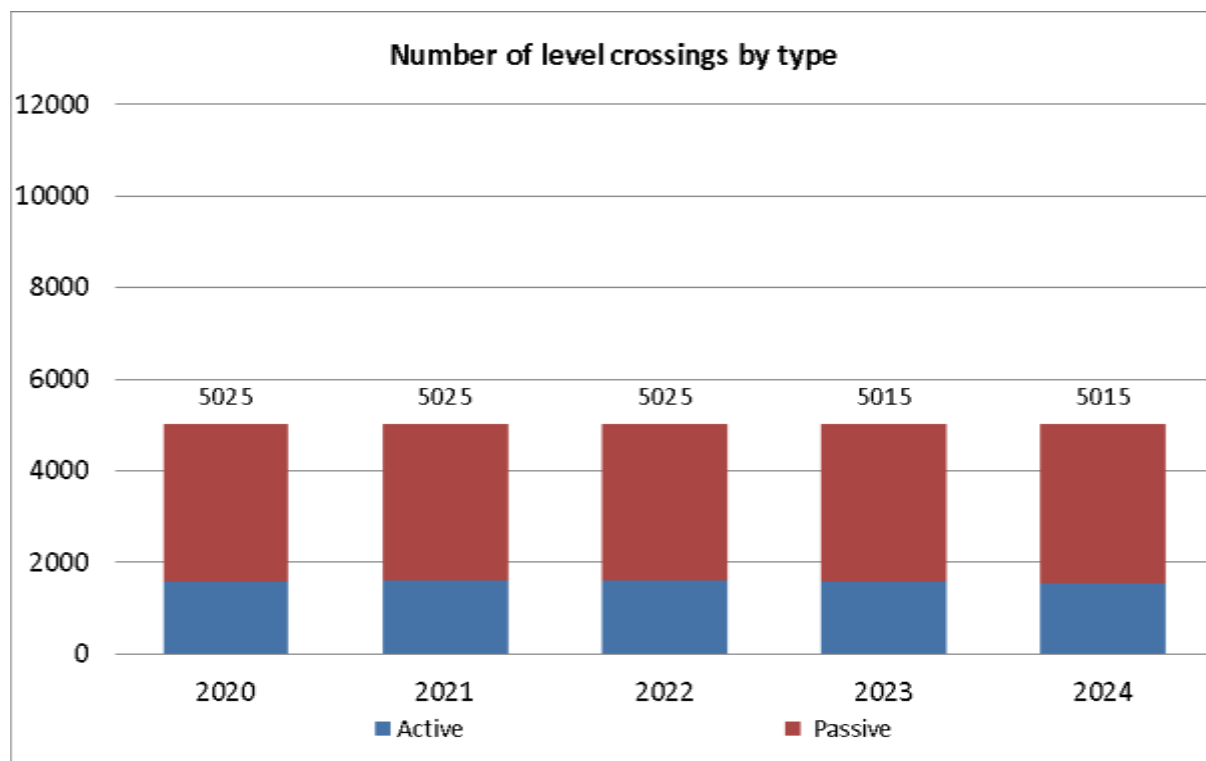
Year	Line km
2020	10628
2021	10628
2022	10615
2023	10618
2024	10615



Year	Track km
2020	19784
2021	19778
2022	19629
2023	19625
2024	19629



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
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	1	0	0	0	0	1046
2024	1330	2	0	4	0	0	1336



Year	Active	Passive	Total
2020	1576	3449	5025
2021	1591	3434	5025
2022	1609	3416	5025
2023	1585	3430	5015
2024	1537	3478	5015

5. Legislația și reglementările UE

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

5.1. Modificări în legislație și reglementări

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

În perioada 01.01.2024 - 31.12.2024, la nivelul ASFR, prin activitatea coordonată la nivelul compartimentului 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. **OMTI nr. 2.302/19 decembrie 2023** privind modificarea OMTIC nr. 232/2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România (**M.Of. nr. 35/ 16 ianuarie 2024**)

2. **OMTI nr. 17/10 ianuarie 2024** pentru modificarea și completarea OMT nr. 340/1999 privind aprobarea Normelor pentru acordarea autorizației de funcționare, din punct de vedere tehnic, a stațiilor de cale ferată aflate în exploatare sau cu ocazia construcției, reparației ori modernizării acestora.
3. **OMTI nr. 736/4 martie 2023** privind modificarea anexei la OMTCT nr. 1.817/2005 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr. 250.
4. **OMTI nr. 755/8 martie 2024** pentru modificarea anexei la OMTCT nr. 1.816/2005 privind aprobarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – nr. 005.
5. **OMTI nr. 756/8 martie 2024** privind completarea anexei la OMTCT nr. 1.482/2006 pentru aprobarea Regulamentului de semnalizare – nr. 004.
6. **OMTI nr. 878/28 martie 2024** privind modificarea OMTI nr. 443/2011 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea pentru punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou-construite sau modernizate
7. **OMTI nr. 948/11 aprilie 2024** pentru aprobarea Normelor privind autorizarea, implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației din cadrul operatorilor economici care desfășoară activități specifice transportului cu metroul din România.
8. **OMTI nr. 1063/16 mai 2024** pentru modificarea OMT nr. 103/2008 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară – nr. 328.
9. **OG nr. 41/28 august 2024** pentru completarea unor acte normative din domeniul feroviar. (modifică OG 60/2004)
10. **OMTI nr. 2.518 /27 august 2024** privind modificarea OMTI nr. 948/2024 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea, implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației din cadrul operatorilor economici care desfășoară activități specifice transportului cu metroul din România.
11. **Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 3.716/17 octombrie 2024** pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1.501/2014 privind unele măsuri pentru aplicarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009
12. **Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 3.815/7 noiembrie 2024** privind aprobarea Instrucțiunilor pentru circulația materialului rulant automotor cu gabaritul CFR vagon de încărcare depășit, care se încadrează în gabaritul 0-VM, destinat transportului de persoane.
13. **Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 4.093/30 decembrie 2024** pentru abrogarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 71/1997 privind aprobarea Instrucției 305 privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii.

B. Proiecte de reglementări specifice avizate

-

C. Proiecte de reglementări specifice în lucru în cursul anului 2024

-

5.1 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):

-

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

5.2 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)*.

6. 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).

6.1. Certificate unice de siguranță și autorizații de siguranță

1. Situația certificatelor și autorizațiilor de siguranță emise în anul 2024 este următoarea:

1.1. Numărul și beneficiarii de certificate unice de siguranță noi:

Au fost emise de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR **5 certificate unice de siguranță noi** pentru următorii beneficiari (operatori de transport feroviar):

- **CONSTANTIN GRUP RAIL-LOGISTIC SRL,**
- **EMA RAIL SRL,**
- **Rail Trans Vagon SRL,**
- **FEROTRAFIC-T.F.I. SRL și**
- **PIMK RAIL SRL**

și s-a **evaluat documentația aferentă Părții Naționale pentru 2 certificate unice de siguranță noi emise de Agenție** operatorilor de transport feroviar Train Europe Korlátolt Felelősségű Társaság și Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť

1.2. Numărul și solicitanții certificatelor unice de siguranță reînnoite :

Nu au fost reînnoite certificate unice de siguranță operatorilor de transport feroviar.

1.3. Numărul și solicitanții certificatelor unice de siguranță actualizate/modificate:

Nu au fost actualizate/modificate certificate unice de siguranță.

Au fost evaluate părțile naționale pentru actualizarea/modificarea a două certificate unice de siguranță actualizate/modificate emise de Agenție operatorilor de transport feroviar (OTF) RailLog s.r.o. și FOXrail Zártkörűen Működő Részvénytársaság.

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: 5

1. Grup Feroviar Român SA - GFR
2. Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă - TFIN
3. Vest Trans Rail SRL – VTR
4. RC-CF TRANS SRL - RCCF
5. Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – SA - CNCFR

5.1. Numărul și solicitanții autorizațiilor de siguranță modificate:

A fost actualizată autorizația de siguranță prin actualizarea anexei pentru gestionarul de infrastructură:

- RC - CF TRANS SRL

5.2. Număr de autorizații de siguranță revocate și motivele principale:

- Nu au fost cazuri.

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

- Nu a fost cazul.

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

- Nu a fost cazul.

6.2. Autorizații pentru vehicule

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

Au fost eliberate în cursul anului 2024 un număr de 48 autorizații de tip / introducere pe piață eliberate, după cum urmează:

a. prima autorizare:

- Alstom Ferroviaria S.p.A. (1 autorizație)

b. o nouă autorizare:

- Electroputere VFU Pascani SA (1 autorizație);
- Softronic SRL (1 autorizație);
- Turbo Rail SRL (2 autorizații);
- Transferoviar Călători SRL (1 autorizație);
- CFR S.C.R.L. SA Brașov (1 autorizație);
- Marub SA (3 autorizații);

c. conformitate cu un tip autorizat:

- Softronic SRL (1 autorizație);
- Constantin Grup SRL (1 autorizație);
- Regio Călători SRL (34 autorizații);
- Arriva Trains Romania SRL (1 autorizație);
- Romania Euroest SA (1 autorizație).

6.3. Entități responsabile de întreținere (ERI)

Certificare ERI vehicule feroviare

- a)** În calitate de organism de certificare ERI, ASFR a eliberat în anul 2024:
- 2 certificate noi de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
 - 1 certificat reînnoit de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
 - 1 certificate actualizat/modificat de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
 - 4 certificate noi de conformitate pentru funcții de întreținere;
 - 1 certificat reînnoit de conformitate pentru funcții de întreținere;
 - 10 certificate actualizate/modificate de conformitate pentru funcții de întreținere;
- b)** Nu au existat certificate suspendate sau retrase.

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), a componentelor critice pentru siguranță și a responsabilităților pentru gestionarea schimbărilor de echipament, proceduri, organizare, personal sau interfețe.

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.

6.4. Permise de mecanic de locomotivă

6.4.1. Situația permiselor de mecanic de locomotivă emise, modificate, reînnoite, suspendate și retrase în anul 2024:

- permise de mecanic de locomotivă emise – 556;
- permise de mecanic de locomotivă modificate – 200;
- permise de mecanic de locomotivă reînnoite – 0;
- permise de mecanic de locomotivă suspendate – 70.

6.4.2. Numărul permiselor de mecanic de locomotivă retrase în anul 2024: 30.

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:

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 constatat sub influența băuturilor alcoolice și/sau a substanțelor psihoactive.

6.4.3. În cursul anului 2024 au fost emise 33 Declarații de Recunoaștere a Centrelor de Formare a mecanicilor de locomotivă noi, reînnoite sau modificate, din care 2 noi, 5 reînnoite și 26 modificate.

Principalele motive ale modificărilor au fost:

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

6.5. 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 2024 – 31 decembrie 2024**, activitatea de acordare a LTF și LMF s-a concretizat în:

a. Acordarea unui număr de 4 licențe noi, din care:

- **3 licențe** de transport feroviar de marfă acordate următoarelor societăți: RAIL TRANS VAGON S.R.L., EMA RAIL S.R.L., PIMK RAIL S.R.L.
- **1 licență** de transport feroviar de călători acordată societății FEROTRAFIC-T.F.I. S.R.L.

b. Acordarea a 3 licențe temporare de transport feroviar care înlocuiesc licențele permanente pentru perioada restructurării financiare a următorilor operatori de transport feroviar de marfă astfel: pentru EXPRESS FORWARDING S.R.L. 1 licență temporară acordată pentru perioada 16.02.2024 - 15.08.2024 și 1 licență pentru perioada 16.08.2024 - 15.02.2025, respectiv pentru TRANSBLUE S.R.L. 1 licență aferentă perioadei 17.01.2024 - 16.07.2024, valabilitatea acestora fiind de maxim 6 luni.

c. Acordarea vizei periodice ca urmare a expirării perioadei de valabilitate, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **29 licențe**, din care:

- **3 licențe** de transport feroviar de călători,
- **14 licențe** de transport feroviar de marfă,
- **1 licență** de transport feroviar de călători și de marfă,
- **11 licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,

- d. **Emiterea a 72 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,
 - **44 anexe** pentru licențe de transport feroviar de marfă,
 - **3 anexe** pentru licențe de transport de călători și marfă,
 - **20 anexe** pentru licențe pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară,
- e. **Modificarea** unui număr de **7 licențe** de transport feroviar de marfă la solicitarea operatorilor de transport feroviar astfel: RAIL FORCE S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social; GLOBAL GRAIN LOGISTICS S.R.L. modificată ca urmare a extinderii cu servicii de transport mărfuri periculoase, TRANSBLUE S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social al societății, RAIL CARGO CARRIER – ROMÂNIA S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social al societății, RAIL TRANS VAGON S.R.L. modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social și a datelor de contact ale societății, UNICOM TRANZIT S.A modificată ca urmare a schimbării adresei sediului social, GYSEV CARGOROM S.R.L. modificată ca urmare a schimbării a datelor de contact ale societății,
- f. **Suspendarea** unui număr de **8 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,
 - **1 licență** de transport feroviar de marfă suspendată ca urmare a declanșării procedurii generale de insolvență,
 - **1 licență** de transport feroviar de marfă suspendată ca urmare a neîndeplinirii cerinței de onorabilitate de către societate,
 - **2 licențe** de transport feroviar de marfă suspendate la solicitarea societăților ca urmare a întreruperii activității de transport feroviar,
 - **2 licențe** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară ca urmare a notificării societății privind întreruperea activității de manevră feroviară.
- g. **Anularea retragerii** pentru **1 licență** de transport feroviar de marfă aparținând operatorului INTERNAȚIONAL RAIL TRANSPORT ȘI CONSTRUCȚII CĂI FERATE S.R.L. ca urmare a Hotărârii Înaltei Curți de Casație și Justiție pronunțată prin Decizia nr.4513/15.10.2024.
- h. **Retragerea** unui număr de **2 licențe astfel:**
- **1 licență** de transport feroviar de marfă retrasă ca urmare a solicitării operatorului RAIL OPERATION POINT S.R.L. datorită neeliminării neconformităților care au condus la suspendare ,
 - **1 licență** pentru efectuarea serviciilor numai de manevră feroviară retrasă ca urmare a solicitării operatorului REPAIR MOBIL S.R.L. datorită neeliminării neconformităților care au condus la suspendare,
- i. **Evaluarea capacității financiare** pentru un număr de **64** operatori de transport feroviar (OTF) și operatori numai de manevră feroviară (OMF), astfel:
- **34 OTF** marfă,
 - **5 OTF** călători,
 - **3 OTF** marfă și călători,
 - **22 OMF**,

- j. **Efectuarea** unui număr de **39 vizite de evaluare** la sediul societăților: **29** vizite de evaluare pentru acordarea vizei periodice (18 LTF și 11 LMF) și **10** vizite de evaluare pentru acordarea de licențe noi (4 LTF și 6 LIT).
- k. **Efectuarea** unui număr de **26 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:
- **3** acțiuni la OTF călători,
 - **11** acțiuni la OTF marfă,
 - **3** acțiuni la OTF marfă și călători,
 - **9** acțiuni la OMF.

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

- **45** operatori de transport feroviar pentru servicii de transport feroviar de călători și/sau marfă, din care: **6** operatori licențiați pentru transport feroviar de călători, **3** operatori licențiați pentru transport feroviar de călători și marfă, **36** operatori licențiați pentru transport feroviar de marfă din care **1** licență temporară pentru transport feroviar de marfă,
- **22 operatori** licențiați pentru servicii numai de manevră feroviară.

Listele licențelor pentru transport feroviar de călători și/sau de marfă și a licențelor de transport feroviar numai pentru manevră feroviară sunt afișate pe Site-ul web al ASFR actualizate lunar.

Situația licențelor de transport feroviar și manevră feroviară acordate, vizate, modificate, suspendate sau retrase în perioada 2022-2024, 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)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Acordare licențe noi	-	-	1	3	2	3	-	-	-	-	1	-
Vizare periodică	3	2	3	16	12	14	1	2	1	10	11	11
Modificare (domeniu, denumire, adresă etc.)	-	-	-	4	1	7	-	-	-	-	1	-
Reactualizare anexă	5	5	5	38	37	44	3	3	3	21	23	20

Suspendare	-	-	-	5	2	6	-	-	-	2	2	2
Încetare suspendare	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-
Retragere	-	-	-	1	-	1	-	-	-	2	2	1

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 CLF 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 2024 – 31 decembrie 2024**, activitatea de acordare a LIT s-a concretizat în:

- a. **Acordarea** unui număr de **6** licențe noi pentru următoarele societăți : SOLIS GLOBAL LOGISTICS S.R.L., PRO VIA EXPRESS S.R.L., ARIES INTERLINK S.R.L., ENERGY LOGISTIC PROVIDER S.R.L., UNICOM TRADE & FINANCE S.R.L., FORWARD MOTION EXPRESS S.R.L.
- b. **Acordarea vizei periodice**, după reexaminarea îndeplinirii cerințelor care au stat la baza acordării licenței, pentru **23 licențe**, la cererea operatorilor de intermediere transport pe calea ferată ca urmare a expirării perioadei de valabilitate,
- c. **Modificarea** unui număr de **2 licențe** la cererea societăților astfel: CER ROMANIA CARGO S.R.L. (Fostă CENTRAL EUROPEAN RAILWAY S.R.L.), modificată ca urmare a schimbării denumirii societății, respectiv COSCO ROMANIAN SHIPPING AND TRADING S.R.L. modificată ca urmare a extinderii punctelor de lucru ale societății,
- d. **Suspendarea** unui număr de **6 licențe astfel**: INTER EXPEDITION S.R.L. suspendată datorită cererii societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere a transportului pe calea ferată, UNICOM HOLDING S.A. suspendată datorită cererii societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere a transportului pe calea ferată, QUATRO BUSINESS DEVELOPMENT S.R.L. suspendată ca urmare a netransmiterii documentelor privind îndeplinirea cerinței de capacitate financiară, precum și a adresei societății prin care se cere suspendarea licenței în luna septembrie, QUATRO BUSINESS DEVELOPMENT S.R.L. **prelungirea** suspendării la solicitarea societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere transport feroviar, MOORHOUSE LOGISTICS LTD S.R.L. suspendată la solicitarea societății ca urmare a întreruperii activității de intermediere transport feroviar, COMCEREAL S.A. suspendată ca urmare a nedepunerii documentelor necesare vizării periodice a licenței de intermediere transport feroviar,

- e. **Retragerea** unei **licențe** aparținând operatorului de intermediere transport pe calea ferată CONSTANTIN GRUP RAIL-LOGISTIC S.R.L. ca urmare a nedepunerii documentelor necesare vizării periodice a licenței, precum și a adresei prin care se comunică renunțarea la licență,
- f. **Încetarea suspendării** pentru **1 licență** de intermediere a activității de transport pe calea ferată deținută de UNICOM HOLDING S.A. ca urmare a depunerii documentelor necesare eliminării în termen a neconformităților care au condus la suspendare,

De asemenea, ca urmare a expirării termenului de valabilitate, a fost efectuată evaluarea a **8 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.

Au fost emise **3 decizii 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 2022 - 2024, este prezentată în tabelul de mai jos:

TIP ACTIVITATE SPECIFICĂ	Licență de intermediere a activității de transport pe calea ferată		
	2022	2023	2024
<i>Anul</i>			
Acordare licențe noi	11	9	6
Vizare periodică	19	26	23
Modificare (domeniu, denumire, adresă etc.)	2	6	2
Reevaluare capacitate financiară	4	9	8
Suspendare	3	1	6
Încetare suspendare	-	1	1
Retragere	2	3	1
Decizie neacordare licență	2	1	3

La sfârșitul perioadei analizate în **Registrul intermediarilor de transport feroviar** gestionat la nivel de CLF, erau înregistrați **70 operatori economici licențiați**, lista licențelor pentru intermedierea activității de transport pe calea ferată fiind afișată pe Site-ul ASFR actualizată lunar .

C. Licențe pentru transport urban cu metroul

Acordarea licențelor pentru transport urban cu metroul a fost prevăzută ca activitate a CLF 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 2024 s-a **reactualizat anexa** la licență și s-a efectuat **evaluarea anuală** a cerinței privind **capacitatea financiară** a operatorului odată cu acordarea **vizei periodice** pe licență.

6.6. 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 perioada 08-09 mai 2024, ASFR a desfășurat împreună cu autoritatea națională de siguranță din Bulgaria (Agenția Executivă Administrația Feroviară – RAEA) un audit de supraveghere de siguranță la administratorul de infrastructură feroviară din Bulgaria – NRIC, în stațiile comune Ruse și Vidin Tovarna.

De asemenea, în data de 19 decembrie 2024 a avut loc ședința anuală de coordonare cu autoritatea națională de siguranță din Ungaria, în temeiul acordului de cooperare încheiat între cele două autorități naționale de siguranță. În cursul anului 2024, 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 secțiunile de frontieră din România, până la stațiile cele mai apropiate.

6.7. 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 2024.

Participarea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR la exercițiul “Rail Invest 2024”:



Sursa: IPJ Cluj

Evenimentul “Rail Invest 2024” s-a dovedit a fi un succes, oferind oportunitatea tuturor structurilor implicate să își testeze capacitățile de reacție și să identifice eventuale zone care necesită îmbunătățiri în planul de reacție la dezastre.

La eveniment au participat reprezentanți ai ASFR, alături de reprezentanții AGIFER, inclusiv la conferința organizată în ziua anterioară exercitiului, în cadrul căreia dl. Dan Marcel Bărbuț, directorul Direcției Supraveghere de Siguranță Feroviară, a prezentat reprezentanților structurilor de poliție feroviară din 14 state membre ale UE, membri ai grupului de lucru Accidente Feroviare din cadrul RAILPOL (Asociația Polițiilor Feroviare din Europa), atribuțiile și activitatea ASFR în domeniul siguranței feroviare.

Direcția de Poliție Transporturi din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române a organizat în data de 25 august 2024, în colaborare cu forțe din cadrul structurilor Ministerului Afacerilor Interne și cu implicarea unor parteneri internaționali și din România, exercițiul cu forțe în teren “Rail Invest 2024”, un eveniment în premieră în România.

Scopul acestui exercițiu a fost testarea și îmbunătățirea capacității de intervenție în cazul unui accident feroviar major, cu activarea planului roșu de intervenție.

Scenariul exercițiului a simulat un accident între un tren de marfă cu 15 vagoane încărcate cu combustibil și un tren de călători, la ieșirea din stația CFR Cluj-Napoca.

Accidentul a implicat o coliziune și un risc major de incendiu și contaminare, punând la încercare mobilizarea forțelor de intervenție și capacitatea de coordonare a autorităților locale și internaționale.

Pe durata exercițiului, autoritățile au activat planul roșu de intervenție la nivelul județului Cluj, ceea ce a permis o colaborare rapidă între toate instituțiile implicate – Inspectoratul pentru Situații de Urgență, Serviciul de Ambulanță, Poliția Română, Jandarmeria, CFR, dar și parteneri din străinătate. S-a pus accent pe comunicarea interinstituțională, coordonarea eficientă și protejarea populației în cazul unor situații de urgență reale.

7. Supravegherea

7.1. 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, verificarea elementelor constitutive de interoperabilitate privind respectarea cerințelor esențiale, în concordanță cu dimensiunea entităților supravegheate, cu scopul de a se asigura că toate cerințele necesare sunt respectate în mod continuu de către administratorul și gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare.

ASFR aplică supravegherea bazată pe risc prin:

- evaluarea capacității de gestionare și ținere sub control a riscurilor de către toți actorii sistemului feroviar;
- colectarea informațiilor relevante în materie de siguranță din mai multe surse pentru a susține procesul decizional bazat pe risc;
- capacitatea de a justifica deciziile luate referitoare la procesul de supraveghere bazat pe risc;
- efectuarea mai multor acțiuni de supraveghere a activităților cu un risc mai mare de producere a unui accident/incident.

Astfel, supravegherea bazată pe risc permite ca ASFR să se asigure că sistemul de management al siguranței al agentului economic cu specific feroviar este capabil să țină sub control riscurile cu care se confruntă în activitatea sa.

Supravegherea bazată pe risc este legată de rezultatele evaluării modului în care sunt acoperite cerințele care au stat la baza emiterii certificatului unic/autorizației de siguranță respectiv a certificatului de conformitate pentru entitate responsabilă cu întreținerea/funcție de întreținere.

Strategia ASFR de supraveghere este corelată cu prevederile legislației naționale și europene în domeniul feroviar, aflate într-un proces de actualizare.

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 în aplicare planurile de supraveghere;
- abordează aspectele referitoare la operațiunile sau la infrastructurile transfrontaliere, prin cooperarea cu alte autorități naționale de siguranță.

Procedura de supraveghere

ASFR abordează activitatea de supraveghere utilizând o optică bazată pe fermitate și corectitudine și are la bază următoarele principii:

- proporționalitate: se ține cont de riscurile pe care le administrează societatea, nu de rentabilitate;
- coerență: abordarea e similară în situații similare;
- concentrare: activitatea de supraveghere se concentrează pe eficacitatea sistemului de management al siguranței, pe activitățile care dau cele mai grave riscuri și pe cele care sunt cel mai puțin controlate;
- transparență: deciziile sunt luate în mod deschis, clar, precis astfel încât să fie înțelese de societățile supravegheate;
- responsabilitate și echitabilitate: ASFR răspunde pentru deciziile sale, acestea sunt luate în mod echitabil și responsabil;
- cooperare: aceasta se realizează între ASFR și autoritățile de siguranță din alte state membre pentru a se asigura că se abordează în mod similar chestiuni de interes comun și pentru a dezvolta abordări unificate;
- informarea din mai multe surse: ASFR obține informațiile relevante privind siguranța din surse diferite pentru a determina care este realitatea.

Activitatea de supraveghere este desfășurată de salariații Direcției Certificare și Supraveghere de Siguranță (Serviciul Supraveghere Siguranță și Inspectoratele de Siguranță Feroviară), de salariații Serviciul Autorizare Vehicule și Certificare ERI, iar în caz de necesitate, au fost cooptați și salariați ai celorlalte servicii din cadrul ASFR.

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

Activitatea de supraveghere efectuată de către ASFR după emiterea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, se desfășoară pe toată durata de valabilitate a certificatului/autorizației.

ASFR aplică supravegherea bazată pe risc prin:

- evaluarea capacității de gestionare și ținere sub control a riscurilor de către toți actorii sistemului feroviar;
- colectarea informațiilor relevante în materie de siguranță din mai multe surse pentru a susține procesul decizional bazat pe risc;
- capacitatea de a justifica deciziile luate referitoare la procesul de supraveghere bazat pe risc;
- evaluarea cu ocazia supravegherii a acelor activități cu risc sporit de producere a unui accident/incident feroviar.

Astfel, supravegherea bazată pe risc permite ca ASFR să se asigure că sistemul de management al siguranței al operatorului economic cu specific feroviar este capabil să țină sub control riscurile cu care se confruntă în activitatea sa.

Supravegherea bazată pe risc este legată de rezultatele evaluării modului în care sunt respectate cerințele care au stat la baza emiterii certificatului/autorizației de siguranță.

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 cultură de siguranță.

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

Contribuții la planificarea activităților de supraveghere

În situația în care au loc schimbări semnificative ale cadrului de reglementare, ale obiectivelor, principiilor, modalităților, priorităților sau ale tehnicilor de supraveghere ASFR va revizui strategia de supraveghere.

Societățile supravegheate de ASFR sunt 1 administrator de infrastructură și 4 gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă, 49 operatori de transport de călători și marfă și 19 operatori de manevră feroviară.

Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA este Managerul de Infrastructură Feroviară din România, care administrează și întreține infrastructura feroviară publică și o serie de componente de infrastructură privată.

CNCF „CFR” SA administrează o rețea feroviară de 19.629,00 km lungime, din care 13.442,00 km. linii curente și directe și 6.187,00 km. linii stații. Din cei 19.629,00 km. linii CF, 7.787,00 km. sunt linii de cale ferată neinteroperabile (3.853,513 km linii curente și directe și 933,922 km. linii din stații). Liniile sunt conectate prin 25.100 aparate de cale echivalente. Pe rețeaua feroviară publică există un număr de 896 stații (puncte de secționare), un număr de 17.694 poduri și podețe și 188 tuneluri cu o lungime totală de cca. 64,00 km.

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

Pentru pregătirea acțiunilor de supraveghere ASFR colectează informații din diverse surse cum ar fi:

- activitatea de evaluare a sistemelor de management al siguranței;
- rezultatele activităților de supraveghere anterioare;
- 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 accidente/incidente feroviare;
- rapoartele anuale privind siguranța transmise de operatorii de transport feroviar sau de administratorul de infrastructură feroviară;
- rapoartele anuale privind întreținerea transmise de entitățile responsabile cu întreținerea;
- recomandările de siguranță emise de către AGIFER;
- plângerile din partea publicului;
- alte surse relevante.

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 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.

Desfășurarea auditului de supraveghere

Auditul de supraveghere se desfășoară în următoarele etape:

- deschiderea auditului, în care membrii echipei de audit se deplasează la sediul organizației auditate în vederea identificării responsabililor de procese din cadrul organizației auditate și solicitarea documentelor necesare desfășurării auditului;
- etapa de preaudit, în care se colectează și analizează documentele solicitate de la organizația auditată;
- auditul, care se desfășoară în baza Planului de audit, conform domeniilor de risc identificate în urma analizării documentelor colectate în etapa de preaudit în activitatea operatorilor de transport feroviar sau a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară.

Planul de supraveghere

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

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

Etapa 1 - colectarea informațiilor și sintetizarea acestora;

Etapa 2 - comunicarea planului de supraveghere;

Etapa 3 - punerea în aplicare a planului de supraveghere și finalizarea activității de supraveghere prin întocmirea 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 identifică și stabilește domeniile pentru activitățile de supraveghere specifice și elaborează un plan de supraveghere cadru în care indică modul în care pune în aplicare strategia de supraveghere pe durata ciclului de valabilitate al unui certificat/autorizații de siguranță. Acestea fac obiectul Planului Cadru de Supraveghere, respectiv a Tematicii Cadru.

ASFR dispune de o bază de date pentru evidența neconformităților și, în funcție de frecvența de apariție și impactul acestora, ia măsuri de punere în aplicare a planurilor de supraveghere a sectorului feroviar.

Neconformitățile sunt situațiile în care sistemul de management al siguranței (respectiv sistemul de întreținere a vehiculelor feroviare) nu îndeplinește cerința esențială de control al riscurilor.

Nivelul sancțiunilor pe care le aplică ASFR este în concordanță cu nivelul de neconformitate constatat în urma acțiunilor de supraveghere și reflectă acest nivel.

Criterii de luare a deciziilor

1. Frecvența activităților de supraveghere:

- a. acțiunile de audit se desfășoară în perioada de valabilitate al unui document emis (autorizație/certificat unic de siguranță, certificat de conformitate al entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, certificat de conformitate funcție de întreținere) în conformitate cu regulamentele europene aplicabile pe baza convențiilor de supraveghere și vizează:
 - eficacitatea sistemului de gestionare a siguranței;
 - eficacitatea elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de gestionare a siguranței, inclusiv a activităților operaționale;
- b. acțiunile de inspecție se desfășoară la entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare pe baza convențiilor de supraveghere;
- c. acțiunile de control de stat se programează anual și vizează întreaga activitate a operatorului economic supravegheat desfășurată în ultimele 12 luni. Se pot efectua acțiuni de control de stat atât ca urmare a unor constatări rezultate din inspecțiile de stat cât și din dispoziția Conducerii Ministerului Transporturilor;
- d. acțiunile de inspecție de stat se programează lunar și vizează activitățile care sunt considerate că dau naștere celor mai grave riscuri și activitățile la care riscurile sunt asumate.

2. Obiectivele acțiunii de supraveghere:

- a. verificarea modului în care sunt gestionate riscurile asociate domeniilor ce fac obiectul autorizațiilor/certificatelor de siguranță emise;
- b. evaluarea modului de operare și întreținere a subsistemelor structurale și funcționale conform cerințelor esențiale care fac obiectul STI - urilor;
- c. evaluarea modului în care organizația aplică, monitorizează, promovează cadrul de reglementare în domeniu;
- d. verificarea aplicării recomandărilor de siguranță emise în cazul unor accidente/incidente feroviare.

3. Resursele utilizate în acțiunile de supraveghere

- a. acțiunile de audit, inspecție, control, și inspecție de stat se efectuează, de regulă, de către inspectorii de stat din cadrul Serviciului Control Siguranța Circulației, Audit și Inspectoratelor de Siguranță Feroviară 1-8;
- b. în funcție de complexitatea acțiunii de supraveghere se pot utiliza și specialiști din cadrul celorlalte compartimente din cadrul ASFR fiind respectate principiile enunțate în prezenta strategie.

ASFR publică pe site-ul propriu strategia de supraveghere și comunică operatorilor economici supravegheați planul acțiunilor de supraveghere, precum și rezultatele acestor acțiuni.

ASFR comunică operatorilor economici supravegheați obiectivele și o explicație generală a planurilor acțiunilor de supraveghere, precum și rezultatele acestor acțiuni.

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 de informații între compartimentele care efectuează supravegherea și cele care efectuează certificarea/autorizarea.

În perioada analizată nu s-au înregistrat reclamații la deciziile luate.

7.2 Rezultatele supravegherii

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a desfășurat acțiuni de supraveghere prin audit, inspecție de stat și control de stat în conformitate cu prevederile OMTI nr. 1650/2023, HG 108/2020, 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.

În anul 2024, ASFR a efectuat acțiuni de supraveghere la operatorii de transport feroviar de călători și/sau de marfă, administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii care efectuează numai manevră feroviară, gestionarii de linii ferate industriale, deținătorii de linii de metrou pentru transportul de călători/operatorilor care efectuează transport urban cu metroul, entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, operatorii economici care efectuează funcțiile de întreținere.

Situația acțiunilor de supraveghere desfășurate de către ASFR în anul 2024 este prezentată în tabelul de mai jos:

Nr. crt.	Tipul activității	Abrev .	Numărul activităților	Observații
1	Audituri supraveghere de siguranță	ASSF	67	-
2	Audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea	ASERI	283	-
3	Audituri de evaluare pentru certificare de siguranță	AECS	0	-
4	Audituri pentru actualizare / modificare certificate ERIV/FIV	AERIV	8	-
5	Total audituri	A	358	-
6	Controale de stat	CS	1	-
7	Inspecții de stat programate	IS	569	-
8	Inspecții de stat ordonate în afara programului stabilit	ISO	167	-
9	Însoțiri de trenuri	IT	130	-
10	Evaluări	E	380	-
11	Atestări	AT	1336	-
12	Autorizări	AUT	2391	-
13	Total activități	Activ.	5332	-
14	Avertismente	AV	42	-
15	Amenzi	AM	12	-
16	Total procese verbale contravenții	PV	54	-

7.3. Coordonare și cooperare

Prin intermediul Planului comun de măsuri încheiat între ASFR și Inspectoratul General al Poliției Române – Direcția Poliția Transporturi, în cursul anului 2024 au fost organizate acțiuni comune de control la administratorul/gestionarii de infrastructură și la operatorii de transport feroviar.

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

8.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței

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

- au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar, prin contractele încheiate cu deținătorii vehiculelor feroviare/entitățile responsabile cu întreținerea ale vagoanelor de marfă pe care le utilizează, nu au specificat modul în care se realizează schimbul de informații relevante între OTF și entitățile responsabile cu întreținerea în ceea ce privește defecțiunile, accidentele și incidentele legate de siguranță, precum și eventualele restricții privind utilizarea, repunerea în funcțiune a vehiculelor, trasabilitatea tuturor informațiilor necesare, păstrarea evidențelor;
- au existat cazuri în care nu sunt cunoscute de către personalul operatorilor de transport feroviar implicat, responsabilitățile legate de urmărirea și de efectuarea evaluării periodice a competențelor profesionale specifice și generale;
- au existat cazuri în care nu a putut fi prezentată dovada efectuării evaluării competențelor specifice tipurilor de material rulant sau tipurilor de instalații de SC;
- au existat cazuri în care nu a putut fi prezentată dovada existenței unui salariat atestat ASFR, în vederea participării în comisiile de evaluare a competențelor specifice tipurilor de material rulant sau tipurilor de instalații de SC;
- au existat cazuri în care competențele profesionale cuprinse în Planul specific de instruire teoretică, nu este corelat cu Planurile de lecții și cu Fișele individuale întocmite cu ocazia instruirii profesionale teoretice;
- au existat cazuri de nerespectare a timpului de lucru și de odihnă de către personalul cu atribuții în siguranța feroviară;
- au existat cazuri de nerespectarea prevederilor referitoare la autorizarea laboratoarelor de încercări și atestarea dispozitivelor speciale destinate verificării și încercării produselor/serviciilor feroviare critice utilizate în activitatea de exploatare, întreținere, reparare și verificare tehnică a vehiculelor feroviare;
- au existat cazuri în care sistemul de management al siguranței nu conține identificarea și descrierea tuturor proceselor și a activităților legate de siguranță și a responsabilităților conexe, în sensul că nu a putut fi prezentată o procedură privind implementarea și dezvoltarea unui sistem de menținere a competențelor profesionale ale personalului care desfășoară activități specifice transportului feroviar, altul decât cel cu responsabilități în SC, avizată de ASFR și CENAFER;
- au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar nu au identificat potențialele riscuri pentru siguranță și măsurile de siguranță adecvate înainte de implementarea unei modificări, în conformitate cu procesul de management al riscurilor stabilit în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 (1), luând în considerare inclusiv riscurile pentru siguranță generate de procesul de modificare;
- nu au fost identificate riscurile în vederea ținerii sub control a acestora, legate de colaborarea cu entitățile responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă care fac obiectul contractelor de închiriere;

- au existat cazuri în care reviziile planificate la locomotivele aflate în exploatare nu au fost efectuate conform programării (nu s-au respectat normele de timp sau km parcurși stabilite pentru efectuarea reviziilor planificate).
- au existat cazuri de depășire de către trenuri a vitezelor maxim admise de către linie, a vitezelor maxime stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretele de mers sau prin ordin de circulație, a treptelor restricțiilor de viteză;
- au existat cazuri de circulație a locomotivelor cu instalația DSV sau INDUSI izolată care, deși au fost depistate, nu au fost tratate;
- au existat cazuri în care nu s-a respectat durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă;
- au existat situații în care certificatele complementare ale mecanicilor de locomotivă nu conțin toate competențele de infrastructură pe care mecanicul este autorizat să conducă;
- nu au fost identificate pericolele, respectiv nu au fost evaluate riscurile legate de utilizarea contractanților;
- au existat cazuri în care procedurile SMS nu au fost actualizate cu ocazia modificării structurii sau a documentelor de referință;
- auditul intern nu identifică în toate cazurile necesitatea luării de măsuri corective sau de îmbunătățire a proceselor SMS.

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

În perioada 01.01-31.12.2024 au intrat în procesul de evaluare 85 de solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar, din care:

- 69 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;
- 15 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentată de introducerea pe piață a vehiculelor feroviare/tipurilor de vehicule feroviare
- 1 solicitare care a vizat modul în care s-a documentat decizia privind importanța schimbării

La sfârșitul anului 2024, din totalul de 85 de solicitări, 76 au fost finalizate prin emiterea rapoartelor de evaluare a siguranței, la 2 solicitări s-a renunțat și 7 solicitări au rămas în curs de finalizare pentru anul 2025.

În anul 2024, 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
2024	85	76	0	2	7

În proporție de 81%, solicitările au vizat schimbări semnificative care impun modificări ale listei inițiale din Anexa la Certificatul Unic de Siguranță.

Pe întreaga perioadă, SESMR 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.

8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare

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

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

- activitatea de monitorizare efectuată la nivelul operatorilor de transport feroviar și administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară nu are în vedere în toate cazurile depistarea de metode greșite de lucru, cazuri de nerespectare a reglementărilor în vigoare în vederea îmbunătățirii proceselor specifice, deși cu ocazia supravegherii efectuate de ASFR au fost constatate o serie de nereguli;
- gradul de îndeplinire a obiectivelor de siguranță nu este monitorizat;
- au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar în Raportul analizei de management nu au cuprinsă analiza eficienței și eficacității măsurilor de monitorizare a siguranței feroviare;
- atribuțiile, sarcinile și răspunderile personalului de conducere și ale personalului cu responsabilități în siguranța feroviară, stabilite prin fișele de post nu sunt documentate, și nu sunt corelate între toate părțile relevante, implicate în procesul de siguranță feroviară;
- nu în toate cazurile sunt efectuate analize care să aibă drept scop eficientizarea activităților de monitorizare specifice;
- nu au fost elaborate strategii 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 stabilite și implementate strategii și prioritățile referitoare la aplicarea procesului de monitorizare, care să țină cont de informațiile provenite din activitățile care prezintă cele mai mari riscuri și care ar putea conduce la consecințe negative pentru siguranță;
- 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;
- activitatea de monitorizare nu în toate cazurile se desfășoară prioritar în acele domenii care prezintă cele mai mari riscuri și care ar putea conduce la consecințe negative pentru siguranță;
- planurile de acțiune nu includ informații privind obiectivele și rezultatele scontate, inclusiv persoana responsabilă cu evaluarea eficacității măsurilor.

Măsuri de remediere

- analiza în amănunt a neconformităților constatate și întocmirea unui plan de măsuri corective, cu termene și responsabilități;
- corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;
- efectuarea activităților de monitorizare în conformitate cu prevederile strategiei de monitorizare și ale procedurilor specifice proprii cuprinse în SMS, prin care au fost stabilite modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de monitorizare în legătură cu siguranța feroviară;

- verificarea periodică a modului în care personalul de 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;
- elaborarea și punerea în aplicare a unui plan 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.

8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE

Nu a fost cazul

9. 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;
- 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.

10. Capitolul tematică

- Nu se aplică

**Director General
Petru BOGDAN**

Progrese în domeniul interoperabilității

Linii excluse din domeniul de aplicare al Directivei INTEROP/SIG		
1.	(sfârșitul anului)	
1 a	Lungimea liniilor excluse din domeniul de aplicare al Directivei IOP [km]	96,00
1 b	Lungimea liniilor excluse din domeniul de aplicare al Directivei SIG [km]	96,00
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)	8932
4 b	Numărul de permise europene nou eliberate (prima eliberare)	556
5.	Numărul de vehicule autorizate în temeiul Directivei (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea (în cursul anului de raportare)	
5 a	Prima autorizare — total	1
5aa	Vagon de marfă	
5ab	Locomotive	
5ac	Vehicule pentru transport călători	
5ad	Compunere fixă sau predefinită	
5ae	Vehicule speciale	
5b	O nouă autorizare — total	9
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	38
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	47
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. 639/07.02.2024.