



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 - 2009 -

### 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.....	9
<b>D. Dezvoltarea siguranței feroviare</b> .....	9
1. Inițiative pentru îmbunătățirea performanțelor de siguranță.....	9
2. Analiza datelor aferente producerii accidentelor și incidentelor feroviare.....	24
<b>E. Modificări importante în regulamente și legislație</b> .....	24
<b>F. Dezvoltarea activităților de certificare și autorizare de siguranță</b> .....	25
1. Legislația națională – datele începerii – disponibilitate.....	25
2. Date numerice.....	25
3. Aspecte procedurale.....	25
3.1. Certificarea de siguranță partea A .....	25
3.2. Certificarea de siguranță partea B .....	26
3.3. Autorizații de siguranță.....	27
<b>G. Supravegherea „Operatorilor Feroviari” și „Managerilor de infrastructură”</b> .....	28
Descrierea supravegherii operatorilor feroviari și administratorului infrastructurii feroviare / gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă .....	28
<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 2009;
- 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 2009, 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*.

S-a acționat în continuare pentru menținerea infrastructurii feroviare în parametrii 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 2009 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 parametri operaționali și de siguranță;
- normelor feroviare.

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 2009 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 10.777 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 1865 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 2009 au fost continuate lucrările de reabilitare și modernizare a liniilor de cale ferată *București-Constanța (secțiunile București Băneasa - Fundulea, Fundulea - Lehliu, Lehliu - Fetești), 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 reabilitare și modernizare a stațiilor de cale ferată, fiind recepționate 18 stații (stațiile CFR Arad, Alba Iulia, Sibiu, Sighișoara, Brașov, Ploiești Sud, Focșani, Galați, Tulcea, Oradea, Suceava, Bacău, Buzău, Drobeta Turnu Severin cu fonduri Credit Suisse First Boston și stațiile CFR Cluj Napoca, Craiova, Constanța și Iași cu fonduri BERD).

Sunt în desfășurare lucrările la 2 stații (stația CFR Timișoara, cu fonduri BERD și stația CFR, 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 Vest, Ploiești Est, Ploiești Triaj, Deva, Simeria, Alba Iulia, Sighișoara, Craiova, Lugoj, Caransebeș. Sunt în curs de realizare lucrările de centralizare electronică în următoarele stații c.f. Drobeta Turnu Severin, Chitila, Buciumeni, Chiajna, Focșani, Fetești, Constanța, Palas.

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

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

În anul 2009 autorizarea de siguranță a administratorului/gestionarilor de infrastructură 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;*
- Hotărârea Guvernului României nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA;
- 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;*
- Hotărârea Guvernului României nr. 1409/2007 *privind aprobarea Condițiilor de închiriere de către Compania Națională de Căi ferate „C.F.R.”- S.A. a unor părți din infrastructura feroviară neinteroperabilă, precum și de gestionare a acestora;*
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 101 din 29.01.2008 *privind acordarea autorizațiilor de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România (din data de 09.03.2008).*

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

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

Accesul operatorilor de transport pe infrastructura feroviară din România, în cursul anului 2009, s-a efectuat în baza și temeiul următoarelor acte normative:

- Ordonanța Guvernului României nr. 12/1998 *privind transportul pe căile ferate române;*
- Hotărârea Guvernului României nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA;
- 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 (din data de 25.08.2007).*

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

Așa cum s-a precizat și în raportul pentru anul 2008, 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.

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

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).

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).

De asemenea a fost transpusă în legislația națională Directiva 2009/149/CE a Comisiei, din data de 27.11.2009, de modificare a Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la indicatorii de siguranță comuni și la metodele comune de calcul al costurilor accidentelor, prin Hotărârea de Guvern nr. 644/07.07.2010 (cu aplicabilitate din data de 09.08.2010), pentru modificarea anexei nr. 1 la Legea nr. 55 privind siguranța feroviară, prima perioadă de raportare fiind anul 2010.

Așa cum s-a precizat și în rapoartele anuale pentru anii 2007 și 2008, a fost elaborat un proiect de hotărâre de guvern privind *Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România* și care a fost aprobat în anul 2010 prin Hotărârea Guvernului României nr. 117/17.02.2010 (publicată în in Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 138 din 02/03/2010, cu aplicabilitate din data de 01 mai 2010).

Elaborarea *Regulamentului de 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, 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 1 având în subordine un birou și 1 având în subordine un compartiment), astfel:**

- **Serviciul Reglementări Siguranța Circulației** - subordonat Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române. Serviciul include Biroul Armonizare Reglementări Europene, birou subordonat șefului Serviciului Reglementări Siguranța Circulației;
- **Serviciul Control Sisteme Structurale și Furnizori Feroviari** - subordonat Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române.

- **Serviciul Certificare și Autorizare de Siguranță** - subordonat Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române;
- **Serviciul Autorizare Punere în Funcțiune Sub sisteme Structurale** - subordonat Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române;
- **Serviciul Autorizare Stații CF și Linii Ferate Industriale** - 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 include Compartimentul Certificare consilieri mărfuri periculoase, compartiment subordonat șefului Serviciului Autorizare, Atestare Personal.

- **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 Feroviar 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 Romane – 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 2008, în cursul anului 2009 au intervenit modificări în structura organizatorică a Autorității de Siguranță Feroviară Română, astfel:

- **Serviciul Autorizare Punere în Funcțiune Sub sisteme Structurale** – subordonat Inspectorului Șef a trecut în subordinea Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române;
- **Serviciul Autorizare Stații CF și Linii Ferate Industriale** - subordonat Inspectorului Șef a trecut în subordinea Directorului Autorității de Siguranță Feroviare Române;
- **Serviciul Calitatea Serviciilor Publice în Transportul Feroviar** și-a modificat denumirea în **Serviciul Control Sub sisteme Structurale și Furnizori Feroviari** iar **compartimentul furnizori feroviari** din cadrul acestuia a fost desființat;
- **Compartimentul Armonizare Legislație Europeană** aflat în cadrul **Serviciului Reglementări Siguranța Circulației** și-a modificat denumirea în **Birou Armonizare Reglementări Europene**.

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 2009, 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 prevăzut 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 rapoartelor aferente anilor 2007 și 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/aprobare al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și care a fost aprobat în anul 2010 prin Hotărârea Guvernului României nr. 117/17.02.2010.

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 2009 s-au produs 12 deraieri de trenuri dintre care un caz de deraiere a fost încadrat accident feroviar, 10 cazuri încadrate evenimente feroviare și un caz a fost încadrat la art. 16, alin. 1 (fapte produse cu intenție de terțe persoane fizice, în scopul perturbării activității de transport feroviar sau distrugerii de bunuri materiale) în conformitate cu prevederile *Instrucțiunilor pentru*

prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000.

Accidentul feroviar a fost cercetat de către personalul Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Pentru prevenirea unor accidente feroviare similare, prin dosarul de cercetare Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a dispus măsurile care sunt prezentate în tabelul D1.1.

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

Măsurile decise	Accidente / precursori care au declanșat măsurile		
	Data	Locul	Descrierea evenimentului
<p>1. Urmărirea riguroasă cu ocazia luării în primire a vagoanelor reparate, respectiv recepționării lucrărilor efectuate la acestea, în vederea efectuării reparațiilor cu respectarea documentației tehnice de reparație, precum și a documentației tehnice constructive;</p> <p>2. Reinstruirea personalului feroviar cu responsabilități în siguranța circulației care are stabilite atribuții pentru efectuarea și urmărirea efectuării reviziilor tehnice la trenuri, în conformitate cu prevederile din reglementările specifice acestei activități;</p> <p>3. Cercetarea de către operatorul de transport feroviar SC Unifertrans SA București a personalului propriu care a efectuat revizie tehnică la compunere la trenul nr. 50454-1, pentru nerespectarea prevederilor din <i>Instrucțiuni privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr. 250 aprobată prin OMTCT nr. 1817 din 26.10.2005.</i></p>	21.09.2009	Stația CFR Boju - Hm. Valea Florilor	<p>În circulația trenului de marfă nr. 50454-1 (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNIFERTRANS SA București) compus din 36 de vagoane, remorcat cu locomotiva EA 531 în cap și locomotivă împingătoare EA 179 s-a produs deraierea a 9 vagoane din compunerea trenului (al 17-lea, al 18-lea, 19-lea, al 20-lea, al 21-lea, al 22-lea, al 23-lea, al 24-lea și al 25-lea de la siguranță ) încărcate cu motorină, astfel:</p> <p>-vagonul nr. 88537980168-5 a deraiat și s-a răsturnat din rambleu pe partea stângă a sensului de mers;</p> <p>-vagonul nr. 33517859039-4 a deraiat de ambele boghiuri și a circulat deraiat printre firele I și II de circulație, oprindu-se în gabaritul de liberă trecere al căii ferate;</p> <p>-vagoanele nr. 33517858642-6, nr. 33537963616-0, nr. 33537963614-5, nr. 33537960159-4, nr. 33537963656-6 și nr. 33517860578-8 au deraiat și s-au răsturnat din rambleu pe partea dreaptă în sensul de mers;</p> <p>-vagonul nr. 33537963668-1 a deraiat de un boghiu.</p> <p>Cauza producerii accidentului feroviar a constituit-o deraierea vagonului nr. 88537980168-5, al 17-lea din compunerea trenului nr. 50454-1, fapt determinat de:</p>

			<p>- ruperea cârligului de tracțiune între vagoanele al 16-lea și al 17-lea din tren datorită unor defecțiuni existente la acesta;</p> <p>- întreruperea conductei generale urmată de frânarea de urgență a trenului;</p> <p>- pierderea capacității de ghidare a roții atacante de la prima osie în sensul de mers, datorită fenomenului de încărcare bruscă de sarcină a roților din dreapta (în sensul de mers), concomitent cu descărcarea bruscă de sarcină a roților din stânga (în sensul de mers) sub efectul forței de împingere, lipsei forței de tracțiune între vagoanele 16 și 17 (cârlig de tracțiune rupt) și frânării de urgență necomandate apărută în urma întreruperii conductei generale;</p> <p>- ridicarea și rularea buzei bandajului roții atacante pe ciuperca șinei, urmată de deraierea vagonului nr. 88537980168-5, al 17-lea din tren.</p>
--	--	--	---

În continuare este prezentată o situație sintetică privind cele 10 cazuri de deraieri de trenuri, care s-au produs pe infrastructura feroviară din România în anul 2009, fapte care au fost încadrate ca evenimente feroviare în conformitate cu prevederile *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare, nr.003/2000*, iar cercetarea lor s-a efectuat în comun de comisii constituite din reprezentanți ai administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare și operatorilor de transport feroviar, care au stabilit măsuri pentru prevenirea unor cazuri similare, astfel:

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1.	27.01.2009	Stația CFR Praid – h. Sovata	În circulația trenului de călători nr. 14833 s-a produs deraierea de un boghiu a automotorului nr. 4508.	Supralărgirea liniei din cauza cedării locale a prinderii sub acțiunea sarcinilor dinamice și a forțelor suplimentare rezultate din înscrierea vehiculului în curbă.
2.		Stația CFR	În circulația trenului de călători nr. 3028, remorcat cu locomotiva EA 906, la trecerea peste macazul de	Nerespectarea condițiilor geometrice de alcătuire și realizare a panourilor tampon

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Data producerii</b>	<b>Locul producerii</b>	<b>Descrierea pe scurt</b>	<b>Cauza</b>
	14.03.2009	Comarnic	intrare la linia nr.1 a stației, s-a produs deraierea de prima osie în sensul de mers a locomotivei EA 906.	utilizate la racordarea schimbătorului de cale nr.10 cu linia nr. 1 (cale fără joante) a stației.
3.	07.03.2009	Stația CFR Sărățel	La gararea trenului de călători nr. 14511 (compus din automotorul nr. 4503 și remorcă), pe linia nr.3, în zona schimbătorului de cale nr. 11, s-a produs deraierea de un boghiu a remorcii.	Căderea suportului instalației de nisipare de la prima roată din dreapta în sensul de mers al remorcii automotorului AM 4503 și înțepenirea acestuia între șină și contrașină.
4.	12.03.2009	Stația CFR Ișalnița	La regararea prin împingere a trenului 93881 (a cărui locomotivă a rămas defectă în linie curentă după expediere) la linia nr. 2 a stației, în zona schimbătorului de cale nr. 47, s-a produs deraierea de ultimul boghiu al vagonului nr. 825366530384.	Depășirea semnalului YII aflat în poziția pe „oprire” și a mărcii de siguranță.
5.	15.06.2009	Stația CFR Constanța Oraș	În circulația trenului de marfă nr. 70612-1, în zona schimbătorului de cale nr. 8 M, s-a produs deraierea celui de-al 2-lea boghiu în sens de mers al vagonului nr. 87537960768-7 (situat al 3-lea de la semnal), încărcat cu benzină.	Căderea în parcurs a bulonului de la partea inferioară a levierului atârănător portsabot, fapt ce a condus la căderea axei triunghiulare care a lovit și a modificat poziția macazului 8M sub tren.
6.	30.07.2009	Stația CFR Rupea – Hm. Racoș	În circulația trenului de marfă nr. 83498, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers a vagonului nr. 31533555777-7 (aflat în stare încărcată) situat al 2-lea în componerea trenului.	Distribuirea inegală a jocurilor însumate la pietrele de frecare pe fiecare diagonală a vagonului, ceea ce a condus la depășirea raportului de sarcină admis pe roțile celor două osii ale boghiului.

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
7.	21.08.2009	Stația CFR Rupea – Hm. Racoș	În circulația trenului de marfă nr. 43446-1, s-a produs deraierea de primul boghiu în sensul de mers a vagonului nr. 31530670068-5 (situat al 8-lea de la locomotivă).	Lipsa unei porțiuni de aproximativ $\frac{3}{4}$ din suprafața plăcii de uzură a crapodinei.
8.	01.09.2009	Hm.Târnăveni Vest – h. Jidvei	În circulația trenului de marfă nr. 39219 s-a produs deraierea de câte un boghiu (primul în sensul de mers) a trei vagoane (vag. nr.31535494342-7 al 13-lea, nr.31535494343-5 al 15-lea respectiv nr.31535494338-5 al 20-lea din compunerea trenului), aflate în stare goală.	Starea necorespunzătoare a liniei din punct de vedere al nivelului transversal, manifestată prin existența de torsionări.
9.	03.09.2009	Hm. Gura Motrului	În circulația trenului de marfă nr. 20870, s-a produs deraierea de toate osiile a locomotivei nr. EA 791, în prisma de balast a opritorului fix O3.	Depășirea semnalului de ieșire YRT având unitățile luminoase stinse.
10.	27.09.2009	Stația CFR Berheci	În circulația trenului de călători nr. 661, pe linia 3 directă, s-a produs atacarea în fals și talonarea macazului nr. 10, urmată de deraierea celui de-al doilea boghiu al vagonului nr. 50533076015-6, al 3-lea de la locomotivă.	Depășirea semnalului luminos de ieșire X 3 cu indicația pe „oprire” datorită nereducerii vitezei și luării cu întârziere a măsurilor de frânare în vederea opririi trenului în stație.

De asemenea vă prezentăm și cazul de deraiere de tren, produs ca urmare a intenției unor persoane fizice în scopul 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 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 conducerile agenților economici implicați.

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1.	21.09.2009	Stația CFR Banu Mărăcine – Stația CFR Malu Mare	În circulația trenului de călători nr. 1692, s-a produs deraierea locomotivei EA 754 și a primelor 7 vagoane din compunere astfel: - locomotiva deraiată de toate osiile; - primul vagon, al 2-lea și al 3-lea deraiate și răsturnate pe partea dreaptă în sensul de mers; - al 4-lea vagon deraiat și răsturnat perpendicular pe firele I și II de circulație; - al 5-lea și al 6-lea vagon deraiate și răsturnate pe partea stângă în sensul de mers; - al 7-lea vagon deraiat de toate osiile.	Desfacerea completă și voluntară la locul producerii deraierii, de către persoane necunoscute, a prinderilor orizontale de la joanta căii și a prinderilor verticale de pe ambele părți ale cuponului de șină din partea dreaptă în sensul de mers al trenului.

În cursul anului **2009** s-au produs **83** de coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului dintre care **2** cazuri de **coliziuni între trenuri** care au fost încadrate ca evenimente feroviare în conformitate cu prevederile *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003*, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000 și **81** de cazuri de **coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului liniei** (animale nesupravegheate, autoturisme staționate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, stânci, etc.).

În continuare este prezentată o situație sintetică privind coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului.

Nr. Crt.	Data producerii	Locul producerii	Descrierea pe scurt	Cauza
1.	06.01.2009	Stația CFR Brașov – Hm. Stupini	Trenul de călători nr. 375-2 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii și a lovit un cal, fapt ce a condus la avarierea ușoară a locomotivei de remorcare a trenului.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
2.	10.01.2009	Stația CFR Hărman – h. Budila	Trenul de călători nr. 14758 a lovit o bornă hectometrică pusă în gabaritul căii de către persoane neidentificate.	Punerea unei borne hectometrice, în gabaritul de liberă trecere al căii, de

				către persoane neidentificate
3.	20.01.2009	Hm. Valea Mărului – stația CFR Căineni	Peste locomotiva DA 938 și garnitura trenului de călători nr. 2072 au căzut pietre (de dimensiuni mari) de pe versanții munților din apropierea căii ferate.	Timp nefavorabil care a provocat căderi de pietrelor de pe versanți.
4.	07.02.2009	Stația CFR Crușovăț - Hm. Domașnea Cornea	Locomotiva trenului de călători nr. 694 a lovit un copac căzut în gabaritul de liberă trecere.	Vânt puternic care a produs ruperea unui copac și intrarea în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
5.	14.02.2009	Stația CFR Roșiori Est - Hm. Plosca	Trenul de călători nr. 9360, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii și a lovit un tractor care a traversat linia printr-un loc nepermis.	Tractor aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
6.	20.02.2009	Stația CFR Gherla – Stația CFR Dej Călători	Trenul de călători nr. 1746-1 a surprins în gabaritul de liberă trecere și a lovit o turmă de oi.	Turmă de oi lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
7.	05.03.2009	Hm. Ionești – Hm. Fișcălia	Trenul de călători nr. 2071 remorcat cu locomotiva DA 1191 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal, fapt care a condus la ruperea robinetului frontal de aer de 10 atm. de la locomotivă.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
8.	05.03.2009	Hm.Călimănești – Hm.Cozia	Trenul de călători nr. 1827 (automotor DESIRO nr. 2090) a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit ușor un autoturism.	Staționarea neregulamentară a unui autoturism în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
9.	06.03.2009	Hm.Poiana Slănic – Hm. Plopeni Sat	În zona unui mal abrupt de stâncă, un bolovan s-a desprins și a căzut în gabaritul de liberă trecere al căii ferate fiind lovit de trenul de călători nr. 3427, remorcat cu locomotiva DHC 148. În urma impactului, la locomotiva DHC 148 s-a produs deformarea apărătorului de animale iar la vagonul nr. 50531617317-6 a fost avariat distribuitorul de aer.	Căderea unui bolovan în gabaritul de liberă trecere al căii ferate datorită ploilor abundente.
10.	07.03.2009	Stația CFR Episcopia Bihor – Hm. Biharia	Trenul de călători nr. 1741 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de oi.	Turmă de oi lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
11.	10.03.2009	stația CFR Lugoj –	Trenul de călători nr. 813 compus din automotorul tip Desiro nr. 2077 a lovit o	Căderea unei crengi în gabaritul de liberă

		Hm. Sinia	creangă aflată între firele căii, fapt care a condus la ruperea unui cablu aferent frânei electromagnetice a automotorului.	trecere al căii ferate.
12.	11.03.2009	Hm. Fâlfani - Hm. Stolnici	Trenul de călători nr. 1893 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de oi.	Turmă de oi lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
13.	13.03.2009	Stația CFR Câmpina – Hc. Breaza Nord	Trenului de călători nr. 1621 remorcat cu locomotiva EA 345 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un utilaj tip WOLLA care executa lucrări pe firul 2 de circulație. În urma impactului locomotiva și primul vagon din compunerea trenului au fost ușor avariate.	Intrarea unui utilaj care aparținea unei societăți ce efectua lucrări la calea ferată, în gabaritul de liberă trecere al căii.
14.	18.03.2009	Stația CFR Pitești – Stația CFR Golești	Trenul de călători nr. 1799 format din automotorul DESIRO AM 2056, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal, fapt ce a condus la spargerea geamului frontal al automotorului.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
15.	06.04.2009	Stația CFR Miercurea Ciuc – Hm. Sâncrăieni	Trenul de călători nr. 4506 (compus din rama electrică Z 6100 nr. 005) a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cărucior manual metalic tras de o persoană neidentificată. În urma impactului la rama electrică au fost avariate robinetul frontal de aer și conducta de aer de 5 atm.	Cărucior metalic lasat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
16.	06.04.2009	Stația CFR Salva – Hm. Nimigea	Trenul de călători nr. 4486 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un autoturism.	Staționarea unui autoturism în gabaritul de liberă trecere al căii ferate
17.	30.04.2009	Stația CFR Târgu Frumos – Hm. Sârca	Trenul de călători nr. 6453 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
18.	10.05.2009	Stația CFR Ișalnița – Hm. Coțofeni	Trenul de călători nr. 1823 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal, fapt care a condus la ruperea conductelor de aer de 5 și 10 atm, de la locomotivă.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
19.	17.05.2009	Stația CFR Lechința – Hc. Sărmășel	Tren de călători nr. 14514 format din automotorul AM 1450, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și lovit un stâlp de fluier. În urma impactului a fost avariat nisiparul	Stâlp de fluier, așezat de persoane neidentificate, în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.



			automotorului.	
20.	20.05.2009	Hm. Feldru – Hm. Rebrișoara	Locomotiva DHC 526, care circula izolat, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și lovit remorca unui tractor ce se angajase în traversarea căii ferate pe pasajul pietonal. În urma impactului la locomotivă s-a produs avarierea tamponelor, spargerea unui far și fisurarea unei conducte de la instalația de răcire a motorului.	Intrarea unui tractor în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
21.	21.05.2009	Stația CFR Băile Herculane – Hm. Topleț	Trenului de călători nr. 591, remorcat cu locomotiva EA 548, a lovit o piatră căzută de pe un versant, în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, fapt care a condus la varierea cutiei nisiparului osiei nr. 6 a locomotivei.	Căderea unei pietre de pe versant în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
22.	22.05.2009	Stația CFR Bacău – Hm. Valea Seacă	Trenul de călători nr. 383-2, remorcat cu locomotiva EA 546, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o căruță care traversa calea ferată prin loc neamenajat, fapt care a condus la ruperea conductei generale de aer și cuplei electrice de la locomotivă .	Căruță aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
23.	24.05.2009	Stația CFR Nicolina – Hm. Ciurea	Trenul de călători nr. 6412, remorcat cu locomotiva nr. DA 1250 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal, fapt ce a condus la deformarea scării de colț a locomotivei.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
24.	05.06.2009	Hm. Gilort – Hm. Turburea	Trenul de călători nr. 1695 format dintr-un automotor DESIRO, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit două bovine.	Bovine lăsate nesupravegheate, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate a trei bovine.
25.	10.06.2009	Hm. Micula – H. Ram. Botiz	Trenul de călători nr. 4409 format din automotoarele LVT 116-122, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, fapt ce a condus la avarierea spoilerului automotorului.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
26.	11.06.2009	Stația CFR Podu Iloaiei – Stația CFR Lețcani	Trenul de călători nr. 5602 remorcat cu locomotiva EA 156 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit 3 bovine.	Bovine lăsate nesupravegheate, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate a trei bovine.
27.	19.06.2009	Stația CFR Dornești – Stația CFR Rădăuți	Trenul de călători nr. 5626 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii și a lovit un tractor care efectua lucrări în vecinătatea căii ferate.	Intrarea unui tractor în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
28.	20.06.2009	Stația CFR	Trenul de călători nr. 1661 a surprins în	Cai lăsați

		Bârnova – Hm. Ciurea	gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit 3 cai.	nesupravegheați, aflați în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
29.	28.06.2009	Stația CFR Războieni - Hm. Călărași Turda	Trenul de călători nr. 3085 (format din automotorul Z 1014) a surprins în gabariul de liberă trecere al căii și a lovit o bovină, fapt ce a condus la avarierea tamponului din partea dreaptă în sensul de mers al automotorului.	Bovină lăsată nesupravegheată, aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
30.	08.07.2009	Stația CFR Valea Seacă – Hm. Faraoni	Trenul de călători nr. 553, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
31.	09.07.2009	Hm. Bod – Hm. Stupini	Trenul de călători nr. 3509, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit doi cai. În urma impactului s-a produs avarierea robineților frontali de aer de 5 și 10 atm. de la locomotivă.	Cai lăsați nesupravegheați, aflați în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
32.	11.07.2009	Stația CFR Focșani – Hm. Putna Seacă	Trenul de călători nr. 1004-1, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină lăsată nesupravegheată.	Bovină lăsată nesupravegheată, aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
33.	16.07.2009	Stația CFR Monor Gledin- Hm. Șieu	Doi copaci au căzut pe linia de contact și pe locomotiva EA 790 aflată în remorcarea trenului de călători nr. 4144, producând ruperea ambelor pantografe ale locomotivei.	Căderea a doi copaci în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
34.	19.07.2009	Stația CFR Caracal – Hm. Romul	Trenul de călători nr. 1827 (format din automotor DESIRO nr. 2103) a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
35.	21.07.2009	Hm. Dudești – Hm. Cîreșu	Trenul de călători nr. 942-1 remorcat cu EA 054 a surprins în gabariul de liberă trecere al căii o bovină. În urma impactului s-a produs avarierea ușoară a locomotivei.	Bovină lăsată nesupravegheată, aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
36.	22.07.2009	Stația CFR Galbeni	Trenul de călători nr. 5422 remorcat cu EA 520 a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate o bovină.	Bovină lăsată nesupravegheată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
37.	27.07.2009	Stația CFR Recaș - Stația CFR Remetea Mare	Trenul de călători nr. 593 a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de ovine.	Turmă de ovine, lăsată nesupravegheată, aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
38.	06.08.2009	Stația CFR	Trenul de călători nr. 561 a surprins în	Cal lăsat

		Nicolina	gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal. În urma impactului s-a produs ruperea tuburilor de aer de 5 și 10 atm. de la locomotivă.	nesupravegheat, aflat în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
39.	08.08.2009	Stația CFR Războieni – Hm. Călărași Turda	Trenul de călători nr. 3082 a surprins în gabariul de liberă trecere o turmă de ovine.	Turmă de ovine, lăsată nesupravegheată, aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
40.	14.08.2009	Stația CFR Valea lui Mihai- Hm. Sanislău	Trenul de marfă nr. 34854, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină.	Bovină lăsată nesupravegheată, aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
41.	14.08.2009	Stația CFR Bârzava – Hm. Conop	Trenul de călători nr. 2047, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit ușor un autoturism.	Intrarea în gabariul de liberă trecere al căii a unui autoturism
42.	14.08.2009	Stația CFR Vama	Trenul de călători nr. 5723, format din rama electrică 013 a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal, fapt ce a condus la ruperea robinetului de la rezervorul principal de aer al ramei electrice.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
43.	15.08.2009	Stația CFR Berheci – Hm. Frunzeasca	Trenul de călători nr. 662, remorcat cu locomotiva GM 1000, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină. În urma impactului s-a produs avarierea conductei generale de aer de 5 atm. de la locomotivă.	Bovină lăsată nesupravegheată, aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
44.	17.08.2009	Stația CFR Apața – Hm. Augustin	Trenul de călători nr. 3511, format din ramele electrice nr. 10 și nr. 14, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un urs. În urma impactului s-a produs ruperea conductei generale de aer a ramei electrice nr. 10.	Urs aflat în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
45.	20.08.2009	Stația CFR Crasna – Hm. Crețești	Trenul de călători nr. 6432, compus din automotorul Desiro nr. 2081, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
46.	20.08.2009	Stația CFR Dofteana Bacău – Hm. Târgu Ocna	Trenul de călători nr. 1752-1, a surprins în gabariul de liberă trecere al căii ferate și a lovit doi cai.	Cai lăsați nesupravegheați, aflați în gabariul de liberă trecere al căii ferate.
47.	08.09.2009	Stația CFR Episcopia Bihor – Hm. Oradea	Trenul de marfă nr. 50402 a lovit o bară metalică aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.	Bară metalică aflată în gabariul de liberă trecere al căii ferate.

		Vest		
48.	15.09.2009	Stațiile CFR Iași - Lețcani	Trenul de călători nr. 5402-1, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit trei bovine. În urma impactului au fost avariați inductorii de cale de 1000/2000 Hz de la semnalul blocului de linie automat B 117.	Bovine lăsate nesupravegheate, aflate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
49.	17.09.2009	Stația CFR Ghimeș – Hm. Palanca	Trenul de călători nr. 5214, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
50.	18.09.2009	Hm. Traian Sat – Hm. Urleasca	Trenul de călători nr. 1732, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o căruță, fapt ce condus la spargerea capacului cuplei electrice de la locomotivă.	Căruța aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
51.	03.10.2009	Hm. Botiz – Hm. Medieșu Aurit	Trenul de marfă nr. 43403, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de bovine.	Turmă de bovine lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
52.	04.10.2009	Hm. Mogoșeni – H. Nimigea	Trenul de călători nr. 1766 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit 2 cai, fapt ce a condus la ruperea tuburilor de aer de 5 atm. și 10 atm. de la locomotivă.	Cai lăsați nesupravegheați, aflați în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
53.	05.10.2009	Stația CFR Focșani – Hm. Putna Seacă	Trenului de călători nr. 663 a lovit o piesă din beton (demonțată din balustrada de protecție a trecerii la nivel cu calea ferată de la km. 200+235) aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.	Așezarea unei piese de beton în gabaritul de liberă trecere al căii de către persoane neidentificate
54.	05.10.2009	Stația CFR Mizil – Hm. Inotești	Trenul de călători nr. 5009 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de oi.	Turmă de oi lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
55.	06.10.2009	Stația CFR Târgu Jiu – Stația CFR Ecaterina Teodoroiu	Trenul de călători nr. 839 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
56.	10.10.2009	Hm. Silhoasa	Locomotiva EA 671 aflată în remorcarea trenului de călători nr. 1931, a lovit o dală din beton aflată pe linie la vârful macazului nr.1.	Dală din beton pusă în gabaritul de liberă trecere al căii de către persoane neidentificate

57.	11.10.2009	Hm. Sudrigiu – Hm. Ștei	Trenul de călători nr. 15102 format din automotorul AM seria X 502, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit doi cai. În urma impactului s-a produs deraierea automotorului AM seria X 502 de osia nr. 3.	Cai lăsați nesupravegheați, aflați în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
58.	14.10.2009	Hm.Domașnea Cornea – Hm.Poarta	Ca urmare a vântului puternic, crengi dintr-un copac aflat în vecinătatea căii ferate s-au desprins și au căzut pe acoperișul locomotivei trenului de călători nr. 595, fapt ce a condus la deconectarea disjuncteurului locomotivei.	Crengi căzute în gabaritul de liberă trecere al căii ferate datorită intensificărilor de vânt.
59.	16.10.2009	Hm. Albești Târnava	Trenul de călători nr. 1637 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o căruță care traversa liniile CF prin loc nepermis, conducătorul atelajului fiind accidentat ușor. În urma impactului s-a produs ruperea tuburilor de aer de la locomotivă.	Căruță aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
60.	17.10.2009	Stația CFR Lehliu – Stația CFR Sărulești	Trenul de marfă nr. 93400 a ajuns din urmă trenul de marfă nr. 93402 și a lovit ultimul vagon din tren. În urma impactului ultimul vagon (nr. 315346730346) din compunerea trenului de marfă nr. 93402 s-a răsturnat pe partea dreaptă a sensului de mers, iar locomotiva trenului de marfă nr. 93400 (EA 871) a deraiat de toate osiile.	Nerespectarea indicației semnalului BL 212 având unitățile luminoase stinse.
61.	17.10.2009	Stația CFR Făurei – Hm. Cireșu	Trenul de călători nr. 13994 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de oi, fapt ce a condus la ruperea conductei de purjare de la locomotivă.	Turmă de oi lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
62.	17.10.2009	Stația CFR Monor Gledin - Hm.Șieu	Trenul de călători nr. 406-1 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
63.	21.10.2009	Hm. Ciprian Porumbescu – Hm.Berchișești	Trenul de călători nr. 1837 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
64.	22.10.2009	Stația CFR Barboși – Hm. Șendreni	Trenul de călători nr. 1973-2 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit doi cai.	Cai lăsați nesupravegheați, aflați în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
65.	27.10.2009	Stația CFR Podari – Hm. Jiu	Trenul de călători nr. 9137, remorcat cu locomotiva DHC 401 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate	Bovine lăsate nesupravegheate, aflate în gabaritul de

			două bovine, fapt ce a condus la spargerea prizei electrice și deformarea scării și capotei mici de la locomotivă.	liberă trecere al căii ferate.
66.	02.11.2009	stația CFR Dealu Ștefăniței – Hm. Fiad	Locomotiva DA 720 care circula izolată, a tamponat violent trenul de călători nr. 192 (remorcat cu locomotiva DA 1165), care staționa în linie curentă datorită defectării locomotivei. În urma impactului s-a produs accidentarea a 3 pasageri din trenul nr. 1923, deraierea locomotivei DA 720 de osiile 5 și 6 ale primului boghiu și avarierea locomotivei DA 1165 (apărătorul de animale rupt, tampon partea dreaptă rupt și tampon partea stângă deformat).	Nerespectarea de către mecanicul de locomotivă a condițiilor prevăzute în ordinul de circulație.
67.	03.11.2009	Stația CFR Titu - Hm. Ghergani	Automotorul AM 2120 care circula ca tren de călători nr. 1791, a lovit unui copac căzut în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.	Căderea unui copac în gabaritul de liberă trecere al căii ferate
68.	05.11.2009	Stația CFR Floreni – Hm. Roșu	Trenul de călători nr. 1766, remorcat cu locomotiva EA 758, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii și lovit o căprioară. În urma impactului s-a produs ruperea robinetului frontal de 10 atm. de la locomotivă.	Căprioară aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate
69.	07.11.2009	Stația CFR Remetea Mică – Stația CFR Hm.Giarmata	Un stâlp TTR s-a rupt, a intrat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a fost lovit de locomotiva DHC 237 care se afla în remorcarea trenului de călători nr. 2231. În urma impactului s-a produs spargerea farului lateral al locomotivei.	Stâlp TTR căzut în gabaritul de liberă trecere al căii ferate ca urmare a vântului puternic.
70.	09.11.2009	Hm.Berchișești – Hm.Ciprian Porumbescu	Trenul de călători nr. 5724 format din rama electrică 1001 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii și a lovit o turmă de oi.	Turmă de oi lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
71.	18.11.2009	Stația CFR Podu Olt - Hm.Tâlmaciu	Trenul de călători nr. 19107, format din automotorul DESIRO nr. 11090, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
72.	19.11.2009	Stația CFR Gherla -Hm.Iclod	Trenul de călători nr. 1942-1 remorcat cu locomotiva EA 194, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit doi cai.	Cai lăsați nesupravegheați, aflați în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
73.	21.11.2009	Stația CFR Valea lui Mihai – Hm. Șilindru	Trenul de călători nr. 367-2 remorcat cu locomotiva DA 741, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de oi.	Turmă de oi lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii

				ferate.
74.	03.12.2009	Hm. Ciurea	Trenul de călători nr. 1965-2 compus din automatoarele DESIRO nr. 2081 și 2040, a lovit mai multe pietre aflate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate. În urma impactului au fost avariate cutia inductorului și țeava de la nisiparul automotorului.	Pietre puse în gabaritul de liberă trecere al căii ferate de către persoane neidentificate
75.	04.12.2009	Stația CFR Corbu – Hm.Sinești	Trenul de călători nr. 1895 compus din automotorul AM 216 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o turmă de porci mistreți.	Turmă de porci mistreți, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
76.	05.12.2009	Stația CFR București Obor– Stația CFR Pantelimon	Trenul de călători nr. 18206 compus din rama electrică 1013 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a acostat un autoturism.	Staționarea unui autoturism în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
77.	05.12.2009	Stați CFR Cernavodă Pod – Stați CFR Saligny Gr. Est	Trenul de marfă nr. 83495 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină. În urma impactului s-a produs ruperea robinetului frontal de 10 atm. la locomotiva de remorcare a trenului.	Bovină lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
78.	06.12.2009	Stația CFR Căvăran – Hm. Zăgujeni	Trenul de călători nr. 693 remorcat cu locomotiva EA 732 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal. În urma impactului s-a produs ruperea robinetelor frontali de 5 și 10 atm. de la locomotivă.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
79.	07.12.2009	Stația CFR Satu Mare Sud – Hm. General Gheorghe Avramescu	Trenul de călători nr. 4048, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
80.	08.12.2009	Stația CFR Focșani – Hm. Cotești	Trenul de călători nr. 652 remorcat cu locomotiva EA 784 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit un cal.	Cal lăsat nesupravegheat, aflat în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
81.	09.12.2009	Stațiile CFR Bacău – Hm. Valea Seacă	Trenul de călători nr. 551 remorcat cu locomotiva EA 431, a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii și a lovit o căruță.	Căruță aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
82.	09.12.2009	Hm.Băbuțeni – Hm. Cuciulat	Trenul de călători nr. 4095-2 (format din automotoarele DESIRO nr. 2064 și nr. 2109), a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină, fapt ce a condus la avariarea cuplei de legare de la automotorul nr. 2064.	Bovină lăsată nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
83.	26.12.2009	Stația CFR	Trenul de călători nr. 1752, remorcat cu	Bovină lăsată

		Valea Seacă - Hm. Faraoni	locomotiva EA 024 a surprins în gabaritul de liberă trecere al căii ferate și a lovit o bovină. În urma impactului s-a produs ruperea robinetilor frontali de aer de 5 și 10 atm. de la locomotivă.	nesupravegheată, aflată în gabaritul de liberă trecere al căii ferate.
--	--	---------------------------	---	--

Numărul mare de coliziuni de trenuri (83 cazuri) rezultă din introducerea în raport și 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 ferate, etc.).

Din totalul de 83 de cazuri coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului, un număr de 3 cazuri s-au soldat cu deraieri de trenuri, care însă nu au fost luate în considerare în situația deraierilor de trenuri din cadrul indicatorilor de siguranță pentru anul 2009, acestea fiind rezultatul coliziunii dintre trenuri s-au cu obstacole aflate în interiorul gabaritului căii ferate.

În urma producerii coliziunilor de trenuri cu obstacole în interiorul gabaritului (animale nesupravegheate, vehicule, fapte produse cu intenție de terțe persoane fizice, în scopul perturbării activității de transport feroviar sau distrugerii de bunuri materiale), 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.

## 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 2009, 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 2009 activitatea de reglementare a constituit o activitate prioritară pentru sectorul de transport feroviar din România, fiind aprobate o serie de ordine după cum urmează:

- HG 1326/11.11.2009 - Hotărâre privind transportul mărfurilor periculoase din România;
- OMTI 748/23.06.2009 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aplicarea prevederilor Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID), versiunea 2009 (ordin cu modificări și completări ale OMT 590/2007);
- Reglementări privind stabilirea condițiilor pentru experimentarea deservirii simplificate a locomotivelor (fără mecanic ajutor) pentru trenurile directe de marfă.
- OMTI 331/25.03.2009 - Ordin pentru aprobarea normei tehnice feroviare "Infrastructura feroviară – Instalații fixe - Tracțiune electrică. Prevederi de protecție împotriva socului electric prin atingere directă, pentru linii de cale ferată electrificate în sistemele 1 x 25 kV, 50 Hz și 2 x 25 kV, 50 Hz";
- OMTI 721/15.06.2009 - Ordin privind aprobarea Regulamentului de exploatare al secției Pădureni Arad – Grăniceri;



- OMTI 723/15.06.2009 - Ordin privind aprobarea Regulamentului de exploatare al secției Timișoara Vest – Crucești;
- OMTI 649/24.05.2009 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea derogării de la art. 62 din RETF nr. 002, aprobat prin OMLPTL nr. 1186 din 29.08.2001 (secția de circulație Timișoara Nord – Săcălaz);
- OMTI 332/25.03.2009 Ordin privind aprobarea Normei tehnice feroviare "Vehicule de cale ferată. Prescripții tehnice pentru revizia și repararea amortizoarelor".

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

- 09 martie 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.)

- 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).

- Variația tipului de servicii (călători, marfă, manevră feroviară);
- 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.

- 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.

- Nu au fost cazuri.

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

- Nu au fost cazuri.

### 3.1.5. Taxa NSA pentru partea A 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 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.

- Nu au fost cazuri.

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

- Nu au fost cazuri.

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

- 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**

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 2009, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a desfășurat un număr de 108 acțiuni de control de stat la administratorul infrastructurii feroviare, gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă și la operatorii de transport feroviari, 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/sau 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 SRL Giurgiu, SC Constantin Grup SRL București, 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 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, SC VFLI România SRL București, SC Electrocentrale SA Deva, SC Comat Bihor SA Oradea, SC Electro Comp SRL Iași, SC Socep SA Constanța, SC Unicom Tranzit SA București, SC ALRO SA Slatina, RG Holz Company SRL, SC Amurco SRL Bacău, Producere a Energiei Electrice și Termice "Termoelectrica" S.A. București - Filiala S.C. Reparații și Servicii "Termoserv Doicești", Mechel Târgoviște SA, Societatea Națională a Sării S.A. București - Sucursala Exploatarea Minieră Râmnicu Vâlcea, Uzinele Sodice Govora - Ciech Chemical Group S.A. Râmnicu Vâlcea, Astra Vagoane Călători SA Arad, Gosslin S.R.L. Timișoara, Redivivus Prodcum S.R.L. Bistrița, Rematinvest S.R.L. București, TEK S.R.L. Bacău, Oil Terminal S.A. Constanța, Conpet S.A. Ploiești, Reparații și Servicii Termoserv Craiova S.A., Compania Locală de Termoficare Colterm SA Timișoara, SC Sanex S.A. București Napoca, Comcereal S.A. Sibiu, SC Petrocart S.A. Piatra Neamț, Termoserv Brăila SA, SC Remat S.A. Călărași, SC Olchim S.A. Râmnicu Vâlcea, Compania Locală de Termoficare Colterm S.A. Timișoara, SC Amonil SA Slobozia, SC Unicom Cargo Services SA București, SC Remat București Sud SA, SC Complexul Energetic Turceni SA, SC TMK Reșița SA, SC Mondial SA Lugoj, SC Via Terra Trans S.R.L. Cluj Napoca, SC Cefmur SA Târgu Mureș, SC Romanel Internațional Group SA Vatra Dornei, SC Port Bazinul Nou SA Galați, SC Termoserv SA București, SC Carmensimi Grup SRL Ploiești, SC UCM. Reșița SA, SC Mecano Serv S.R.L. Deva, SC Abed Nego Com S.R.L. Oradea, SC Sarmis S.R.L. Bacău, SC Rail Operations S.R.L. București, SC ISAF SA București, SC Bega Reparații Vagoane SA Timișoara, Societatea Comercială de Reparații și Servicii "Termoserv Paroșeni" SA, SC Asicar SRL Zalău, SC FSR Railservice SRL Sebeș, SC Letea SA Bacău, SC Petrom SA București, Grim Impex SRL Ploiești.

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 2009, comparativ cu 2008, 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:
  - efectuarea lucrărilor de întreținere, revizii și reparații la liniile de cale ferată și la lucrările de artă;
  - reparația periodică cu mașini grele de cale cu ciuruirea integrală a prismeii căii (RPC);
  - verificarea instalațiilor de comandă-centralizare-semnalizare;
- în anul 2009 nu au fost programate lucrări de RK la toate instalațiile scadente la acest tip de reparații;

- majoritatea instalațiilor comandă-centralizare-semnalizare la care nu au fost efectuate reparații capitale, au durată normală de funcționare depășită;
- în activitatea de reparații și întreținere a infrastructurii feroviare publice, din verificările prin sondaj efectuate pentru respectarea *OMT nr. 290/2000 privind admiterea tehnica a serviciilor feroviare critice* s-au constatat cazuri de nerespectare ale prevederilor acestui ordin, în sensul că acești agenți economici fie nu dețin cumulativ autorizații de furnizor feroviar și acorduri tehnice feroviare/certificate de omologare tehnică în termen de valabilitate, fie au fost contractate lucrări pentru care furnizorul nu deținea un acord tehnic/certificat de omologare tehnică;
- referitor la activitatea de salubritate, dezinsecție și deratizare a stațiilor de cale ferată s-a constatat faptul că prevederile ordinului *OMT nr. 290/2000* nu au fost respectate, prin faptul că, în unele cazuri, pe perioada derulării contractelor încheiate cu agenții economici care prestează aceste servicii valabilitatea acordurilor a expirat sau nu dețin autorizație de furnizor feroviar și nici acord tehnic pentru serviciul feroviar critic pe care îl furnizează;
- sunt cazuri în care la nivelul gestionarilor de infrastructura feroviară publică neinteroperabilă nu există un program întocmit și aprobat în vederea ridicării și ameliorării restricțiilor de viteză, conform prevederilor instrucțiunilor de linie în vigoare și ale prevederilor contractuale stabilite cu ocazia preluării în gestiune a secției neinteroperabile;
- sunt cazuri în care termenul de remediere definitivă a șinelor defecte existente în cale pe infrastructura feroviară publică neinteroperabilă a fost depășit, contrar prevederilor Instrucției nr. 302/1972.

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

- există cazuri de nerespectarea a termenelor de scadență la reparațiile planificate ale locomotivelor și vagoanelor;
- nu toți salariații cu atribuții în asigurarea siguranței transporturilor feroviare de mărfuri periculoase au absolvit cursurile pentru consilieri de siguranță organizate în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER și nu dețin „Certificat privind pregătirea profesională a consilierului de siguranță pentru transportul mărfurilor periculoase în trafic feroviar”, contrar prevederilor *OMTCT nr. 1044/2003 privind aprobarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase*;
- la nivelul societăților nu au fost întocmite și aprobate în toate cazurile „Planul de urgență pentru situația producerii unui accident în care au fost implicate mărfuri periculoase” și nici proceduri privind „proceduri care au ca scop respectarea regulilor privind identificarea mărfurilor periculoase transportate”, „proceduri de urgență adecvate în caz de eventuale accidente sau incidente care pot aduce atingere securității în timpul transportului mărfurilor periculoase sau în timpul operațiilor de încărcare ori de descărcare”;
- 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;
- o serie de produse/servicii feroviare critice au fost achiziționate de la furnizori autorizați AFER de către operatorii de transport feroviar, fără respectarea prevederilor OMT 290/2000 cu privire la valabilitatea autorizațiilor de furnizor feroviar sau acordurilor/certificatelor de omologare tehnică feroviare;
- s-au constatat unele cazuri de nerespectare ale prevederilor *OMT nr. 290/2000 privind admiterea tehnica a serviciilor feroviare critice*, în sensul că subunitățile operatorilor de transport feroviar nu dețin cumulativ autorizații de furnizor feroviar și acorduri tehnice feroviare în termen de valabilitate;

- există cazuri de nerespectare a prevederilor OMT nr. 290/2000 la achiziționarea/furnizarea de produse/servicii feroviare critice în sensul că autorizațiile de furnizor feroviar respectiv certificatele/agrementele tehnice feroviare își pierd valabilitatea pe durata derulării contractelor;
- în unele cazuri nu se efectuează în mod corespunzător activitatea de citire și interpretare a înregistrărilor benzilor de vitezometru;
- nu au fost duse la îndeplinire prevederile OG nr. 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de CNCF „CFR” S.A. în sensul că nu au fost obținute toate autorizațiile de exploatare pentru liniile ferate industriale deținute și utilizate de către operatorii de transport feroviar.

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 siguranța 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 2009 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 Siguranța Partea A	Emise Certificate de Siguranța Partea B	Emise Autorizații de Siguranță	Alte Activități (de specificat)
<b>3. Numărul de inspecții pentru RUs/IMs pentru 2009</b>	Planificate	1055	1055	452	456 - agenți economici furnizori de servicii/produse critice
	Executate	1055	1055	452	456 - agenți economici furnizori de servicii/produse critice

		Emise Certificate de Siguranța Partea A	Emise Certificate de Siguranța Partea B	Emise Autorizații de Siguranță	Alte Activități (de specificat)
<b>4. Numărul auditurilor pentru RUs/IMs pentru 2009 (*)</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.