



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI  
INFRASTRUCTURII  
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ – AFER  
AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ  
ROMÂNĂ - ASFR



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](http://www.afer.ro)

**Raportul anual  
al Autorității de Siguranță Feroviară  
Română  
- 2010 -**

## Cuprins

<b>A. Scopul raportului</b> .....	1
<b>B. Secțiune introductivă</b> .....	3
1. Introducere în raport . Considerații generale .....	3
2. Informații privind infrastructura feroviară din România .....	4
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).....	6
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.....	16
<b>E. Modificări importante în regulamente și legislație</b> .....	16
<b>F. Dezvoltarea activităților de certificare și autorizare de siguranță</b> .....	17
1. Legislația națională – datele începerii – disponibilitate.....	17
2. Date numerice.....	18
3. Aspecte procedurale.....	18
3.1. Certificarea de siguranță partea A .....	18
3.2. Certificarea de siguranță partea B .....	18
3.3. Autorizații de siguranță.....	19
<b>G. Supravegherea „Operatorilor Feroviari” și „Managerilor de infrastructură”</b> .....	20
Descrierea supravegherii operatorilor feroviari și administratorului infrastructurii feroviare / gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă .....	20
<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 - ASFR;	
<b>Anexa B.2</b> - Fluxul organizațional al activităților desfășurate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română;	
<b>Anexa C</b> - Definițiile utilizate în prezentul raport și datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță din anul 2010;	
<b>Anexa D</b> - Modificările importante din legislație și reglementările feroviare specifice;	

## **A. Scopul raportului**

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR întocmește prezentul Raport Anual cu activitățile sale din anul 2010, în scopul transmiterii acestuia Agenției Feroviare Europene - ERA, 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 referitori la accidente semnificative și precursori ai accidentelor;
- 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.

## **B. Secțiune introductivă**

### **1. Introducere în raport. Considerații generale**

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR 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.

Raportul anual cu activitățile Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR din timpul anului 2010 cuprinde informațiile prevăzute la art. 18 din Directiva 2004/49/EC referitoare la :

- a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a indicatorilor comuni de siguranță (I.S.C.);
- b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- d) rezultate și experiența referitoare la controlarea administratorilor de infrastructura și a operatorilor de transport feroviar.

Indicatorii comuni de siguranță au fost întocmiți în baza datelor comunicate prin rapoartele de siguranță, transmise la ASFR, până la data de 30 iunie, de către fiecare administrator/gestionar de infrastructură feroviară publică și operator de transport feroviar.

Publicul țintă al prezentului raport este constituit din administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară publică, operatorii de transport feroviar, precum și alte organisme și operatori economici din domeniul feroviar.

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 2010, 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 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 infrastructura feroviară 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.

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.

Rețeaua de cale ferată convențională din România (traseul măsurat pe borne hectometrice) este de 10776 km. și respectiv de 20218 km. cale ferată desfășurată, din care 3239 km. secții de circulație neinteroperabile.

În cursul anului 2010 a fost continuată activitatea de închiriere către gestionarii de infrastructură neinteroperabilă a liniilor cu utilizare scăzută, de legătură sau înfundate, de importanță redusă. Până în prezent au fost închiriate secții de circulație cu o lungime totalizând aproximativ 2362 kilometri.

În anul 2010 factorii implicați au acționat în continuare pentru realizarea activităților aferente următoarelor direcții prioritare:

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

Astfel, au fost continuate lucrările de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare *București-Constanța (secțiunile București Băneasa - Fundulea, Fundulea – Fetești, Fetești -Constanța) și Câmpina-Predeal* situate pe Coridorul IV.

În cadrul *Programului de modernizare a stațiilor de cale ferată* s-au derulat în continuare lucrări de reabilitarea și modernizare a stațiilor de cale ferată, fiind recepționate de la începutul programului un număr de 19 stații CFR (stațiile CFR Arad, Alba Iulia, Sibiu, Sighișoara, Brașov, Ploiești Sud, Focșani, Galați, Tulcea, Oradea, Suceava, Bacău, Buzău, Drobeta Turnu Severin, Fetești cu fonduri Credit Suisse First Boston și stațiile CFR Cluj Napoca, Craiova, Constanța și Iași cu fonduri BERD).

De asemenea, pentru un număr de 15 stații CFR (Zalău, Bistrița, Târgu Mureș, Reșița, Sfântu Gheorghe, Râmnicu Vâlcea, Pitești, Slatina, Giurgiu, Călărași, Slobozia, Brăila, Vaslui, Piatra Neamț, Botoșani) au fost semnate contractele de finanțare și sunt în derulare procedurile pentru achiziția contractelor de lucrări.

Au fost finalizate lucrările de centralizare electronică în următoarele stații CFR: Ploiești Vest, Ploiești Est, Ploiești Triaj, Ploiești Sud, Deva, Simeria, Alba Iulia, Sighișoara, Lugoj, Caransebeș, Chiajna. Sunt în curs de realizare lucrările de centralizare electronică în următoarele stații CFR: Chitila, Focșani, Fetești, Constanța.

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

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**

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

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

În anul 2010 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 A 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 2010, 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 A 2.2.**

Așa cum s-a precizat și în rapoartele anterioare, 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* care transpune în legislația din România prevederile Directivei 2004/49/EC, 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 României 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 - ASFR ;
- b) Organismul Notificat Feroviar Român - ONFR;
- c) Organismul de Investigare Feroviar Român - OIFR;
- d) Organismul de Licențe Feroviar Român - OLFRR,

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).

Prin Hotărârea Guvernului României 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, a fost transpusă în legislația națională Directiva 2009/149/CE din data de 27.11.2009, de modificare a anexei I la Directiva 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.

Așa cum s-a precizat și în raportul anual cu activitățile din 2009, a fost aprobat *Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România* 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.

De asemenea, a fost transpusă în legislația națională Directiva 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului din data de 16.12.2008, de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare, prin Legea nr. 65/2011 (cu aplicabilitate din data de 19.05.2011), pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară.

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

### **1. Prezentarea organizației**

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR 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 și infrastructurii.

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 Sub 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 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 - ONFR;
- Organismul de Investigare Feroviar Roman - OIFR;
- Organismul de Licențe Feroviar Român - OLFRR.

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

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

Aceste atribuții sunt îndeplinite de către cei 127 angajați ai Autorității de Siguranță Feroviară Română.

Față de anul 2009, în cursul anului 2010 nu au intervenit modificări în structura organizatorică a Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR.

Organigrama Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR 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 2010, până la data de 30.04.2010, faptele produse în desfășurarea operațiunilor de transport feroviar 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 clasificarea și modalitatea de investigare prevăzută în Directiva 2004/49/EC.

În baza *Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare – 003*, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 210/2000, în perioada 01.01.2010 – 30.04.2010, nu au fost înregistrate fapte care să fie clasificate ca accidente feroviare. În această perioadă, faptele produse s-au încadrat ca evenimente feroviare iar cercetarea acestora s-a efectuat în comun de comisii constituite din reprezentanți ai administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare și operatorilor de transport feroviar. Prin dosarele de cercetare, comisiile au dispus măsurile necesare pentru prevenirea unor evenimente feroviare similare.

Începând cu data de 01.05.2010 a intrat în vigoare *Regulamentul investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului României nr. 117/17.02.2010, care a transpus în legislația națională Directiva 2004/49/CE, respectiv Legea 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.

Conform prevederilor regulamentului, investigarea accidentelor și accidentelor grave s-a efectuat de către Organismul de Investigare Feroviar Român - OIFR, iar investigarea incidentelor s-a efectuat, în funcție de activitatea în care acestea s-au produs, de către comisii formate din reprezentanți ai OIFR și operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate implicați, respectiv numai de către reprezentanți ai operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate implicați. Rapoartele de investigare întocmite de către OIFR pe lângă descrierea obiectivelor investigațiilor efectuate cuprind, dacă este cazul, și recomandări de siguranță.

În anul **2010** s-a produs un număr total de **71** de coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului dintre care **3** cazuri de **coliziuni între trenuri** care au fost încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile *Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România* și **68** 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, copaci, atelaje, etc.). Două cazuri de **coliziuni între trenuri** au avut ca urmare rănirea unui număr de 8 persoane (salariați CFR) și 8 cazuri de **coliziuni de trenuri cu obstacole** (vehicule angajate în traversarea căii ferate prin locuri neamenajate) **aflate în interiorul gabaritului liniei** au avut ca urmare decesul a 3 persoane (persoane neautorizate) și rănirea unui număr de 6 persoane (persoane neautorizate).

Din totalul de **71** cazuri de coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului, un număr de **4 cazuri s-au soldat cu deraieri de trenuri**, care însă nu au fost luate în considerare în situația deraierilor de trenuri pentru anul 2010, acestea fiind rezultatul coliziunii dintre trenuri sau cu obstacole aflate în interiorul gabaritului căii ferate.

Ca urmare a 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.

În anul 2010 s-a produs un număr total de **15 deraieri de trenuri** dintre care, în perioada 01.01.2010 – 30.04.2010, s-au produs **6 deraieri** 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, abrogate la data de 30.04.2010 prin apariția H.G. 117/17.02.2010 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. În perioada 01.05.2010-31.12.2010 s-au produs **9 deraieri** care au fost încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului României nr. 117/17.02.2010 iar investigarea s-a efectuat de către OIFR, care a emis, după caz, recomandări de siguranță.

În anul 2010 s-a produs un număr total de **150 de accidente la treceri la nivel (din care un număr de 58 de accidente semnificative care s-au soldat cu 65 persoane rănite și 35 persoane decedate) și 190 cazuri de persoane accidentate de materialul rulant aflat în mișcare**, cu excepția suicidului pentru care nu s-a efectuat investigare. Conform prevederilor *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, acestea nu se investighează, cu excepția cazurilor de loviri de vehicule rutiere de către trenurile în circulație la trecerile la nivel ca urmare a neînchiderii barierei sau nefuncționării instalației de semnalizare și în urma cărora au rezultat victime omenești sau pagube materiale importante.

De asemenea, în perioada analizată s-a produs un număr total de **7 incendii** la materialul rulant dintre care, **1 caz** în perioada 01.01.2010 – 30.04.2010 care inițial a fost încadrat ca accident feroviar, iar în urma cercetărilor efectuate a fost încadrat 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” și **6 cazuri** care au fost încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, iar investigarea s-a efectuat de către OIFR, care a emis, după caz, recomandări de siguranță.

Din totalul accidentelor produse în cursul anului 2010, unul s-a încadrat ca **accident grav** așa cum este definit în Legea nr. 55 privind siguranța feroviară care a transpus Directiva 2004/49/CE, respectiv accidentul produs la data de 09.12.2010, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, între stațiile CFR Valea Seacă și Bacău, prin coliziunea dintre trenul de marfă nr. 55101 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA) oprit în linie curentă și trenul de serviciu nr. 58911 (aparținând CNCF „CFR” SA) aflat în circulație, care a avut ca urmare rănirea unui număr de 7 persoane (salariați CFR).

Se face precizarea că informațiile referitoare la persoanele decedate sau grav rănite în accidente de tipul coliziuni de trenuri cu obstacole în interiorul gabaritului (vehicule), loviri la treceri la nivel, respectiv persoane accidentate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului, nu reprezintă încadrarea acestor cazuri conform prevederilor reglementărilor judiciare, reprezentând doar informații furnizate de personalul feroviar prezent la fața locului în momentul producerii și neținând cont de starea de sănătate ulterioară a victimelor, personalul feroviar neavând atribuții în acest sens.

Recomandările de siguranță emise de OIFR în rapoartele de investigare sunt adresate ASFR care le analizează pe cele care pot fi urmate, identifică măsurile ce trebuie luate și planifică implementarea acestora.

## 2. Analiza detaliată a evoluției datelor

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 modificată (prin H.G. nr. 644/07.07.2010 care a transpus în legislația națională Directiva 2009/149/CE) la Legea nr. 55/2006 *privind siguranța feroviară*.

Pentru anul 2010, 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.

Tabelul D 2.1 - Analiza detaliată a evoluției datelor

Nr. Crt.	Accidente semnificative	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010
1.	Coliziuni de trenuri, inclusiv coliziunile cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate	0	2	10
2.	Deraieri de trenuri	1	1	0
3.	Accidente la trecerile la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni	86	57	58
4.	Persoane accidentate (grav rănite și ucise) de material rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului	314	235	190
5.	Incendii la materialul rulant	0	0	2
6.	Alte accidente	10	9	11
<b>Total</b>		<b>411</b>	<b>304</b>	<b>271</b>

## 3. Rezultatele recomandărilor de siguranță

Recomandările de siguranță emise de către Organismul de Investigare Feroviar Română, au fost analizate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, identificându-se măsurile ce trebuie luate în vederea implementării acestora, pentru cazurile de accidente prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul D.3.1 – Măsuri de siguranță declanșate de accidente / precursori ai accidentelor

Măsurile de siguranță decise	Accidente / precursori care au declanșat măsurile		
	Data	Locul	Descrierea evenimentului
1.S-a interzis circulația trenurilor compuse din rame electrice de tip Z 6100 la temperaturi exterioare sub - 20 grade celsius atât în stațiile de îndrumare cât și pe parcursul ulterior; 2. S-a limitat viteza de circulație la 50 km/h în linie curentă și pe linii directe din stații și la 15 km/h pe liniile abătute din stații pentru cazurile în care aceste rame trebuie să circule în condiții de	25.01.2010	Sucursala Regionala CF Brașov Stația CFR Malnaș Băi - halta de mișcare Bicsadu Oltului km 54+862	În circulația trenului de călători nr. 4503 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA s-a produs deraierea primului boghiu de la vagonul remorcă nr. 111 (al 2-lea vagon în sensul de mers) aflat în compunerea ramei electrice nr. 011, tip Z 6100.

<p>temperaturi exterioare cuprinse între -5 și -20 grade celsius.</p> <p>1.S-a interzis circulația trenurilor compuse din rame electrice de tip Z 6100 la temperaturi exterioare sub - 20 grade celsius atât în stațiile de îndrumare cât și pe parcursul ulterior;</p> <p>2. S-a limitat viteza de circulație la 50 km/h în linie curentă și pe linii directe din stații și la 15 km/h pe liniile abătute din stații pentru cazurile în care aceste rame trebuie să circule în condiții de temperaturi exterioare cuprinse între -5 și -20 grade celsius.</p> <p>1.S-a interzis circulația trenurilor compuse din rame electrice de tip Z 6100 la temperaturi exterioare sub - 20 grade celsius atât în stațiile de îndrumare cât și pe parcursul ulterior;</p> <p>2. S-a limitat viteza de circulație la 50 km/h în linie curentă și pe linii directe din stații și la 15 km/h pe liniile abătute din stații pentru cazurile în care aceste rame trebuie să circule în condiții de temperaturi exterioare cuprinse între -5 și -20 grade celsius.</p>	<p>26.01.2010</p> <p>26.01.2010</p>	<p>Sucursala Regionala CF Iași Stația CFR Suceava</p> <p>Sucursala Regionala CF Brașov Stația CFR Tușnad Sat - halta de mișcare Sânsimion km 79+422</p>	<p>În circulația trenului de călători nr. 5501 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA s-a produs deraierea de ambele boghiuri a vagonului remorcă nr. 207 (al 3-lea vagon în sensul de mers) aflat compunerea ramei electrice nr. 007, tip Z 6100.</p> <p>În circulația trenului de călători nr. 4506 aparținând SNTFC „CFR Călători” SA s-a produs deraierea primului boghiu de la vagonul motor aflat compunerea ramei electrice nr. 010, tip Z 6100.</p> <p><b>Cauza directă</b> a celor 3 accidente a fost escaladarea flancului interior al șinei de pe firul exterior al curbei de către roata atacantă a primei osii de la boghiurile purtătoare, urmată de căderea acestei roți în exteriorul căii. Escaladarea flancului interior al șinei de pe firul exterior s-a produs ca urmare a depășirii limitei de siguranță la deraiere în condițiile creșterii forței de ghidare pe roata atacantă la circulația pe curbă. Creșterea forței de ghidare (orizontale) s-a produs datorită limitării cursei efectuate de patinele superioare de sprijin ale cutiei pe boghiu pe zona de lucru din glisierile laterale de sprijin de pe boghiu din cauza formațiunilor de gheață existente, fapt care în final a putut provoca blocarea mișcării relative dintre suprafețele în contact de la glisierile laterale. Un alt factor care ar fi putut influența creșterea forței de ghidare, dar care nu</p>
---	-------------------------------------	---	--

			a putut fi identificat efectiv pe teren, îl reprezintă topirea zăpezii pătrunse între suprafețele mantalei axului pivot și carcasei lagărului de pe boghiu și formarea de gheață pe suprafețele aflate în contact, fapt care pe fondul temperaturilor scăzute (temperaturi scăzute cuprinse între -16 grade celsius și -29 grade celsius) ar fi putut conduce la blocarea mișcării relative dintre acestea și implicit a mișcării de rotație a boghiului.
1. La data de 16.11.2010 a fost suspendat dreptul de operare a secției de circulație „Câmpia Turzii – Apahida – Dej Călători – Beclean pe Someș – Salva – Ilva Mică – Floreni și retur” de către SC Grup Transport Feroviar SA, prin retragerea acestei secții din certificatul de siguranță partea B acordat cu numărul de identificare UE RO 1220100096, pentru nerespectarea reglementărilor specifice în vigoare și a cerințelor care au stat la baza acordării acestuia, în special a art. 4 (1) b) punct 6. din Anexa II la Ordinul Ministrului Transporturilor 535/2007 , (care prevede ca cerință obligatorie „asigurarea efectuării reviziei tehnice a trenurilor în stații de cale ferată, la compunere în tranzit, la sosire, cu operatori economici autorizați ca furnizori feroviari de către AFER pentru acest tip de serviciu sau cu personal propriu, în cazul în care operatorul de transport feroviar este autorizat de către AFER pentru acest tip de serviciu”); 2. Au fost efectuate de către ASFR acțiuni de inspecție de stat la operatorii de transport feroviar de marfă licențiați, ocazie cu care a fost verificat modul de organizare și efectuare a activității de revizie tehnică a trenurilor de marfă.	18.07.2010	Sucursala Regionala CF Brașov Halta de mișcare Aiud	În circulația trenului de marfă nr. 60133-2 (aparținând operatorului de transport feroviar SC Grup Transport Feroviar SA), s-a produs deraierea de cel de-al doilea boghiu în sensul de mers a vagonului nr. 84535451255-8 (situat al 19-lea de la locomotivă), pe zona schimbătorului de cale nr. 6 din capătul Y al haltei de mișcare Aiud . <b>Cauza directă</b> a producerii accidentului o constituie deplasarea bandajului roții nr. 6 pe obada roții fapt ce a dus la deraierea osiei montate corespunzătoare roților nr. 5 - 6 a vagonului nr.84535451255-8. <b>Cauza subiacentă</b> a producerii acestui accident o constituie nerespectarea reglementărilor specifice în vigoare privind efectuarea reviziei tehnice în tranzit în stația CFR Câmpia Turzii așa cum era prevăzut în Livretul cu mersul trenurilor de marfă 2010. <b>Cauze primare.</b> Nerespectarea de către operatorul de transport feroviar a cerințelor legate de utilizarea în activitățile revizie tehnică (compunere și tranzit) a serviciilor feroviare critice, care respectă reglementările specifice obligatorii cu privire la agrementarea tehnică de către AFER.

<p>Pentru eliminarea deficiențelor constatate cu ocazia inspecțiilor de stat efectuate, echipele de control din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR au stabilit măsuri de remediere.</p> <p>Deficiențele constatate care au constituit fapte contravenționale definite în acest sens de legislația în vigoare, au fost sancționate contravențional.</p>			
<p>1. În conformitate cu prevederile art. 63 din <i>Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România</i> aprobat prin H.G. nr. 117/2010, la solicitarea investigatorului principal, a fost suspendată autorizația de exercitarea funcției de mecanic mașini grele de cale conducătorului drezinei de mică capacitate DC nr. 1350-73, până la finalizarea cercetării disciplinare prealabile.</p> <p>2. În cursul lunii decembrie 2010, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a efectuat acțiuni de inspecție de stat la unitățile și sucursalele CNCF „CFR” SA, operatorii de transport feroviar și agenții economici care au în dotare și exploatare, utilaje și drezine automotoare, pentru construcția, întreținerea căii și liniei de contact, referitor la modul în care sunt respectate prevederile reglementărilor feroviare specifice privind circulația și funcționarea acestora.</p> <p>Pentru eliminarea deficiențelor constatate cu ocazia inspecțiilor de stat efectuate, echipele de control din cadrul Autorității de</p>	<p>09.12. 2010</p>	<p>Sucursala Regionala CF Iași Stațiile CFR Valea Seacă-Bacău km 296+750</p>	<p>Coliziunea dintre trenul de marfă nr. 55101 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA) oprit in linie curentă și trenul de serviciu nr. 58911 (compus din drezina de mică capacitate DC nr. 1350-73 și o remorcă specială RDC, aparținând CNCF „CFR” SA) aflat în circulație, prin ajungerea din urmă. În urma accidentului s-a produs accidentarea a 7 salariați CFR din echipa de intervenții linii, ocupanți ai cabinei drezinei tip DC nr. 1350 - 73 care forma trenul de serviciu nr. 58911.</p> <p><b>Cauza directă</b> a accidentului o constituie depășirea de către drezina de mică capacitate DC nr. 1350 -73 a semnalului luminos de trecere al blocului de linie automat BL 13 cu indicația „roșu” (OPREȘTE fără a depăși semnalul! - primul sector de bloc din față este ocupat) și continuarea mersului fără respectarea prevederilor instrucționale, fapt care a condus la ajungerea din urmă a trenului de marfă nr. 55101, staționat in linie curentă, și tamponarea de către aceasta a ultimului vagon din compunerea trenului de marfă.</p>

<p>Siguranță Feroviară Română – ASFR au stabilit măsuri de remediere.</p> <p>Deficiențele constatate care au constituit fapte contravenționale definite în acest sens de legislația în vigoare, au fost sancționate contravențional.</p> <p>3. Având în vedere faptul că accidentul a făcut parte dintr-o serie de accidente și incidente relevante pentru întreg sistemul având drept factori care au contribuit erori umane în activități în legătură directă cu siguranța circulației, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a emis ordinul nr. 79 din data de 28.01.2011 prin care s-au dispus măsuri suplimentare de siguranță feroviară.</p> <p>Astfel, în perioada 14.02.2011 – 14.05.2011 s-a efectuat verificarea profesională suplimentară a cunoștințelor personalului feroviar cu responsabilități în siguranța circulației feroviare, a personalului cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport feroviar / operațiunilor de manevră feroviară și de siguranța circulației, precum și verificarea profesională suplimentară a personalului care asigură pregătirea, perfecționarea și participă în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației atestați profesional de către Autoritatea Feroviară Română - AFER, conform art. 15 din Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr. 002, aprobat prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.186/2001;</p> <p>De asemenea, Autoritatea de</p>			
--	--	--	--



<p>Siguranță Feroviara Română - ASFR a efectuat acțiuni de inspecție de stat, prin inspectoratele de siguranță feroviară, privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- respectarea modului de circulație și deservire a mașinilor și utilajelor pentru construirea, modernizarea, întreținerea și repararea căii și liniei de contact;</li> <li>- respectarea prevederilor Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 447/2003 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu responsabilități în siguranța circulației și a navigației, precum și organizarea, funcționarea și componenta comisiilor medicale și psihologice de siguranța circulației, cu modificările și completările ulterioare, conform art. 13 din anexa nr. 1 la respectivul ordin, pentru mecanicii de locomotivă/mașini grele de cale, mecanicii drezină pantograf, conducătorii vagon motor care conduc drezine, utilaje de cale sau altele similare acestora.</li> </ul>			
---	--	--	--

## 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 2010 activitatea de reglementare a constituit o activitate prioritară pentru sectorul de transport feroviar din România, fiind aprobate o serie de ordine după cum urmează:

- H.G. nr. 877/18.08.2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar;
- OMTI nr. 385/19.05.2010 pentru modificarea și completarea „Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare - nr. 250/2005”;
- OMTI nr. 386/19.05.2010 pentru modificarea și completarea „Regulamentului de remorcare și frânare - nr. 006/2005”;
- OMTI nr. 112/15.02.2010 privind aprobarea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța Oradea Est – Băile Felix și retur;

- OMTI nr. 322/22.04.2010 privind modificarea „Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005”;
- OMTI nr. 346/30.04.2010 privind aprobarea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor prin pasajele rutiere Unguriu (km 26 + 997) și Nehoiu (km 71 + 162) aflate pe secția de cale ferată neinteroperabilă Berca – Nehoiășu;
- OMTI nr. 523/07.07.2010 privind aprobarea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța Oradea Est – Cordău și retur;
- OMTI nr. 534/09.07.2010 pentru aprobarea derogării de la art. 43 alin. (3) din „Regulamentul de exploatare tehnică feroviară - nr. 002”, aprobat prin OMLPTL nr. 1.186/2001;
- OMTI nr. 1.043/29.12.2010 privind aprobarea regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța de circulație Marghita – Ramificația Bogeu – Zona de manevră Popești și retur;
- OMTI 550/15.07.2010 privind aprobarea Normei tehnice feroviare: „Vehicule de cale ferată destinate transportului de călători. Uși exterioare și interioare acționate cu instalații electrice și electropneumatice. Cerințe de proiectare”;
- OMTI 443/11.06.2010 privind aprobarea Normei tehnice feroviare: „Vehicule de cale ferată. Unsurile pentru cutiile de osii cu rulmenți”;
- OMTI 36/19.01.2010 privind aprobarea Normei tehnice feroviare: „Vehicule de cale ferată destinate transportului de călători. Instalații de ventilație/încălzire/climatizare. Cerințe de proiectare”;
- OMTI 37/19.01.2010 privind aprobarea Normei tehnice feroviare: „Vehicule de cale ferată destinate transportului de călători. Instalații de sonorizare. Cerințe tehnice generale”;
- OMTI nr. 393/20.05.2010 pentru circulația trenului special comandat, asigurat de către operatorul de transport feroviar SC TRANSFEROVIAR GRUP SA, pe infrastructura feroviară publică din România, în perioada 21 – 25 mai 2010;
- OMTI nr. 815/11.10.2010 pentru aprobarea Normelor privind implementarea și dezvoltarea sistemului de menținere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate din România și pentru actualizarea Listei funcțiilor cu responsabilități în siguranța circulației, care se formează-califică, perfecționează și verifică profesional periodic la CENAFER;
- H.G. nr. 117/17.02.2010 pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România;
- H.G. nr. 644/07.07.2010 pentru modificarea anexei nr. 1 la Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară.

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.

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 de siguranță 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.

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.

## **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 - AFER, 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, supravegherea respectării reglementărilor referitoare la siguranța circulației, securitatea transporturilor și calitatea serviciilor publice, în transportul feroviar.

Prin activitățile de control de stat și inspecție de stat desfășurate la agenții economici care activează în sectorul de transport feroviar, 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 - ASFR și se aprobă de către conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

În cursul anului 2010, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a desfășurat un număr de 87 acțiuni de control de stat la administratorul infrastructurii feroviare, gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă și la operatorii de transport feroviar, astfel:

- structura centrală a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA (administratorul infrastructurii feroviare publice);
- structura centrală a Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” SA;
- structura centrală a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă” SA;

- structurile teritoriale ale Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA (sucursalele regionale 1-8);
- structurile teritoriale ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” SA (regionalele de transport feroviar de călători 1-8);
- structurile teritoriale ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă” SA (sucursalele 1-8);
- operatorii de transport feroviar cu capital privat și/sau gestionarii secțiilor neinteroperabile SC Logistic Services Danubius SRL Timișoara, SC Regiotrans SRL Brașov, SC Rail Force SRL Brașov, SC RC-CF Trans SRL Brașov, SC Softrans SRL Craiova, SC Transferoviar Grup SA Cluj Napoca, SC Kairos SRL București, SC Constantin Grup SRL București, SC Grup Transport Feroviar SA București, SC Unifertrans SA București, SC Cargo Trans Vagon SA București, SC România Euroest SA Constanța, SC Construcții Căii Ferate SA Sibiu, SC CF 33 ICIM SA Arad, SC Rompetrol Logistics SA Ploiești, 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, SC Via Terra Spedition SRL Cluj Napoca, SC Dori Trans SRL Roman, SC Regional SRL Cluj Napoca, SC Transblue SRL București, SC Porr Railway Transport SRL, SC Rail Cargo România SRL, SC Vest Trans Rail SRL, SC VFLI România SRL București, SC Mecano Serv SRL Deva, SC Comat Bihor SA Oradea, SC Electro Comp SRL Iași, SC Unicom Tranzit SA București, SC Amurco SRL Bacău, Producere a Energiei Electrice și Termice "Termoelectrica" S.A. București - Filiala S.C. Reparații și Servicii "Termoserv Doicești", SC Mechel SA Târgoviște, 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, SC Gosslin S.R.L. Timișoara, Rematinvest S.R.L. Cluj, TEK S.R.L. Bacău, SC Oil Terminal S.A. Constanța, SC Conpet S.A. Ploiești, Reparații și Servicii Termoserv Craiova S.A., Compania Locală de Termoficare Colterm SA Timișoara, SC Petrocart S.A. Piatra Neamț, SC Termoserv SA Brăila, SC Remat S.A. Călărași, SC Olchim S.A. Râmnicu Vâlcea, SC Remat București Sud SA, SC TMK SA Reșița, SC Via Terra Trans S.R.L. Cluj Napoca, SC Cefmur SA Târgu Mureș, SC Carmensimi Grup SRL Ploiești, SC UCM. Reșița SA, 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.

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:**

- 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;
- nu întotdeauna sunt respectate prevederile OMTCT nr. 2262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar;

- există cazuri de stații de cale ferată sau halte de mișcare care nu sunt autorizate din punct de vedere tehnic în conformitate cu prevederile OMT nr. 340/1999 modificat și completat cu OMTCT 2269/2004;
- 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 căii cu vagoanele de măsurat calea;
  - verificarea instalațiilor de comandă-centralizare-semnalizare;
- 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 durata normală de funcționare depășită;
- în activitatea de reparații și întreținere a infrastructurii feroviare publice, din verificările 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 nu dețin cumulativ autorizații de furnizor feroviar și agremente tehnice feroviare/certificate de omologare tehnică în termen de valabilitate;
- 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:**

- nu întotdeauna deficiențele constatate la controalele de stat efectuate anterior au fost remediate;
- se constată unele nereguli cu caracter de repetabilitate în sarcina personalului de execuție, astfel:
  - efectuarea necorespunzătoare a reviziilor tehnice și/sau a probelor de frână la trenuri;
  - utilizarea neinstrucțională a rechizitelor de semnalizare de către partida de manevră;
  - frânări de urgență produse din vina personalului de locomotivă din cauza acționării necorespunzătoare a instalației de control punctul al vitezei INDUSI.
- s-au constatat unele cazuri de salariați cu responsabilități în siguranța circulației care nu au efectuat examinarea medicală și/sau psihologică la datele programate și care au fost utilizați în activitățile specifice postului;
- există cazuri în care fișele posturilor pentru unii salariați cu atribuții de îndrumare, instruire și control nu au fost actualizate în funcție de modificările legislative apărute ulterior întocmirii acestora;
- nu întotdeauna sunt respectate prevederile OMTCT nr. 2262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar;
- există cazuri în care nu se efectuează în mod corespunzător activitatea de citire și interpretare a înregistrărilor benzilor de vitezometru;
- în unele cazuri se înregistrează depășiri ale serviciului continuu maxim admis pe locomotivă sau nerespectări ale timpului de odihnă la cap de secție;

- există cazuri de nerespectarea a termenelor de scadență la reparațiile planificate ale vehiculelor feroviare;
- 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 agrementelor/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 agremente 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;
- 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 – ASFR au stabilit măsuri de remediere a neconformităților constatate și au dispus ca, pentru cazurile în care faptele respective se pot încadra ca abateri disciplinare, să se procedeze la cercetarea disciplinară și sancționarea personalului vinovat.

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

\*  
\*      \*

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

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

În anul 2010 Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR 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 transportul feroviar. 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 2010</b>	Planificate	1040	1040	463	669- agenți economici furnizori de servicii/produse critice; deținători de linii ferate industriale
	Executate	1040	1040	463	669 - agenți economici furnizori de servicii/produse critice; deținători de linii ferate industriale
		Emise Certificate de Siguranța	Emise Certificate de Siguranța Partea B	Emise Autorizații de Siguranță	Alte Activități (de specificat)
<b>4. Numărul auditurilor pentru RUs/IMs pentru 2010 (*)</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.