



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI  
INFRASTRUCTURII  
AUTORITATEA FEROVIARĂ ROMÂNĂ – AFER  
AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FEROVIARĂ  
ROMÂNĂ



Adresa: București, strada Calea Griviței nr. 393, sector 1, cod poștal 010719  
România

Telefon: +4021/316.02.65  
Fax: +40 21/316.19.60  
Web: www.afer.ro

## Raportul anual al Autorității de Siguranță Feroviară Română - 2008 -

### A. Secțiune introductivă

#### A.1 Scopul raportului

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română întocmește prezentul Raport Anual în scopul transmiterii acestuia Agenției Feroviare Europene, în conformitate cu Art. 18 din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, care transpune în legislația din România prevederile Directivei 2004/49/EC, precum și al publicării în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române – AFER.

Obiectivele acestui raport sunt:

- prezentarea cadrului de reglementare prin care s-a transpus Directiva 2004/49/EC în legislația națională;
- prezentarea structurii rețelei feroviare din România, conform datelor furnizate de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA;
- prezentarea relațiilor Autorității de Siguranță Feroviară Română cu alte organisme care funcționează în sistemul feroviar din România;
- prezentarea indicatorilor cantitativi și calitativi caracteristici accidentelor și incidentelor feroviare;
- prezentarea operatorilor de transport feroviar licențiați în temeiul prevederilor Directivei 2001/14/CE și Directivei 2004/49/CE și a administratorilor/gestionarilor de infrastructură feroviară;
- prezentarea modificărilor semnificative în reglementările specifice feroviare și legislația națională.

## A.2 Cuprins

<b>A. Secțiune introductivă</b> .....	1
1. Scopul raportului.....	1
2. Cuprins.....	2
<b>B. Secțiune de prezentare</b> .....	3
1. Considerații generale.....	3
2. Informații privind modernizarea infrastructurii feroviare din România .....	3
3. Analiza evoluției activității de certificare de siguranță.....	5
3.1. Autorizarea de siguranță a administratorilor de infrastructură feroviară.....	5
3.2. Certificarea în materie de siguranță a întreprinderilor feroviare (operatori de transport feroviar).....	5
4. Implementarea în legislația națională a Directivei 2004/49/CE.....	6
<b>C. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română</b> .....	7
1. Prezentarea organizației .....	7
2. Fluxul organizațional.....	8
<b>D. Dezvoltarea siguranței feroviare</b> .....	8
1. Inițiative pentru îmbunătățirea performanțelor de siguranță.....	8
2. Analiza datelor aferente producerii accidentelor și incidentelor feroviare.....	23
<b>E. Modificări importante în regulamente și legislație</b> .....	23
<b>F. Dezvoltarea activităților de certificare și autorizare de siguranță</b> .....	23
1. Legislația națională – datele începerii – disponibilitate.....	23
2. Date numerice.....	23
3. Aspecte procedurale.....	24
3.1. Certificarea de siguranță partea A .....	24
3.2. Certificarea de siguranță partea B .....	24
3.3. Autorizații de siguranță.....	25
<b>G. Supravegherea „Operatorilor Feroviari” și „Managerilor de infrastructură”</b> .....	26
Descrierea supravegherii operatorilor feroviari și administratorului infrastructurii feroviare / gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă .....	26
<b>Anexa A.1</b> - Harta rețelei feroviare din România;	
<b>Anexa A.1.1</b> - Lista secțiilor feroviare neinteroperabile și a agenților economici care au închiriat aceste secții de circulație de la Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA;	
<b>Anexa A.2.1</b> - Lista administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară;	
<b>Anexa A.2.2</b> - Lista operatorilor de transport feroviar;	
<b>Anexa B.1</b> - Organigrama Autorității de Siguranță Feroviară Română;	
<b>Anexa B.2</b> - Fluxul organizațional al activităților desfășurate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;	

- Anexa C** - Definițiile utilizate în prezentul raport și datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță din anul 2008;
- Anexa D** - Modificările importante din legislație și reglementările feroviare specifice;
- Anexa E** – Evoluția certificării și autorizării de siguranță.

## **B. Secțiune introductivă**

### **1. Considerații generale**

Obiectivul principal în sectorul transporturilor este acela de a oferi o infrastructură dezvoltată în mod adecvat, modernă și durabilă, întreținută în mod corespunzător, care să faciliteze o circulație sigură și eficientă a persoanelor și a bunurilor la nivel național și european și care să contribuie în mod pozitiv și semnificativ la dezvoltarea economică a României.

**Principalele obiective în sectorul de transport feroviar, inclusiv cel mai sus menționat, pentru a căror realizare s-a acționat în anul 2008, au fost următoarele:**

- modernizarea și integrarea rețelei naționale de transport în rețeaua europeană;
- armonizarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță, cu cel adoptat de Uniunea Europeană;
- intensificarea reabilitării infrastructurii (cu impact direct asupra eliminării punctelor periculoase și a restricțiilor de viteză de pe infrastructura feroviară publică, a creșterii vitezei tehnice și comerciale și a aducerii siguranței circulației la nivel optim de exploatare);
- dezvoltarea transportului feroviar prin reorganizarea activității societăților comerciale feroviare.

În conformitate cu *Strategia de dezvoltare a transportului feroviar*, concomitent cu aplicarea politicii și principiilor *de restructurare a sectorului* și elaborarea pachetului de acte normative pentru reorganizarea activității societăților comerciale din domeniu, conform directivelor Uniunii Europene au fost accelerate acțiunile pentru reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport feroviar, pe rețeaua TEN-T, cu prioritate pe coridoarele paneuropene de transport IV și IX care traversează România.

Principiile restructurării sectorului de transport feroviar au fost definite în documentul *Plan privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar a administratorului infrastructurii și în vederea modernizării și reînnoirii infrastructurii*. Planul cuprinde măsuri pentru *asanarea financiară a societăților feroviare, optimizarea costurilor și funcționarea în condiții de eficiență economică*.

Corelat cu posibilitățile de finanțare, s-a acționat în continuare pentru menținerea infrastructurii feroviare în parametri funcționali (cu impact direct asupra *eliminării punctelor periculoase și a restricțiilor de viteză de pe infrastructura feroviară publică, creșterii vitezei tehnice și comerciale, a aducerii siguranței circulației la nivel optim de exploatare*) și s-au derulat acțiunile de elaborare a documentațiilor tehnice, licitare, contractare și realizare a lucrărilor de modernizare a infrastructurii cu finanțare asigurată, respectiv s-au declanșat procedurile pentru indentificarea și asigurarea finanțării pentru lucrările cu finanțare neasigurată.

## **2. Informații privind modernizarea infrastructurii feroviare din România**

Infrastructura feroviară publică aparține statului român și este atribuită în concesiune Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” -SA, fără plata redevenței, pe o durată de 49 de ani de la data înființării acesteia (1998), pe bază de contract încheiat cu Ministerul Transporturilor.

Elementele concrete ale infrastructurii feroviare publice sunt definite în anexa 2 la Hotărârea Guvernului României nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” - SA, cu modificările ulterioare.

Harta rețelei feroviare din România este prezentată în Anexa A.1

În anul 2008 factorii implicați au acționat în continuare pentru realizarea activităților aferente următoarelor direcții prioritare:

- realizarea rețelei TEN feroviare din România;
- modernizarea Coridoarelor transeuropene IV și IX;
- modernizarea stațiilor de cale ferată (Eurostații);
- centralizarea electronică a stațiilor de cale ferată;
- mentenanța elementelor infrastructurii feroviare pentru aducerea acestora la parametrii operaționali și de siguranță conform UE de transport feroviar
- normelor feroviar.

Așa cum s-a mai precizat și în rapoartele anterioare, din punct de vedere al interoperabilității, infrastructura se clasifică în interoperabilă și neinteroperabilă;

- infrastructura feroviară interoperabilă este parte a infrastructurii feroviare, aferentă traficului național și internațional, administrată în concordanță cu prevederile legislației privind liberul acces al operatorilor de transport feroviar, care se dezvoltă în conformitate cu normele tehnice de interoperabilitate adoptate pe plan european, preluate în legislația din România;
- infrastructura feroviară neinteroperabilă este parte a infrastructurii feroviare publice sau private a statului, aferentă traficului local, conectată sau nu la infrastructura feroviară interoperabilă și care este gestionată și se dezvoltă pe baza unor reglementări specifice interne; infrastructura feroviară neinteroperabilă este formată în principal din liniile cu utilizare scăzută, de legătură sau înfundate, de importanță redusă și poate fi închiriată de către Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA altor agenți economici care desfășoară operațiuni de transport, denumiți gestionari ai infrastructurii neinteroperabile;
  - gestionar al infrastructurii neinteroperabile este orice persoană juridică sau grup de persoane juridice înregistrate în România, care are ca obiect de activitate în domeniul feroviar efectuarea lucrărilor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare, precum și efectuarea de servicii auxiliare pentru transporturile pe calea ferată, autorizate fiecare de către AFER pentru activitățile preluate pe secțiile de circulație de pe infrastructura feroviară neinteroperabilă, care dețin personal propriu calificat și autorizat de către AFER în conformitate cu reglementările în vigoare și care se angajează să le exploateze în strictă conformitate cu reglementările generale și specifice privind transportul pe căile ferate române;

În cursul anului 2008 a fost continuată activitatea de închiriere către gestionarii de infrastructură neinteroperabilă a liniilor cu utilizare scăzută, de legătură sau înfundate, de importanță redusă. Din totalul de 10.882 km de cale ferată existent la nivelul rețelei din România, aproximativ 3.300 km au fost delimitați ca fiind secții de circulație neinteroperabile. Până în prezent au fost închiriate secții de circulație cu o lungime totalizând aproximativ 900 kilometri.

Lista secțiilor feroviare neinteroperabile și a agenților economici care au închiriat aceste secții de circulație de la Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA este prezentată în anexa A.1.1

În anul 2008 au fost continuate lucrările de reabilitare și modernizare a secțiunilor *București-Constanța, Câmpina-Brașov și Curtici-Arad-Simeria* situate pe Coridorul IV.

În cadrul *Programului de modernizare a stațiilor de cale ferată* s-au derulat în continuare lucrări de reabilitarea și modernizare a stațiilor de cale ferată, fiind recepționate 14 stații (stațiile CFR Arad, Alba Iulia, Sibiu, Sighișoara, Brașov, Ploiești Sud, Focșani, Galați, Tulcea, Oradea, Suceava, Bacău cu fonduri Credit Suisse First Boston și stațiile CFR Cluj Napoca și Iași cu fonduri BERD).

Sunt în desfășurare lucrările la 6 stații (stațiile CFR Timișoara, Craiova, Constanța cu fonduri BERD și stațiile CFR Drobeta Turnu Severin, Fetești cu fonduri Credit Suisse First Boston).

De asemenea, un număr de 21 stații CFR sunt în faza de pregătire (Satu Mare, Baia Mare, Zalău, Bistrița, Târgu Mureș, Reșița, Miercurea Ciuc, Sfântu Gheorghe, Râmnicu Vâlcea, Pitești, Slatina, Târgoviște, Alexandria, Giurgiu, Călărași, Slobozia, Brăila, Vaslui, Piatra Neamț, Botoșani, Târgu Jiu).

Au fost finalizate lucrările de centralizare electronică în următoarele stații c.f.: Ploiești Sud, Ploiești Vest, Ploiești Est, Ploiești Triaj, Brașov, Deva, Simeria, Alba Iulia, Timișoara și Arad. Sunt în curs de realizare lucrările de centralizare electronică în următoarele stații c.f. Lugoj, Caransebeș, Drobeta Turnu Severin, Chitila, PM Buciumeni, Chiajna, Focșani, Fetești, Complex Constanța, Palas.

### **3. Analiza evoluției activității de certificare de siguranță**

#### **3.1. Autorizarea de siguranță a administratorilor de infrastructură feroviară.**

Până la data de 09.03.2008 nu era operațional cadrul legislativ de transpunere în legislația națională a Directivei de siguranță 2004/49/EC, privind autorizarea de siguranță a administratorilor de infrastructură feroviară.

În anul 2008, în baza Ordinului Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.691 din 08/04/2004 *privind aprobarea Normelor pentru acordarea autorizației de gestionare a infrastructurii feroviare neinteroperabile preluate prin închiriere de la Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA* (publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 360 din 23/04/2004) a fost acordată autorizație de gestionare unui singur agent economic denumit „gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă”.

În anul 2008 a fost aprobat Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 101 din 29.01.2008 *privind acordarea autorizațiilor de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România*, care a fost publicat în Monitorul Oficial al României partea I-a nr. 102/08.02.2008, cu aplicabilitate din 09.03.2008.

Lista administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară este prezentată în Anexa nr. 2.1.

Având în vedere prevederile legislației naționale aflate în vigoare în anul 2008 până la intrarea în vigoare a Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 101, unele date din Anexa 2.1 a modelului raportului anual al Agenției Feroviare Europene, respectiv cele referitoare la elemente ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, nu constituiau date necesare și/sau obligatorii în vederea eliberării autorizațiilor de gestionare a infrastructurii feroviare și nu se găsesc în baza de date a Autorității de Siguranță Feroviară Română.

#### **3.2. Certificarea în materie de siguranță a întreprinderilor feroviare (operatori de transport feroviar)**

În anul 2008 accesul operatorilor de transport pe infrastructura feroviară din România s-a efectuat în baza și temeiul următoarelor acte normative:

- Ordonanța Guvernului României nr. 12/1998 *privind transportul pe căile ferate române, cu modificările și completările ulterioare;*
- Hotărârea Guvernului României nr. 581/1998 *privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA, cu modificările și completările ulterioare;*
- Ordonanța Guvernului României nr. 89/2003 *privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări prin Legea nr. 8 din 18/02/2004*
- Hotărârea Guvernului României nr. 1696/2006 *privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară;*
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 535 din 26.06.2007 *privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea*

*efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România* (cu aplicabilitate din data de 25.08.2007).

Lista operatorilor de transport feroviar este prezentată în Anexa nr. 2.2.

Cu ocazia emiterii certificatelor de siguranță în baza *Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 535 din 26/06/2007 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România* (publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 501 din 26/07/2007), Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a completat baza de date cu elementele solicitate de Agenția Feroviară Europeană, cu excepția numărului de vagoane de călători/marfă, care nu constituie cerință în vederea eliberării certificatului de siguranță.

În cursul anului 2008, în România a fost făcut un pas important spre interoperabilitate, fiind eliberat primul certificat de siguranță pentru un operator de transport feroviar care deține o licență de transport feroviar eliberată în alt stat al Uniunii Europene și anume Rail Cargo Austria AG, parte a grupului OBB (număr național de înregistrare FN 248731g), deținătoare a certificatului de siguranță partea A nr. OS-RO-751-01-2006, căreia i-a fost eliberat certificatul de siguranță partea B CSB 0083 (număr de identificare UE RO 1220090083) pentru serviciul de transport tip B (inclusiv transport mărfuri periculoase) pentru 4 locomotive LE 6400 kW și 2 locomotive LDE 1600kW, pe secții de circulație care asigură transportul de mărfuri pe axele Vest – Est (pe secții de circulație componente ale coridorului IV Paneuropean) și Centru – Sud (pe secții de circulație componente ale coridorului IX Paneuropean) ale României, și anume de la frontierele de stat Biharkeresztes/Episcopia Bihor și Lokoshaza/Curtici Frontieră (frontiere cu Ungaria) până la portul maritim Constanța (port la Marea Neagră) și respectiv până la frontierele de stat Giurgiu Nord/Ruse Triaj și Negru Vodă/Kardam (frontiere cu Bulgaria).

La data de 24.06.2009, Rail Cargo Austria a lansat în România serviciul de transport de mărfuri Transport Feroviar Transfrontalier de Mărfuri, eveniment care coincide cu intrarea pe piața de profil din țara noastră a operatorului național de marfă austriac și care devine astfel primul operator de marfă extern prezent în România. Proiectul a fost deja implementat și în alte state din estul Europei, Rail Cargo Austria AG extinzând serviciile destinate segmentului de marfă și în România.

#### **4. Implementarea în legislația națională a Directivei 2004/49/CE**

Așa cum s-a prezentat și în rapoartele anuale ale Autorității de Siguranță Feroviară Română pentru anii 2006 și 2007, în vederea armonizării cadrului de reglementare din România cu cel al celorlalte state membre ale Uniunii Europene a fost adoptată Legea nr. 55 din 16.03.2006 *privind siguranța feroviară*, lege prin care este asigurată dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței pe căile ferate române și un acces îmbunătățit la piața pentru serviciile de transport feroviar.

Prin Hotărârea Guvernului nr.1561 din 01.11.2006 *pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER* (act normativ care a intrat în vigoare la data de 21 noiembrie 2006) a fost reorganizată Autoritatea Feroviară Română – AFER.

Pentru îndeplinirea atribuțiilor ce decurg din actele normative în vigoare, în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER funcționează 4 organisme independente cu activitate permanentă, prevăzute de Legea nr. 55/2006 *privind siguranță feroviară*, și anume:

- a) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ;
- b) Organismul Notificat Feroviar Român;
- c) Organismul de Investigare Feroviar Român;
- d) Organismul de Licențe Feroviare Român,

atribuțiile acestora fiind stabilite prin regulamentele de organizare și funcționare prevăzute în anexele la Regulamentul de organizare și funcționare al AFER.

Prin această lege au fost aduse și modificări la regimul licențelor de transport feroviar prin modificarea Ordonanței Guvernului nr. 89/2003 *privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță* (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 623 din 31 august 2003), aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004 (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 178 din 2 martie 2004).

De asemenea, au fost transpuse în legislația națională prevederile Directivei 2004/49/CE referitoare la reglementarea activității de certificare de siguranță a operatorilor de transport feroviar și a activității de autorizare de siguranță a administratorilor de infrastructură, fiind aprobat în anul 2007 Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 535 din 26/06/2007 *privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România (cu aplicabilitate din data de 25 august 2007)* și respectiv în anul 2008 Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 101 din 29.01.2008 *privind acordarea autorizațiilor de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România*, publicat în Monitorul Oficial al României partea I-a nr. 102/08.02.2008 (cu aplicabilitate din data de 09 martie 2008).

A fost elaborat un proiect de hotărâre de guvern privind *Regulamentul de cercetare și investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, care a fost introdus în circuitul de avizare al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în cursul anului 2008. Elaborarea proiectului *Regulamentului de cercetare și investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România* a avut ca scop transpunerea în legislația națională a Directivei 2004/49/CE, respectiv a *Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară*, în sensul aplicării unitare a prevederilor acestora de către toți operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe căile ferate din România, respectiv administrator de infrastructură feroviară publică, gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă, operatorii de transport feroviar licențiați – naționali și privați, operatorilor economici care dețin linii ferate industriale sau vehicule feroviare, precum și de către operatorii economici care desfășoară activități conexe și adiacente transportului feroviar.

## **C. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română**

### **1. Prezentarea organizației**

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este un organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER, fiind organizat și funcționând potrivit prevederilor *Legii nr.55/16.03.2006 privind siguranța feroviară și a Hotărârii Guvernului României nr.626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER*, modificată și completată prin *Hotărârea Guvernului României nr.1561/01.11.2006*.

**Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a devenit operațională la data de 01.03.2007 când a fost aprobată structura organizatorică a Autorității Feroviare Române – AFER prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 373/01.03.2007.**

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este independentă în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional față de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant și entitate achizitoare.

Conducerea executivă a Autorității de Siguranță Feroviară Română este exercitată de un comitet director compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Autorității de Siguranță Feroviară Română, numit prin ordin al ministrului transporturilor.

Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor.

De asemenea, directorul Autorității de Siguranță Feroviară Română este membru în consiliul de conducere al Autorității Feroviare Române - AFER.

**Directorul Autorității de Siguranță Feroviară Română** conduce, organizează, coordonează și controlează întreaga activitate din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română.

**Inspectorul Șef** se subordonează Directorului Autorității de Siguranță Feroviară Română și este înlocuitorul Directorului, în lipsa acestuia. Inspectorul Șef reprezintă structurile organizatorice din subordine în relațiile cu celelalte structuri organizatorice din cadrul AFER. Inspectorul Șef organizează, coordonează și controlează activitatea serviciilor din subordine și a Inspectoratelor de Siguranță Feroviară 1-8.

**Din punct de vedere al ierarhizării departamentelor din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română, se pot diferenția 2 structuri în cadrul Autorității de Siguranță Feroviare Române:**

**- structura centrală constituită din 7 servicii, conduse de șefi serviciu (dintre acestea 3 având în subordine câte un compartiment condus de câte un șef de compartiment), astfel:**

- **Serviciul Reglementări Siguranța Circulației** - subordonat Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române. Serviciul includea Compartimentul Armonizare Legislație Europeană, compartiment subordonat șefului Serviciului Reglementări Siguranța Circulației;
- **Serviciul Calitatea Serviciilor Publice în Transportul Feroviar** - subordonat Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române. Serviciul includea Compartimentul furnizori feroviar, compartiment subordonat șefului Serviciului Calitatea Serviciilor Publice în Transportul Feroviar;
- **Serviciul Certificare și Autorizare de Siguranță** - subordonat Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române;
- **Serviciul Control și Siguranța Circulației** - subordonat Inspectorului Șef al Autorității de Siguranță Feroviare Române;
- **Serviciul Autorizare, Atestare Personal)** - subordonat Inspectorului Șef al Autorității de Siguranță Feroviare Române. Serviciul includea Compartimentul Certificare consilieri mărfuri periculoase, compartiment subordonat șefului Serviciului Autorizare, Atestare Personal.
- **Serviciul Autorizare Stații CF și Linii Ferate Industriale** - subordonat Inspectorului Șef al Autorității de Siguranță Feroviare Române;
- **Serviciul Autorizare Punere în Funcțiune Sub sisteme** - subordonat Inspectorului Șef al Autorității de Siguranță Feroviare Române;

**- structura teritorială reprezentată prin 8 Inspectorate de Siguranță Feroviară, conduse de inspectori șefi teritoriali, toate în subordinea Inspectorului Șef al Autorității de Siguranță Feroviară Română;**

Autoritatea Feroviară Română – AFER, denumită în continuare AFER, este organizată și funcționează ca instituție publică cu personalitate juridică în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și este finanțată integral din venituri proprii.

Autoritatea Feroviară Română - AFER a fost înființată și funcționează în baza *Ordonanței Guvernului României nr. 95 din 27 august 1998, privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor*, publicată în Monitorul Oficial Partea I nr. 320 din 30 august 1998, aprobată prin Legea 3/2002 cu completările și modificările ulterioare, și în baza *Hotărârii Guvernului României nr. 626 din 24 septembrie 1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER*, publicată în Monitorul Oficial Partea I nr. 373 din 01 octombrie 1998,



modificată și completată prin *Hotărârea Guvernului României nr.1561 din 01 noiembrie 2006*, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.940 din 21 noiembrie 2006.

AFER este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în domeniul feroviar, de transport cu metroul și transport urban pe șine, desemnat să asigure, în principal, activitățile prevăzute de art.1, alin. (2), din HG 626/1998 modificată și completată prin *Hotărârea Guvernului României nr.1561/2006*.

În cadrul AFER, pe lângă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română mai funcționează și celelalte 3 organisme cu activitate permanentă, prevăzute de Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară:

- Organismul Notificat Feroviar Român;
- Organismul de Investigare Feroviar Roman;
- Organismul de Licențe Feroviare Român.

Cele 4 organisme sunt reprezentate în justiție de către AFER, iar consecințele care decurg din hotărârile instanțelor de judecată, rămase definitive, se suportă nemijlocit de către organismul implicat.

**Principalele atribuții ale Autorității de Siguranță Feroviară Română care decurg din prevederile Legii nr.55/16.03.2006 privind siguranța feroviara și a Hotărârii Guvernului României nr.626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, modificată și completată prin Hotărârea Guvernului României nr.1561/01.11.2006 au fost prezentate în cuprinsul Raportului anual al Autorității de Siguranță Feroviară Române pentru anul 2006, iar principalele atribuții ale structurilor organizatorice din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română, așa cum decurg din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române – AFER au fost prezentate în cuprinsul Raportului anual al Autorității de Siguranță Feroviară Române pentru anul 2007.**

Față de anul 2007, în cursul anului 2008 nu au intervenit modificări în structura organizatorică sau funcțională a Autorității de Siguranță Feroviară Română sau a compartimentelor acesteia.

Organigrama Autorității de Siguranță Feroviară Română este prezentată în Anexa B.1

## **2.Fluxul organizațional**

Fluxul organizațional al activităților desfășurate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este prezentat în Anexa B.2.

### **D. Dezvoltarea siguranței feroviare**

#### **1.Inițiative pentru îmbunătățirea performanțelor de siguranță**

În anul 2008, faptele produse în desfășurarea operațiunilor de transport feroviare au fost clasificate în continuare în conformitate cu prevederile *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003*, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000, ca accidente feroviare sau evenimente feroviare, diferit de actuala clasificare și modalitate de investigare prevăzută în Directiva 2004/49/EC.

În baza *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003*, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000, cercetarea accidentelor feroviare s-a efectuat de către Autoritatea Feroviară Română – AFER, iar cercetarea evenimentelor s-a efectuat în comun de comisii constituite din reprezentanți ai administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare și operatorilor de transport feroviar

Așa cum s-a precizat în cuprinsul raportului aferent anului 2007, a fost elaborat un proiect de hotărâre de guvern privind *Regulamentul de cercetare și investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, care a fost introdus în circuitul de avizare/aprobare al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în cursul lunii august 2008.

Elaborarea proiectului *Regulamentului de cercetare și investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România* a avut ca scop transpunerea în legislația națională a Directivei 2004/49/CE, respectiv a *Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară*, în sensul aplicării unitare a prevederilor acestora de către toți operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe căile ferate din România.

În cursul anului 2008 s-au produs trei accidente feroviare încadrate în conformitate cu prevederile *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003*, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000, dintre care două accidente au fost cercetate de către personalul Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Pentru prevenirea unor accidente feroviare similare, prin dosarele de cercetare Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a dispus măsurile care sunt prezentate în tabelul 1.1.

Tabelul D.1.1 – Măsuri de siguranță declanșate de accidente / precursore la acestea

Măsurile decise	Accidente / precursori care au declanșat măsurile		
	Data	Locul	Descrierea evenimentului
<p>1.Reinstruirea personalului de locomotivă privind condițiile în care este admisă părăsirea locomotivelor aflate în staționare și măsurile care trebuie luate în cazul conducerii simplificate a acestora de către mecanicul de locomotivă.</p> <p>2.Autorizarea impiegaților de mișcare care sunt utilizați ca și conducători de manevră, pentru manipularea instalațiilor de siguranță a circulației cu care sunt echipate locomotivele, pentru menținerea pe loc a acestora la manevră și/sau în circulația trenurilor, în cazul conducerii simplificate (fără mecanic ajutor).</p> <p>3.Întocmirea de reglementări privind modul de dare a dispozițiilor în ceea ce privește personalul care deservește trenurile în circulație, compunerea acestor trenuri și modul de aranjare în tren a vehiculelor feroviare.</p> <p>4.Organizarea activității de control astfel încât:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- conducătorii activităților specifice să supravegheze activitatea personalului din subordine și să ia măsuri de înlăturare la timp a abaterilor și actelor de indisciplină;</li> <li>- acțiunile de control să se desfășoare permanent și exigent, fără formalism, în vederea depistării și eliminării sistemelor greșite de</li> </ul>	05.02.2008	Stația CFR Odorhei	<p>Locomotiva de manevră izolată DHC 624 aparținând SC RC-CF TRANS SRL Brașov s-a pus în mișcare fără mecanicul de locomotivă, acesta fiind coborât de pe locomotivă fără a asigura locomotiva cu frâna de mână și în condițiile în care pârghia de acționare de la valva de descărcare a aerului din cilindrii de frână ai locomotivei era blocată mecanic cu un splint improvizat în poziția „deschis”. Locomotiva DHC 624 s-a angajat pe linia curentă Odorhei – Cristur. După ce locomotiva s-a angajat pe linia curentă, mecanicul de locomotivă s-a deplasat cu un taxi până în apropierea haltei Feliceni depășind locomotiva, a încercat să se urce din mers în postul de conducere al locomotivei, a alunecat sub locomotivă fiindu-i amputate ambele picioare și a decedat în scurt timp la spital.</p> <p>Cauza: Părăsirea neinstrucțională a cabinei de conducere a locomotivei izolate de către mecanicul de locomotivă și plecarea acestuia în urmărirea locomotivei fără a aviza pe impieगतul de mișcare din stația CFR Odorhei despre această inițiativă.</p>

<p>lucru, generatoare de accidente și/sau evenimente feroviare;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tratarea abaterilor să se facă cu simț de răspundere, în funcție de gravitatea faptelor produse și verificarea lunară a modului în care au fost aplicate măsurile stabilite;</li> <li>- personalul feroviar care, în exercitarea atribuțiilor de control, tolerează indisciplina, manifestă formalism, superficialitate și care nu ia, sau nu propune măsuri de prevenire, după caz, să fie tratat ca necorespunzător în funcția pe care o ocupă.</li> </ul> <p>6.Elaborarea de materiale educative proprii care vor cuprinde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- împrejurările și cauzele care au condus la producerea acestui accident feroviar;</li> <li>- măsurile proprii dispuse în urma producerii accidentului feroviar.</li> </ul>			
<p>1. Verificarea curbilor de cale ferată de pe linia Dorobanțu - PC2 Medgidia și a celorlalte secții de circulație neinteroperabile închiriate de SC ROMPETROL LOGISTICS SRL Ploiești, referitor la amenajarea curbilor de cale ferată și realizarea supraînălțărilor cu respectarea prevederilor Instrucției nr. 314/1989;</p> <p>2. Organizarea activității de reparare, întreținere și verificare a stării tehnice a liniei CF conform instrucțiilor și reglementărilor în vigoare la CFR, conform obligațiilor din contractele de închiriere a infrastructurii feroviare neinteroperabile.</p> <p>3. Programarea pentru executare a lucrărilor de reparare și întreținere a infrastructurii feroviare neinteroperabile de pe linia Dorobanțu - PC2 Medgidia de către gestionarul acesteia (SC ROMPETROL LOGISTICS SRL Ploiești), așa cum a fost stabilit cu ocazia reviziilor căii efectuate</p>	<p>20.11.2008</p>	<p>Secția de circulație neinteroperabilă Dorobanțu – Romcim Medgidia</p>	<p>În circulația trenului de marfă nr. 59480 (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNIFERTRANS SA București) compus din 35 de vagoane, remorcat cu locomotiva DA 1186 în cap și locomotivă împingătoare DA 952 s-a produs deraierea a trei vagoane din compunerea trenului (al 5-lea, al 6-lea și al 7-lea de la siguranță ) încărcate cu calcar concasat, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vagonul nr. 825366703677 a deraiat de primul boghiu în sens de mers și de o osie de la cel de-al doilea boghiu;</li> <li>- vagonul nr. 825366703297 și vagonul nr. 825366703842 s-au răsturnat de pe podul de peste Canal Dunăre Marea Neagră peste firele I și II de circulație ale magistralei 800 perpendicular pe axa căii, astfel încât linia curentă dintre stațiile CFR Medgidia-Dorobanțu a fost închisă pentru circulația feroviară (firul I de circulație era închis pentru lucrări de reabilitare a culoarului IV</li> </ul>

<p>conform prevederilor Instrucției nr.305/1989 și cu respectarea prevederilor Instrucția nr. 300/1984;</p> <p>4. Reprelucrarea cu salariații care au responsabilități în siguranța circulației la redeschiderea liniei după terminarea lucrărilor de restabilire, referitor la respectarea strictă a prevederilor Instrucțiunilor nr. 317/2004 și Instrucțiunilor nr. 003/2000.</p> <p>5. Respectarea prevederilor fișei tehnice a liniei Dorobanțu – Medgidia PC2 în sensul ca remorcarea trenurilor de marfă să se facă cu dublă tracțiune.</p> <p>6. Cercetarea de către gestionarul infrastructurii feroviare neinteroperabile de pe linia Dorobanțu - PC2 Medgidia (SC ROMPETROL LOGISTICS SRL Ploiești) a personalului propriu vinovat pentru nerespectarea prevederilor din ordinul de circulație privind viteza de circulație;</p> <p>7. Verificarea de către gestionarul infrastructurii feroviare neinteroperabile de pe linia Dorobanțu - PC2 Medgidia (SC ROMPETROL LOGISTICS SRL Ploiești) a stării crapodinelor la toate vagoanele din seria Tads pe care le are în exploatare și luarea măsurilor în consecință;</p> <p>8. Cercetarea de către gestionarul infrastructurii feroviare neinteroperabile de pe linia Dorobanțu - PC2 Medgidia (SC ROMPETROL LOGISTICS SRL Ploiești) a personalului vinovat pentru</p>		<p>Panuropean).</p> <p>Cauza producerii accidentului feroviar a constituit-o răsturnarea șinei de pe firul interior al curbei (șina din stânga în sensul de mers), fapt determinat de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- supraîncărcarea firului interior al curbei datorită excesului de supraînălțare existent pe curbă, circulației cu viteză redusă și modului de circulație a trenului numai prin împingere;</li> <li>- slăbirea prinderii șină-traversă și ruperea traverselor de lemn speciale pentru aparatele de cale, ca urmare a lovirii acestora de către roțile materialului rulant deraiat în data de 19.11.2008;</li> <li>- suprasolicitarea prinderii șină-traverse urmare a circulației vagoanelor cu sarcină pe osie depășită din compunerea trenului de marfă nr. 59214 din data de 19.11.2008, după redeschiderea circulației cu restricție de viteză de 5 km/h, în urma evenimentului produs în data de 19.11.2008;</li> <li>- antrenarea în deraiere a vag. 33870821384-2 de către vag. 338708213329-7 deraiat cu crapodina blocată;</li> <li>- circulația în curbă cu rază mică și supraînălțare mare a vagonului cu centrul de greutate ridicat (seria Tads) care pot deveni instabile atunci când sunt în compunerea trenurilor cu viteză de circulație mică.</li> </ul>
--	--	--

<p>legarea necorespunzătoare a vagoanelor din trenul 59480 din data 20.11.2008.</p> <p>9. Avizarea și cercetarea de către SC UNIFERTRANS SA conform prevederilor din Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetare accidentelor și a evenimentelor feroviare nr. 003/200, a cazurilor de punere în circulație a trenurilor care au avut în compunere vagoane cu sarcina pe osie depășită.</p> <p>10. Verificarea de către SC UNIFERTRANS SA București a duratei de utilizare rămasă la vagoanele pe care le utilizează în calitate de deținător, conform prevederilor din Normativul Feroviar 67-005/2008 aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 364/2008</p>			
---	--	--	--

Cel de-al treilea accident feroviar produs în cursul anului 2008 (accident feroviar încadrat în conformitate cu prevederile *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003*, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000) a fost cercetat de o comisie numită prin ordin al ministrului Transporturilor și care a fost constituită din directorul Organismului de Investigare Feroviar Român, în calitate de președinte al comisiei de cercetare și 4 membri - directorul Autorității de Siguranță Feroviară Român, directorul general adjunct și revizorul general din cadrul Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA (administratorul infrastructurii feroviare publice) și șeful serviciului Siguranța Circulației din cadrul Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA (operator de transport feroviar).

Măsurile decise	Accidente / precursori care au declanșat măsurile		
	Data	Locul	Descrierea evenimentului
1. Prelucrarea accidentului feroviar cu întregul personal de exploatare al CNCF „CFR” SA atrăgându-se atenția asupra necesității întăririi vigilenței privind prezența persoanelor străine de calea ferată aflate în zona de siguranță a căii ferate, pentru a preveni intervenția acestora asupra liniilor și a instalațiilor de siguranță	10.05.2008	Hm Valea Călugărească	În circulația trenului de călători nr. 1661 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA), care circula pe relația București Nord – Iași, remorcat de locomotiva electrică nr. EA 872 (aparținând depoului de locomotive București Călători), s-a produs deraierea de ambele boghiuri a locomotivei de remorcare a trenului și a primelor patru vagoane din compunerea acestuia (vagonul nr. 50531955029-7 de ambele boghiuri, vagonul nr. 50532716020-5 de ambele boghiuri, vagonul nr. 50532716017-1 de ambele

<p>circulației;</p> <p>2.Prelucrarea accidentului feroviar cu întregul personal de exploatare al operatorilor de transport feroviar licențiați pentru căile ferate din România pentru întărirea vigilenței acestora și avizarea salariaților CNCF „CFR” SA atunci când constată prezența persoanelor străine în zona de siguranță a căii ferate.</p>			<p>boghiuri, și vagonul nr. 50532716021-3 de o osie), precum și avarierea firului de contact.</p> <p>În urma deraierii a avut loc decesul unui călător din primul vagon și au fost răniți patru călători.</p> <p>Cauza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- neînzăvorârea acului drept de contraacul curb la manevrarea macazului nr. 9 din poziția „pe abatere” în poziția „pe directă” corespunzătoare parcursului de trecere pe linia III directă pentru trenul nr. 1661, fapt care a permis pătrunderea printre acul drept și contraacul curb a buzelor bandajelor roților din partea dreaptă a locomotivei și a buzelor bandajelor roților din partea dreaptă a vagoanelor deraiate.</li> </ul> <p>Aceasta a fost posibil în următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la comanda de trecere pe linia III directă executată pentru trenul nr. 1661, macazul nr. 9 s-a manevrat cu control electric din poziția „pe abatere”(corespunzătoare parcursului anterior executat pentru trenul de marfă nr.81705) în poziția „pe directă”;</li> <li>- la manevrarea din poziția „pe abatere” în poziția „pe directă” a macazului nr. 9 s-a produs deplasarea casetei de înzăvorâre simultan cu drugul de acționare, datorită lipsei piulițelor de la șuruburile de prindere a casetei de înzăvorâre (desfacerea piulițelor șuruburilor de prindere a casetei de înzăvorâre de contraacul curb a fost făcută de către persoane necunoscute).</li> </ul> <p>În aceste condiții, la trecerea locomotivei trenului nr. 1661 peste macazul nr. 9, din cauza solicitărilor dinamice vârful acului drept (neînzăvorât) s-a depărtat de contraacul curb, permițând pătrunderea buzelor bandajelor roților de pe partea dreaptă a locomotivei, printre acul drept și contraacul curb, urmată de deraierea roților locomotivei din stânga sensului de mers și ulterior a următoarelor patru vagoane din compunerea trenului.</p> <p>În timpul rulării în stare deraiată a locomotivei și vagoanelor s-a desprins din cale un cupon de șină de la joanta izolantă lipită din cuprinsul liniei 4, care a pătruns prin podeaua primului compartiment al primului vagon, a trecut prin cel de al doilea compartiment și s-a oprit în plafonul celui de al 3-lea compartiment, având ca urmare accidentarea mortală a unui călător.</p> <p>Datorită deraierii a rezultat rănirea ușoară a altor trei călători și a șefului de tren.</p>
--	--	--	--

			Desprinderea cuponului a fost posibilă după distrugerea prinderii verticale pe partea interioară a firului stâng al liniei 4 de către roțile deraiate ale locomotivei și retezarea de către acestea a buloanelor orizontale de la joanta izolantă lipită și joantele mecanice.
--	--	--	--

În continuare este prezentată o situație sintetică privind cazurile de deraieri de trenuri, coliziuni de trenuri (inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului), care s-au produs pe infrastructura feroviară din România în anul 2008.

Aceste fapte au fost încadrate ca evenimente feroviare în conformitate cu prevederile *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare, nr.003/2000*, iar cercetarea evenimentelor s-a efectuat în comun de comisii constituite din reprezentanți ai administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare și operatorilor de transport feroviar feroviare, care au stabilit măsuri pentru prevenirea unor cazuri similare.

#### Deraieri de trenuri

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1.	13.03.2008	Stația CFR Drăgășani	La intrarea în stația CFR Drăgășani a trenului nr. 22018, între semnalul de intrare Y și schimbătorul de cale nr. 2, la km. 240+800, remorcat cu locomotiva DA 1174, s-a produs deraierea de prima osie în sens de mers a vagonului nr. 315354943062.	Depășirea limitei de stabilitate prin descărcarea de sarcină a osiei de atac.
2.	18.03.2008	Stația CFR Constanța Port Zona B	La gararea trenului de marfă nr. 60439 la linia 1F, după trecerea peste schimbătorul de cale nr. TDJ 5/7, s-a produs deraierea vagonului nr. 33535495059-3 (al 19-lea de la locomotiva) de primul boghiu în sensul de mers.	Descărcarea de sarcină a roții nr.1 a osiei atacante, datorită depășirii raportului maxim admis între sarcinile roților 1,2 ale acestei osii (real 1:2,43, admis maxim 1:1,25) din cauza încărcării și neasigurării corespunzătoare a mărfii.
3.	18.04.2008	Stația CFR Livezi Ciuc – Hm. Păltiniș	Între stația CFR Livezi Ciuc și halta de mișcare Păltiniș s-a produs deraierea de osia nr. 1, a locomotivei EA 690, care circula ca locomotivă împingătoare la trenul de marfă nr. 60828 remorcat cu locomotiva EA 734.	Tasarea sub circulație a zonei de racordare între lucrarea executată pe podul Utusoiu și terasament, la capătul zidurilor întoarse rezultând o rampă de 1/96.

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Data producerii</b>	<b>Locul producerii</b>	<b>Descrierea pe scurt</b>	<b>Cauza</b>
4.	26.05.2008	Hm. Mogoșeni	La intrarea trenului de călători nr. 4483 în halta de mișcare Mogoșeni, în zona schimbătorului de cale nr. 5, s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers (osia nr. 6) a locomotivei EA 826.	Cedarea liniei sub sarcină datorită traverselor necorespunzătoare.
5.	22.07.2008	Stația CFR Lumina	S-a produs deraierea de primul boghiu a vagonului gol nr. 33870821328-1 (al 10-lea de la semnal) din compunerea trenului de marfă nr. 59213	Întreținerea necorespunzătoare a liniei
6.	27.07.2008	Stația CFR Palas	La manevrarea locomotivei DA 1383 de la semnalul M 22 la linia nr. 3, s-a produs tamponarea violentă a vagoanelor din trenul de marfă nr. 64752, fapt care a condus la deraierea vagoanelor al 2-lea și al 3-lea de la semnal.	Neurmărirea, de către mecanicul locomotivei de manevră DA 1383, a parcursului de manevră
7.	29.07.2008	Stația CFR Târgu Jiu	Deraierea de primul boghiu în sensul de mers a vagonului nr. 31835320080-7 (încărcat cu țagle de oțel) situat al 8-lea în compunerea trenului de marfă nr. 60432 peste macazul nr. 12 din stație.	Bandaj rotit și deplasat din cauza serajului necorespunzător
8.	27.08.2008	Hm. Recea	La trecerea trenului de marfă nr. 42402-1 pe linia 2 abătută s-a produs deraierea de al 2-lea boghiu în sensul de mers a vagonului seria Sgns nr. 315345560165 (al 8 – lea de la siguranță), încărcat cu un transcontainer gol.	Neexecutarea lucrărilor de buraj care se impuneau la joanta de călcâi a aparatului de cale
9.	20.09.2008	Stația CFR Motru Est – Hm. Jirov	În circulația trenului de marfă nr. 93845 remorcat cu locomotiva EA 675 s-a produs deraierea de ambele boghiuri a vagonului nr. 825366540102 și de un boghiu a vagonului nr. 825366534147 (al 11-lea și al 12-lea vagon din compunere).	Blocarea sistemului LENOIR la de boghiul conducător al avagonului



<b>Nr. Crt.</b>	<b>Data producerii</b>	<b>Locul producerii</b>	<b>Descrierea pe scurt</b>	<b>Cauza</b>
10.	22.09.2008	Stația CFR Sinaia	În circulația trenului de marfă nr. 80422 s-a produs deraierea locomotivei de remorcare EA 1081 de toate osiile, peste schimbătorul de cale nr. 7 din stație (locomotiva a circulat deraiată până în zona schimbătorului de cale 3/5).	Existenta unui prag lateral de 6 mm la joanta de vârf a inimii schimbătorului nr. 7, joanta izolanta cu eclise de lignofoliu prinsă în clește și a unui prag în regim dinamic de 10 mm la cealaltă joanta izolanta, coroborat cu prinderi slăbite în zona joantelor și pe contrașina inimii.
11.	06.10.2008	Stația CFR Fetești	În circulația trenului de marfă nr. 70661 s-a produs deraierea de primul boghiu al vagonului nr. 885366565608 (al 2-lea vagon de la siguranță) încărcat cu zgură granulată.	Disponerea neuniformă a mărfii în vagon.
12.	21.10.2008	Stația CFR Berceni	La gararea trenului de marfă nr. 92205 în stația Berceni, la linia 6 s-a produs deraierea de osia nr. 3 a vagonului nr. 825366533348 (al 21-lea de la locomotivă, încărcat) la aproximativ 100 m. față de marca de siguranță, datorită aprinderii și ruperii fusului de osie, respectiv căderii cutiei de unsoare de la roata nr. 6.	Ruperea fusului de osie nr. 6 de la osia nr. 3 a vagonului nr. 515366533348.
13.	23.10.2008	Stațiile CFR Brașov Triaj - Dârste	Deraierea de un boghiu a celui de-al 4-lea vagon de la siguranță, nr. 3153547547-7 (încărcat cu concentrat de cupru – în vrac) din compunerea trenului de marfă nr. 71882	Încărcarea neuniformă a mărfii în vagon.

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
14.	23.10.2008	Stația CFR Ploiești Triaj	La intrarea în stație a trenului de marfă nr. 32503 la linia 3A, în zona schimbătorului de cale nr. 109, s-a produs acostarea trenului de marfă nr. 32503 de către un convoi de manevră. În urma impactului s-a produs deraierea de un boghiu al celui de-al 2-lea vagon de la semnal (nr. 31535494245-2 – în stare goală) și sprijinirea acestuia pe un stâlp de susținere al liniei de contact respectiv de ambele boghiuri ale celui de-al 3-lea vagon de la semnal (nr. 31535483843-7 – în stare goală) și ruperea cuplei de tracțiune a celui de-al 10-lea vagon (nr. 31535493292-5).	Punerea în mișcare a convoiului de manevra aflat la linia 5A de către mecanicul de locomotiva, cu locomotiva electrică EA 380, în conducere simplificată, fără a se convinge de indicația semnalelor luminoase ce a avut ca urmare depășirea semnalului Y5A în poziție „oprește fără a depăși semnalul”.
15.	19.11.2008	Medgidia PC2	În circulația trenului de marfă nr. 59476 compus din 33 de vagoane, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers al vagonului nr. 338708213917 (al 7-lea de la semnal), încărcat cu calcar concasat.	a) Supraîncărcarea firului interior al curbei datorită excesului de supraînălțare existent pe curbă; b) Suprasolicitarea prinderii șină-traversă urmare a circulației vagoanelor cu sarcină pe osie depășită din compunerea trenurilor care au circulat în perioada 14-19.11.2008, inclusiv a trenului nr. 59476 din data de 19.11.2008; c) Uzura totală (la boghiul nr. 1-4) și uzura avansată (la boghiul 5-8) a plăcilor de uzură Railko care a condus la funcționarea deficitară a crapodinelor vagonului nr. 33870821391-7.

Coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabariturii

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1.	09.01.2008	Stația CFR Pucioasa - Hm. Vulcana	Trenul 9434 (remorcat cu locomotiva DA 769) a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal	Intrarea unui cal nesupravegheat în gabaritul de liberă

		Pandele	nesupravegheat, fapt care a condus la avarierea tubului de aer de la locomotivă.	treccere a căii ferate .
2.	16.01.2008	Stațiile CFR Ploșoru - Rovinari	Locomotiva EA 806, care a remorcat trenul de călători nr. 1724 a surprins și lovit în gabaritul de liberă trecere al căii ferate un cal lăsat nesupravegheat, fapt care a condus la avarierea tuburilor de aer de 5 și 10 atmosfere de la locomotivă.	Intrarea unui cal nesupravegheat în gabaritul de liberă trecere a căii ferate .
3.	21.01.2008	Stațiile CFR Siculeni - Izvoru Oltului	Locomotiva EA 919 aflată în remorcarea trenului de călători nr. 4504 a lovit o sanie încărcată cu lemne lăsată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.	Intrarea unei sănii încărcate cu lemne în gabaritul de liberă trecere a căii ferate .
4.	28.01.2008	Stația CFR Bacău - Hm. Gârleni	Trenul de călători nr. 657 a lovit 2 cai nesupravegheați aflați în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, fapt care a condus la ruperea tubului de aer de 10 atmosfere de la instalația de aer a locomotivei.	Intrarea a 2 cai în gabaritul de liberă trecere a căii ferate.
5.	30.01.2008	Stația CFR Cogealac - Hm. Mihai Viteazu	Trenul de călători nr. 8654 a lovit un atelaj cu tracțiune animală, abandonat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.	Intrarea unui atelaj în gabaritul de liberă trecere a căii ferate.
6.	31.01.2008	Stația CFR Jegălia – Hm. Bărăganu	Trenul 80427 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal nesupravegheat.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere a căii ferate .
7.	14.02.2008	Halta de mișcare Lunca de Mijloc	Autobasculanta cu numărul de înmatriculare HR 03 PHH, căreia i s-a ridicat bena în timpul mersului, a lovit podețul de cale ferată de la km 116+910 producând dislocarea și căderea în gabaritul căii ferate a unor bucăți din balustrada podețului care ulterior au fost lovite de locomotiva EA 689 (aparținând Depoului de Locomotive Galați), aflată în remorcarea trenului 5214.	Ridicarea benei autobasculantei în timpul mersului și lovirea lucrărilor de artă feroviare.
8.	10.03.2008	Stațiile CFR Fieni – Pucioasa	Trenul de călători nr. 1882 format din automotorul DESIRO nr. 2071 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a accidentat mortal un cal nesupravegheat.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
9.	05.04.2008	Stația CFR Craiova - Filiași	Trenul de marfă nr. 27217 format din locomotiva izolată nr. EA 616 a surprins în gabaritul de liberă trecere și a lovit un cal lăsat nesupravegheat.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
10.	12.04.2008	Stația CFR Câmpina - Hm. Florești Prahova	Trenul de marfă nr. 83452, remorcat cu locomotiva EA 673, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal lăsat nesupravegheat.	Intrarea unui cal, nesupravegheat, în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.

11.	17.04.2009	Stația CFR Doicești - Hm. Vulcana	Tren 1887 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină nesupravegheată.	Intrarea unei bovine în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
12.	27.04.2008	Stația CFR Cărbunești - Hm. Jupânești	Trenul de marfă nr. 91318 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal nesupravegheat, fapt care a condus la ruperea robinetelor de aer de 5 și 10 atmosfere.	Intrarea unui cal, nesupravegheat, în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
13.	27.04.2008	Stația CFR Câmpina - Hm. Florești Prahova	Trenul de călători nr. 1622 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de oi, fapt care a condus la ruperea robinetului de aer de la rezervorul de aer.	Intrarea unei turme de oi în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
14.	03.05.2008	Stațiile CFR Chitila - Buftea	Trenul de călători nr. 3011 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal nesupravegheat, fapt care a condus la avarierea conductei de 5 atmosfere a locomotivei EA 772 aflată în remorcarea trenului.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate .
15.	03.05.2008	Hm. Valea Putnei - Pojorâta	Trenul de călători nr. 1654 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cerb, fapt care a condus la avarierea rezervorului de aer al locomotivei EA 758.	Intrarea unui cerb în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
16.	01.06.2008	Stația CFR Pietroșița - Hm. Țepeș Vodă	Trenul de călători nr. 1884 format din automotorul Desiro 2076, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal nesupravegheat.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
17.	24.06.2008	Hm. Dumbrava Bârsei – Codlea	Trenul de călători nr. 626 a surprins în gabaritul de liberă trecere și a lovit doi cai lăsați nesupravegheați.	Intrarea a 2 cai în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
18.	25.06.2008	Stația CFR Fetești - Hm. Borcea	Trenul de marfă nr. 13944 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
19.	25.06.2008	Stația CFR Fetești – Hm. Borcea	Trenul de călători nr. 12274 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
20.	07.07.2008	Stația CFR Filiași	Trenul de călători nr. 1372-1, remorcat cu locomotiva nr. EA 080 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit 4 bovine nesupravegheate, fapt care a condus la avarierea conductei de aer de 5 atm. a locomotivei EA 080.	Intrarea unei cirezi de bovine în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
21.	07.07.2008	Stația CFR Tâmba -	Trenul de călători nr. 12193, remorcat cu locomotiva nr. EA 147 a surprins în	Intrarea a 2 bovine nesupravegheate în

		Hm. Igiroasa	gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit 2 bovine nesupravegheate, fapt care a condus la avarierea conductelor de 5 și 10 atm. ale locomotivei EA 147.	gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
22.	11.07.2008	H. Ogoarele - Hm. Perișoru	Trenul de călători nr. 1681, remorcat cu locomotiva nr. EA 379 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină nesupravegheată, fapt care a condus la ruperea cuplei inductorului de la instalația INDUSI a locomotivei EA 379.	Intrarea unei bovine nesupravegheate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
23.	14.07.2008	Hm. Radomirești – Mihăești	Trenul de călători nr. 12193, remorcat cu locomotiva nr. EA 147 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de oi lăsată nesupravegheată.	Intrarea unei turme de oi în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
24.	27.07.2008	Hm. Codlea – Dumbrăvița	Trenul de călători nr. 2101 a lovit un cal nesupravegheat care se afla în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, fapt care a condus la avarierea conductei de 10 atm. de la instalația de aer a locomotivei.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
25.	31.07.2008	Stația CFR Cărbunești - Hm. Jupânești	Trenul de călători nr. 2095 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal nesupravegheat, fapt care a condus la avarierea conductei de 10 atm. de la instalația de aer a locomotivei.	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
26.	04.08.2008	Stația CFR Monor Gledin –Hm. Râpa de jos	Trenul de călători nr. 407-2 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un urs.	Intrarea unui urs în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
27.	11.08.2008	HmDerin – Stația CFR Medgidia	Trenul 8652 a lovit cu scara locomotivei un copac căzut în gabaritul liniei.	Căderea în gabaritul de liberă trecere al căii a unui copac.
28.	17.09.2008	Stația CFR Găești – Hm. Mătășaru	Trenul de călători nr. 9008 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal nesupravegheat, fapt care a condus la avarierea semiacuplărilor de aer de la locomotivă .	Intrarea unui cal în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
29.	28.09.2008	Stația CFR Roșiori Nord– Hm. Măldăeni	Trenul de călători nr. 9397 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină nesupravegheată.	Intrarea unei bovine în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
30.	08.10.2008	Hm. Mureni - stația CFR Vânători	Trenul de călători nr. 1746 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit doi cai nesupravegheați, fapt care a condus la ruperea tuburilor de aer de la locomotivă.	Intrarea a 2 cai în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
31.	10.10.2008	Hm. Turnișor-Cristian Sibiu	Trenul de călători nr. 2413 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină.	Intrarea unei bovine în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.

32.	21.10.2008	Stația CFR Rupea - Hm. Racoș	Trenul de marfă nr. 23721 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină nesupravegheată, fapt care a condus la ruperea conductei generale a locomotivei EA 698.	Intrarea unei bovine în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
33.	14.11.2008	Stația CFR Valea Lungă - Hm. Câmpu Libertății	Trenul de călători nr. 346-1 a surprins în gabaritul de liberă trecere și a lovit o căprioară, fapt care a condus la ruperea robinetelor de aer de 5 și 10 bari ai locomotivei.	Intrarea unei căprioare în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
34.	27.11.2008	Stația CFR Videle	Trenul de călători nr.1824, remorcat cu EA 318, având comandă de intrare la linia 3 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o cabalină nesupravegheată.	Intrarea unei cabaline în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
35.	21.12.2008	Stația CFR Balș - Hm.Robănești	Trenul de călători nr. 1896 compus din automotoarele DESIRO nr. 2007 și nr. 2054, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal lăsat nesupravegheat.	Intrarea unui cal nesupravegheat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.

Numărul mare de coliziuni de trenuri (35 cazuri) rezultă din introducerea în raport a cazurilor de coliziuni de trenuri cu obstacole în interiorul gabaritului (crengi și copaci căzuți în gabaritul de liberă trecere al căii, animale nesupravegheate care au intrat în gabaritul de liberă trecere al căii, vehicule intrate în gabaritul de liberă trecere al căii, etc.).

În urma producerii coliziunilor de trenuri cu obstacole în interiorul gabaritului (animale nesupravegheate sau vehicule), personalul feroviar avizează organele Poliției Transporturi Feroviare privind producerea acestor fapte, iar aceștia din urmă, împreună cu alte instituții abilitate ale statului procedează la identificarea persoanelor vinovate în vederea recuperării contravalorii pagubelor produse la vehiculele feroviare sau infrastructura feroviară.

**În continuare vă prezentăm informativ și cazurile de deraieri de trenuri, produse ca urmare a intenției unor persoane fizice de a perturba activitatea de transport sau de a distruge bunuri materiale aparținând sistemului feroviar.**

Conform prevederilor art. 16, alin. 1 din *Instrucțiunile pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003*, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000, „eventualele fapte produse cu intenție de terțe persoane fizice, în scopul perturbării activității de transport feroviar sau distrugerii de bunuri materiale nu se încadrează ca accidente sau evenimente feroviare potrivit prezentelor instrucțiuni și nu se vor înregistra în statistica accidentelor și evenimentelor feroviare”. Conform prevederilor art. 16, alin. 2 din aceleași instrucțiuni, „după producerea faptelor prevăzute la alin. (1), șeful subunității pe raza căreia s-a produs, va aviza imediat, telefonic și în scris organele de urmărire penală ale poliției și ale parchetului, precum și conducerea agenților economici implicați.

Facem mențiunea că aceste cazuri nu au fost luate în considerare în analiza efectuată privind indicatorii de siguranță pentru anul 2008, fiind excluse din evidențe prin asimilare cu acțiunile teroriste.

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1	02.04.2008	Hm.Mirșid	La ieșirea trenului de marfă nr. 43613 remorcat cu locomotiva DA 1314 în cap și locomotiva DA 746 împingătoare, de pe linia 3 abătută a haltei de mișcare Mirșid, în zona schimbătorului de cale nr. 2/6 s-a produs deraierea de o osie a vagonului nr. 81537880784-7 (al 4-lea de la semnal), deraierea de toate osiile a vagonului nr. 81537880872-0 (al 5-lea de la semnal), deraierea de o osie a vagonului nr. 81537880879-4 (al 6-lea de la semnal), deraierea și răsturnarea în dreapta sensului de mers a vagonului nr. 81537882854-6 (al 7-lea de la semnal), deraierea și răsturnarea în stânga sensului de mers a vagonului nr. 82537889029-7 (al 8-lea de la semnal)..	Desfacerea și sustragerea materialului metalic de prindere a contrașinei de către persoane neidentificate în vederea sustragerii, fapt ce a condus la înclinarea acesteia spre șină, urmată de rulara buzei bandajelor pe contrașină și angajarea vagoanelor în zona inimii de încrucișare pe linia directă în loc de abătută.
2	16.04.2008	Stația CFR Palas	La intrarea în stația CFR Palas a trenului de marfă nr. 82701 s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers a vagonului nr. 85537882555-5 aflat în stare goală, situat al 11 - lea de la semnal în compunerea trenului.	Sustragerea de către persoane neidentificate a sabotului și portsabotului de pe partea stângă a osiei de atac a primului boghiu de la vagonul deraiat.

De asemenea, mai jos vă prezentăm cazurile de deraieri produse în urma coliziunii trenurilor cu obstacole în interiorul gabaritului (animale nesupravegheate sau stânci), dar care nu au fost luate în considerare în situația deraierilor de trenuri din cadrul indicatorilor de siguranță pentru anul 2008. În aceste cazuri personal feroviar are sarcina de a aviza organele Poliției Transporturi Feroviare privind producerea acestor fapte, iar aceștia din urmă, împreună cu alte instituții abilitate ale statului procedează la identificarea eventualelor persoanelor vinovate în vederea recuperării contravalorii pagubelor produse la vehiculele feroviare sau infrastructura feroviară.

Nr. Crt.	Data producerii	Locul Producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1.	08.02.2008	Stațiile CFR Barabanț - Zlatna	Deraierea de prima osie în sensul de mers a automotorului AM 4508 care a format trenul de călători nr. 14894.	Căderea în gabaritul de liberă trecere al căii ferate a unor bolovani de pe versanți.

Nr. Crt.	Data producerii	Locul Producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
2.	18.04.2008	Stațiile CFR Voiteni - Gătaia	Automotorul AM 4514103-6 care circula ca tren de călători nr. 14666 a surprins în gabaritul de liberă trecere și a lovit o turmă de oi. În urma impactului s-a produs deraierea de osia nr. 2 a automotorului.	Intrarea unei turme de oi în gabaritul de liberă trecere a căii ferate și lovirea acesteia de către tren.
3.	19.09.2008	Stația CFR Zărnești - Hm. Râșnov	Trenul de călători nr. 14712 (compus din automotorul X4500 nr. 4524 și 2 vagoane) a surprins și a lovit o turmă de oi nepăzite. În urma impactului s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a primului vagon.	Intrarea unei turme de oi în gabaritul de liberă trecere a căii ferate și lovirea acesteia de către tren.

## 2. Analiza datelor aferente producerii accidentelor și incidentelor feroviare

Urmare a intrării în vigoare a cadrului legislativ de transpunere în legislația națională a Directivei 2004/49/CE, respectiv a Legii nr. 55/2006 *privind siguranța feroviară*, au fost întocmiți indicatorii de siguranță în conformitate cu prevederile anexei nr. 1 la Legea nr. 55/2006 *privind siguranța feroviară*.

Pentru anul 2008, indicatorii de siguranță au fost întocmiți pe baza evidențelor deținute de către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar.

Datele numerice precum și definițiile utilizate sunt prezentate în Anexa C.

## E. Modificări importante în regulamente și legislație

În vederea armonizării legislației naționale cu cea comunitară, precum și pentru asigurarea dezvoltării siguranței circulației feroviare, securității transporturilor și calitatea serviciilor publice în transportul feroviar și cu metroul, în anul 2008 activitatea de reglementare a constituit o activitate prioritară pentru sectorul de transport feroviar din România, fiind aprobate o serie de ordine după cum urmează:

- OMT nr. 593/07.05.2008 pentru circulația trenului special comandat de redacția "INDOHAZ" asigurat de către operatorul de transport feroviar MAV-START din Ungaria, pe infrastructura feroviară publică din România, în perioada 9-12 mai 2008;
- OMT nr. 101/29.01.08 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea *Normelor privind acordarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România*;
- OMT nr. 103/29.01.08- Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea *Instrucțiunilor pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară nr. 328*;
- OMT nr. 1221/26.09.08 - Ordin al ministrului transporturilor pentru modificarea OMTCT nr. 547/2003 privind aprobarea Reglementărilor specifice de numerotarea a trenurilor pe rețeaua Căilor Ferate Române;
- OMT nr. 490/479 – Ordin al ministrului transporturilor și al ministrului muncii, familiei și egalității de șanse pentru aplicarea cerințelor minime privind anumite aspecte legate de condițiile de muncă ale lucrătorilor mobili care prestează servicii de interoperabilitate transfrontalieră în sectorul feroviar;



- OMT nr. 1007/12.08.2008 – Ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea Normativului feroviar „Infrastructură feroviară – Instalații fixe – Tracțiune electrică – Conductor de protecție principal – Partea 2 Calcul electric. Cerințe”;
- OMT nr. 1545/2008 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea „Normelor privind autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale componente ale sistemului de transport feroviar convențional din România”;
- OMT nr. 878/10.07.08 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor specifice privind componența și modul de lucru ale comisiei de evaluare, termenele de realizare a licitațiilor, precum și procedura de soluționarea contestațiilor pentru licitațiile având ca obiect închirierea secțiilor de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile;
- OMT nr. 1413/13.11.2008 — Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normei privind elaborarea/actualizarea normelor tehnice feroviare și a normativelor feroviare pentru proiectarea, construcția, modernizarea, repararea și întreținerea infrastructurii feroviare și a materialului rulant;
- OMT nr. 363/18.03.2008 – Ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea Normei tehnice feroviare „Vehicule feroviare. Locomotiva diesel – electrică 060 DA de 2.100CP. Prescripții tehnice pentru revizia pe procesul tehnologic la intrarea locomotivei în unitățile de tracțiune, prescripții pentru alimentare și echipare, precum și pentru curățarea și spălarea locomotivei”;
- OMT nr. 364/18.03.2008 - Ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate”;
- OMT nr. 365/18.03.2008 - Ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea Normei tehnice feroviare „Vehicule feroviare. Controlul ultrasonic al osiilor montate de la vagoane”;
- OMT nr.366/18.03.2008 - Ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea Normei tehnice feroviare „Vehicule de cale ferată. Locomotive electrice de 5.100 kW și 3.400 kW. Prescripții tehnice pentru revizii și reparații planificate”;
- OMT nr. 1484/28.11.08 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor privind acordarea avizului tehnic vehiculelor care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu;
- OMT nr. 1545/2008 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea „Normelor privind autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale componente ale sistemului de transport feroviar convențional din România”;
- OMT nr. 443/18 din 2008 – Ordin al ministrului sănătății publice și al ministrului transporturilor privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane;
- OMT nr. 1010/2008 – Ordin al ministrului transporturilor privind modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului transporturilor nr. OMT nr. 655/2007 pentru aprobarea Normelor uniforme privind transporturile pe căile ferate din România;
- OMT nr. 375/2008 – Ordin al ministrului transporturilor privind admiterea încrucișării utilajului RPM 2002 în lucru cu trenuri formate din vagoane CSI transpuse de gabarit 1-VM;
- OMT 1465/26.11.08- Ordin al ministrului transporturilor pentru modificarea și completarea OMTCT nr. 2262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar.

În Anexa D sunt prezentate motivul introducerii, descrierea ordinelor și data intrării în vigoare.

## **F. Dezvoltarea activităților de certificare și autorizare de siguranță**

### **1. Legislația națională — datele începerii – disponibilitate**

1.1 Data începerii pentru certificarea de siguranță conform cu articolul 10 al Directivei 2004/49/EC (dacă este necesar, distingere între partea A și partea B):

- 25 august 2007

1.2 Data începerii pentru autorizațiile de siguranță conform cu articolul 11 al Directivei

2004/49/EC  
o 09.03.2008.

- 1.3 Disponibilitatea regulamentelor naționale de siguranță sau alte legislații naționale relevante privitoare la întreprinderile feroviare și managerii infrastructurilor (site web, documentație scrisă la cerere, etc.)
- o Există site-uri WEB ale Autorității Feroviare Române – AFER ([www.afer.ro](http://www.afer.ro)) și Autorității de Siguranță Feroviară Română ([www.afer.ro/rom/ASFR/Romana/](http://www.afer.ro/rom/ASFR/Romana/)) în care sunt prezentate documentele relevante, ghiduri și legislația aferentă activităților desfășurate.

## 2. Date numerice

Elementele privind activitatea de certificare și autorizării de siguranță sunt prezentate în Anexa E.

## 3. Aspecte procedurale

### 3.1. Certificarea de siguranță partea A

3.1.1. Motive pentru actualizarea/rectificarea părții A Certificare (de exemplu variația tipului de servicii, extinderea traficului, mărimea companiei).

- o Variația tipului de servicii (călători, marfă, manevră feroviară);
- o Schimbarea regimului juridic, schimbarea denumirii operatorilor feroviari, etc.

3.1.2. Motivele principale dacă problema principală pentru partea A Certificare (restricționat la acelea menționate în Anexa E și după ce s-au obținut toate informațiile necesare) a durat mai mult de cele 4 luni prevăzute în articolul 12(1) al Directivei de siguranță.

- o Nu au fost cazuri.

3.1.3. Revederea cererilor altor NSA pentru verificarea/accesul informațiilor legate de partea A Certificare al întreprinderii feroviare care a fost certificată în țara dumneavoastră, dar se aplică pentru partea B Certificare în alte state membre.

- o Nu au fost cazuri.

3.1.4. Cuprinsul problemelor cu acceptarea mutuală a Comunității a părții A Certificare.

- o Nu au fost cazuri.

3.1.5. Taxa NSA pentru partea A Certificare (Da/Nu - Cost).

- o În conformitate cu OMTCT nr. 137/2003 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de servicii specifice efectuate de către AFER, cu modificările ulterioare, respectiv OMT nr. 791/2007 (tarifele sunt stabilite în funcție de numărul de ore necesar pentru evaluarea documentelor și verificarea implementării sistemului de management al siguranței, raportat la tipul de serviciu de transport feroviar).

3.1.6. Cuprinsul problemelor cu utilizarea formatelor armonizate pentru partea A Certificare, în special în legătură cu categoriile pentru tipul și extinderea serviciului.

- o Nu au fost cazuri.

3.1.7. Cuprinsul problemelor/dificultăților comune pentru procedurile în aplicație ale NSA pentru partea A Certificare.

- o Nu au fost cazuri.

3.1.8. Cuprinsul problemelor menționate de către întreprinderile feroviare când se aplică pentru partea A Certificare.

- o Nu au fost cazuri.

### **3.2. Certificarea siguranței partea B**

#### **3.2.1. Motive pentru actualizarea/rectificarea părții B Certificare:**

- variația tipului de servicii (călători, marfă, manevră feroviară);
- extinderea/reducerea traficului – linii operate (extinderea/reducerea secțiilor de circulație pe care se operează);
- modificarea parcului de material rulant de tracțiune;
- modificarea tipului de material rulant remorcat;
- schimbarea regimului juridic, schimbarea denumirii operatorilor feroviari, etc.

#### **3.2.2. Motivele principale dacă problema principală pentru partea B Certificare (restricționat la acelea menționate în Anexa E și după ce s-au obținut toate informațiile necesare) a durat mai mult de cele 4 luni prevăzute în articolul 12(1) al Directivei de siguranță**

- Nu au fost cazuri.

#### **3.2.3. Taxa NSA pentru partea B Certificare (Da/Nu - Cost).**

- În conformitate cu OMTCT nr. 137/2003 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de servicii specifice efectuate de către AFER, cu modificările și completările ulterioare, respectiv OMT nr. 791/2007:
  - pentru serviciile de transport feroviar de tip A și B tarifele sunt stabilite în funcție de numărul de ore necesar pentru evaluarea documentelor în vederea eliberării certificatului de siguranță, raportat la lungimea traselor solicitate, precum și în funcție de numărul de ore necesar pentru evaluarea documentelor în vederea introducerii de material rulant motor în anexa II a certificatului de siguranță partea B);
  - pentru servicii de transport feroviar de tip C tarifele sunt stabilite în funcție de numărul de ore necesar pentru evaluarea documentelor în vederea eliberării anexei I a certificatului de siguranță (completarea cu noi zone de manevră) sau în funcție de numărul de locomotive cere urmează a fi introduse în anexa II la certificatul de siguranță);

#### **3.2.4. Cuprinsul problemelor cu utilizarea formatelor armonizate pentru partea B Certificare, în special în legătură cu categoriile pentru tipul și extinderea serviciului.**

- Nu au fost probleme cu utilizarea formatelor armonizate pentru partea B Certificare.

#### **3.2.5. Cuprinsul problemelor/dificultăților comune pentru procedurile în aplicație ale NSA pentru partea B Certificare.**

- Nu au fost probleme/dificultăți privind procedurile în aplicație pentru partea B Certificare.

#### **3.2.6. Cuprinsul problemelor menționate de către întreprinderile feroviare când se aplică pentru partea B Certificare**

- Nu au fost probleme menționate de către întreprinderile feroviare.

#### **3.2.7. Procedura de feed-back (de exemplu chestionare) care permite întreprinderilor feroviare să-și exprime opinia asupra procedurilor / practicilor sau a fișelor plângerilor.**

- Nu au fost prevăzute prin legislația națională.

### **3.3. Autorizații de siguranță**

În anul 2008 s-a aprobat Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 101 din 29.01.2008 privind acordarea autorizațiilor de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România, care s-a publicat în Monitorul Oficial al României partea I-a nr. 102/08.02.2008, cu aplicabilitate din 09.03.2008.

- 3.3.1. Motive pentru actualizarea/rectificarea autorizațiilor de siguranță.
- Modificarea numărului/lungimii secțiilor de circulație neinteroperabile care au fost închiriate de gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă de la Compania Națională de Căi Ferate "CFR" – SA;
  - Schimbarea regimului juridic, schimbarea denumirii gestionarilor feroviari, etc.
- 3.3.2. Motivele principale dacă problema principală pentru autorizațiile de siguranță (restricționat la acelea menționate în Anexa E și după ce s-au obținut toate informațiile necesare) a durat mai mult de cele 4 luni prevăzute în articolul 12(1) al Directivei de siguranță.
- Nu au fost cazuri.
- 3.3.3. Cuprinsul problemelor/dificultăților comune pentru procedurile în aplicație pentru autorizațiile de siguranță.
- Nu au fost probleme/dificultăți privind procedurile în aplicație pentru „Autorizația de Siguranță”.
- 3.3.4. Cuprinsul problemelor menționate de către întreprinderile feroviare când se aplică pentru autorizația de siguranță
- Nu au fost probleme menționate de către întreprinderile feroviare când s-a aplicat pentru „Autorizația de Siguranță”.
- 3.3.5. Procedura de feed-back (de exemplu chestionare) care permite întreprinderilor feroviare să-și exprime opinia asupra procedurilor / practicilor sau a fișelor plângerilor.
- Nu au fost prevăzute prin legislația națională proceduri de feed-back.
- 3.3.6. Taxa NSA pentru autorizațiile de siguranță (Da/Nu - Cost).
- În conformitate cu OMTCT nr. 137/2003 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de servicii specifice efectuate de către AFER, cu modificările și completările ulterioare, respectiv OMT nr. 791/2007:
    - în vederea eliberării autorizației de siguranță partea A tarifele sunt stabilite în funcție de numărul de ore necesar pentru evaluarea documentelor și verificarea implementării sistemului de management al siguranței,;
    - pentru eliberarea autorizației de siguranță partea B, tarifele sunt stabilite în funcție de numărul de ore necesar pentru evaluarea documentelor și respectiv în funcție de lungimea (exprimată în km) secțiilor de circulație neinteroperabile.

## **G. Supravegherea „Operatorilor Feroviari” și „Managerilor de infrastructură”**

### **1. Descrierea supravegherii operatorilor feroviari și administratorului infrastructurii feroviare / gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă**

Autoritatea Feroviară Română, în baza prevederilor *Hotărârii Guvernului României nr.626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER*, modificată și completată prin *Hotărârea Guvernului României nr.1561/01.11.2006*, precum și *Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 650 din 28/10/1998 pentru organizarea și exercitarea controlului și inspecției de stat în transportul feroviar și cu metroul și pentru unele măsuri specifice privind cercetarea evenimentelor de cale ferată* a desfășurat activități de inspecție și control de stat pentru supravegherea respectării reglementărilor interne și internaționale în transportul feroviar și cu metroul, supravegherea

respectării reglementărilor referitoare la siguranța circulației, securitatea transporturilor și calitatea serviciilor publice, în transportul feroviar și cu metroul.

Prin activitățile de control de stat și inspecție de stat desfășurate la agenții economici care activează în sectorul de transport feroviar și cu metroul, se verifică respectarea reglementărilor specifice siguranței circulației și securității transporturilor, calitatea serviciilor publice, depistarea deficiențelor și a sistemelor greșite de lucru, precum și stabilirea măsurilor specifice pentru prevenirea, tratarea și înlăturarea acestora.

Controlul de stat constă în analizarea întregii activități a unui agent economic din sistemul feroviar, pe o anumită perioadă, cu privire la siguranța circulației, la securitatea transporturilor și la calitatea serviciilor publice în transporturile feroviare și cu metroul.

Controlul de stat se efectuează conform unui program trimestrial care conține: denumirea agentului economic controlat, tematica, perioada și durata controlului. Programul se întocmește de către directorul Autorității de Siguranță Feroviară Română și se aprobă de către conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

În cursul anului 2008, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a desfășurat un număr de 57 acțiuni de control de stat la administratorul infrastructurii feroviare, gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă și la operatorii de transport feroviar, astfel:

- structura centrală a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA (administratorul infrastructurii feroviare publice);
- structura centrală a Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” SA;
- structura centrală a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă” SA;
- structurile teritoriale ale Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA (sucursalele regionale 1-8);
- structurile teritoriale ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” SA (regionalele de transport feroviar de călători 1-8);
- structurile teritoriale ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă” SA (sucursalele 1-8);
- operatorii de transport feroviar cu capital privat și gestionarii secțiilor neinteroperabile SC RAIL INTERNAȚIONAL SRL București, SC LOGISTIC SERVICES DANUBIUS SRL Timișoara, SC REGIOTRANS SRL Brașov, SC RC-CF TRANS SRL Brașov, SC CLASSFER SRL Râmnicu Vâlcea, SC SOFTRANS SRL Craiova, SC TRANSFEROVIAR Grup SA Cluj Napoca, SC KAIROS SRL București, SC CRIMBO GAS FILIALA GIURGIU SRL Giurgiu, SC Constantin Grup SRL București, SC TRANSFEROVIARIA SA Sibiu, SC TRANSCOMBI SA Galați, SC UNIFERTRANS SA București, SC Cargo Trans Vagon SA București, SC România EUROEST SA Constanța, SC EURO CONSTRUCT SA Constanța, SC Construcții Căii Ferate SA Sibiu, SC CF 33 ICIM SA Arad, SC ROMPETROL Logistics SA București, SC SERVTRANS Invest SA București, SC Grup Feroviar Român SA București, SC RG Holz Company SRL Vișeu de Sus, SC VIROMET SA Victoria, SC TRANS Expedition Feroviar SRL București, Compania de Transport Feroviar București, SC VIA TERRA Spedition SRL Cluj Napoca, SC REGIONAL SRL Cluj Napoca, SC TRANSBLUE SRL București, Societatea Feroviară de Turism „SFT-CFR” SA București, SC CN SERVICE CF REC SA București.

În urma acțiunilor de control de stat au fost constatate o serie de neconformități care au fost consemnate în notele de constatare și au fost aduse la cunoștința agenților economici controlați în vederea remedierii, dintre care vă prezentăm:

**a) referitor la respectarea reglementărilor specifice obligatorii în activitățile de construire, modernizare, exploatare, întreținere, reparare și verificare tehnică a infrastructurii feroviare publice:**

- în anul 2008, comparativ cu 2007, se constată scăderea regularității circulației trenurilor atât la îndrumare cât și în parcurs, ponderea cea mai mare având-o întârzierile în parcurs ca urmare a existenței pe teren a restricțiilor de viteză;
- există operatori de transport feroviar care efectuează numai manevră feroviară și au acces pe liniile de cale ferată din incinta stațiilor CFR fără a deține un contract de acces pe infrastructura feroviară publică încheiat cu CNCF „CFR” SA, nerespectându-se astfel prevederile OMT nr. 535/2007;
- există cazuri în care se înregistrează restanțe privind:
  - o efectuarea lucrărilor de întreținere, revizii și reparații la liniile de cale ferată și la lucrările de artă;
  - o reparația periodică cu mașini grele de cale cu ciuruirea integrală a prismeii căii (RPC);
  - o verificarea părților ascunse la aparatele de cale;
  - o verificarea releelor și aparatajului instalațiilor de comandă-centralizare-semnalizare.

**b) referitor la respectarea reglementărilor specifice obligatorii în desfășurarea activității de transport feroviar:**

- deși unele proceduri operaționale au fost reactualizate, s-a constatat că înregistrările nu asigură în totalitate trasabilitatea operațiilor efectuate;
- există cazuri de nerespectarea a termenelor de scadență la reviziile planificate ale locomotivelor;
- sunt cazuri în care dosarele cu reglementările în vigoare și cu extrase din acestea privind mărfurile periculoase în subunități sunt defectuos întocmite sau incomplete. Exemplu:
  - lipsesc sau sunt incomplete tabelele cu denumirea societăților comerciale care expediază sau primesc mărfuri periculoase;
  - tabelele cu denumirea oficială de transport a mărfurilor periculoase care se încarcă, tranzitează sau se descarcă în stații, sunt defectuos întocmite sau incomplete (nu se regăsesc toate mărfurile transportate, fișele tehnice de pericol lipsesc iar în conținutul acestora lipsesc, instrucțiunile pentru transportator în cazul producerii unui accident sau incident);
- nu tot materialul rulant este înmatriculat conform prevederilor Ordinului MTCT nr. 1193/30.06.2004 pentru aprobarea Normelor privind înmatricularea și acordarea marcajului unificat de identificare a vehiculelor de transport feroviar și cu metroul;
- nu toți operatorii de transport feroviar au întocmit reglementări de amănunt privind modul de tratare a frânărilor de urgență produse intempestiv;
- o serie de produse/servicii feroviare critice au fost achiziționate descentralizat de la furnizori autorizați AFER de către regionalele de transport feroviar de călători, fără respectarea prevederilor OMT 290/2000 cu privire la valabilitatea autorizațiilor de furnizor feroviar sau certificatelor de omologare tehnică feroviare/agrementelor tehnice feroviare;
- în unele cazuri nu se efectuează în mod corespunzător activitatea de citire și interpretare a înregistrărilor benzilor de vitezometru;
- materialele întocmite cu ocazia efectuării analizelor trimestriale privind tratarea defectărilor în termen de garanție a produselor feroviare nu conțin toate informațiile necesare în vederea determinării elementelor de fiabilitate și a stabilirii măsurilor corective;

Pentru eliminarea neconformităților constatate cu ocazia controalelor de stat efectuate, echipele de control din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română au stabilit măsuri de remediere a neconformităților constatate și au dispus ca, pentru cazurile în care faptele respective se pot încadra ca abateri disciplinare, să se procedeze la cercetarea disciplinară și sancționarea personalului vinovat.

Deficiențele constatate care au constituit fapte contravenționale definite în acest sens de legislația în vigoare, au fost sancționate contravențional. Sancțiunile au fost aplicate persoanelor fizice sau persoanelor juridice, după caz.

**2.Referitor la îndeplinirea condiției privind trimiterea tuturor rapoartelor de siguranță conforme cu Articolul 9(4) al Directivei pentru Siguranță efectuate de managerii de infrastructură și operatorii feroviari, până la data scadentă.**

Prin Legea 55/2006 privind siguranța feroviară, s-a stabilit raportarea anuală înainte de 30 iunie. Administratorul infrastructurii feroviare, gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă, operatorilor de transport feroviar au transmis în termen aceste raportări.

În anul 2008 Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a planificat prin *Programe lunare de control și inspecție de stat* și a efectuat acțiuni de inspecție de stat care au constat în verificarea unor activități specifice importante desfășurate de agentul economic privind siguranța circulației, securitatea transporturilor, calitatea serviciilor publice în transporturile feroviare și cu metroul. Inspecțiile de stat au fost desfășurate prin sondaj și inopinat.

		Emise Certificate de Siguranță Partea A	Emise Certificate de Siguranță Partea B	Emise Autorizații de Siguranță	Alte Activități (de specificat)
<b>3. Numărul de inspecții pentru RUs/IMs pentru 2008</b>	Planificate	1181	1181	205	605 - agenți economici furnizori de servicii/produse critice
	Executate	1181	1181	205	605 - agenți economici furnizori de servicii/produse critice

		Emise Certificate de Siguranță Partea A	Emise Certificate de Siguranță Partea B	Emise Autorizații de Siguranță	Alte Activități (de specificat)
<b>4. Numărul auditurilor pentru RUs/IMs pentru 2008 (*)</b>	Planificate	0	0	0	0
	Executate	0	0	0	0

(\*) Odată cu elaborarea normelor privind aplicarea Legii 55/2006 privind siguranța feroviară care a transpus Directiva 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare, se vor întocmi documentații privind reglementarea modului de efectuare a auditurilor la nivelul administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară și operatorilor de transport feroviar.

**5. Referitor la rezumatul măsurilor/acțiunilor de corectare relevante (amendament, revocare, suspendare, avertisment important, etc.) legate de aspectele de siguranță ce au urmat acestor audituri/inspecții**

Nu a fost cazul.

**6,7. Plângeri de la IMs despre RUs legate de condițiile din părțile A/B ale certificatelor acestora.**

Nu au fost.