



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

**Raportul anual
al Autorității de Siguranță Feroviară
Română
- 2011 -**

Cuprins

A. Domeniul de aplicare a raportului.....	3
B. Secțiune introductivă.....	3
1. Introducere în raport	3
2. Informații privind structura căii ferate din România	3
3. Sumar – Analiza privind Tendința Generală	5
C. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română	5
1. Prezentarea organizației	5
2. Fluxul organizațional.....	7
D. Dezvoltarea siguranței feroviare.....	7
1. Inițiative pentru a menține / îmbunătăți performanțele privind siguranța.....	7
2. Analiza detaliată a tendinței datelor.....	10
3. Rezultatele recomandărilor de siguranță.....	10
E. Modificări importante în regulamente și legislație.....	12
F. Evoluția certificării și autorizării de siguranță.....	14
1. Legislația națională – datele începerii – disponibilitate.....	15
2. Date numerice.....	16
3. Aspecte procedurale.....	16
3.1. Certificarea de siguranță partea A	16
3.2. Certificarea de siguranță partea B	17
3.3. Autorizații de siguranță.....	17
G. Supravegherea „Operatorilor Feroviari” și „Managerilor de infrastructură”.....	18
H. Măsurile alternative prin derogări referitoare la sistemul de certificare a ECM (aplicabil din 2013)	
I. Concluzii	
J. Surse de informații	
K. Anexe	
Anexa A.1 - Harta rețelei feroviare din România;	
Anexa A.2.1 - Lista administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară;	
Anexa A.2.2 - Lista operatorilor de transport feroviar;	
Anexa B.1 - Organigrama Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR;	
Anexa B.2 - 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 2011;	
Anexa D - Modificările importante din legislație și reglementările feroviare specifice;	
Anexa E - Evoluția certificării și autorizării de siguranță – date numerice.	

A. Domeniul de aplicare a raportului

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR este autoritatea națională de siguranță din România înființată în baza prevederilor art. 16 din legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară cu modificările și completările ulterioare, care a transpus Directiva 2004/49/EC în legislația națională.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îndeplinește, în principal, următoarele atribuții:

- a) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar, în conformitate cu prevederile art. 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;
- b) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale;
- c) autorizarea punerii în funcțiune și a introducerii în circulație a unui material rulant nou sau modificat substanțial, care încă nu este acoperit de o S.T.I.;
- d) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, acordate, și verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și a faptului că administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau național;
- e) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță;
- f) supravegherea înregistrării corespunzătoare a vehiculelor în R.N.V. și informațiile conținute de acesta cu privire la siguranța sunt precise și actualizate.

Raportul anual este întocmit după modelul transmis de Agenția feroviară Europeană - ERA și conține elementele menționate la art. 18 din Directiva 2004/49/EC privind siguranța căilor ferate europene 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.

B. Secțiune introductivă

1. Introducere în raport

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR întocmește prezentul raport anual cu activitățile sale din anul 2011, în scopul transmiterii acestuia Agenției Feroviare Europene – ERA până la data de 30 septembrie, 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.

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.

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.

Rețeaua de cale ferată convențională din România (traseul măsurat pe bome hectometrice) este de 10818 km și respectiv de 20129 km. (calea ferată dublă numărată de 2 ori), din care 3268,2 km. secții de circulație neinteroperabile.

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 feroviară publică 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 secțiunile 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 2011 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 2349 kilometri.

În anul 2011 factorii implicați au acționat în continuare pentru realizarea activităților aferente următoarelor direcții prioritare:

- realizarea rețelei TEN feroviare din România;
- modernizarea Coridoarelor transeuropene IV;
- 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-Brașov (secțiunea Câmpina-Predea)*, *Frontieră - Curtici – Simeria*, *București-Constanța (intervalele București Băneasa - Fundulea, Fundulea – Fetești)* și *Brașov –Simeria (secțiunile Coșlariu – Simeria și Coșlariu – Sighișoara)* 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 20 stații CFR (stațiile CFR Arad, Alba Iulia, Sibiu, Sighișoara, Brașov, Ploiești Sud, Focșani, Galați, Tulcea, Oradea, Suceava, Bacău, Buzău, Drobeta Turnu Severin, Fetești, Sibiu cu fonduri Credit Suisse First Boston și stațiile CFR Cluj Napoca, Craiova, Constanța și Iași cu fonduri BERD).

De asemenea, în cursul anului 2011 pentru un număr de 15 stații CFR (Zalău, Bistrița Nord, Târgu Mureș, Reșița Sud, Sfântu Gheorghe, Râmnicu Vâlcea, Pitești, Slatina, Giurgiu Oraș, Călărași

Sud, Slobozia, Brăila, Vaslui, Piatra Neamț, Botoșani) au fost semnate contractele de finanțare și s-au derulat licitațiile 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, Focșani, Chitila, Palas, Buciumeni. Sunt în curs de realizare lucrările de centralizare electronică în stațiile CFR Fetești și Constanța.

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

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

Lista operatorilor de transport feroviar este prezentată în **Anexa A 2.2.**

3. Sumar – Analiza privind Tendința Generală

În 2011 pe infrastructura feroviară din România s-a produs un număr total de 217 accidente semnificative. Astfel, numărul de accidente semnificative produse în anul 2011 a scăzut cu aproximativ 20 % în comparație cu anul precedent 2010, când s-a înregistrat un număr de 271 accidente semnificative.

Această scădere a numărului total de accidente semnificative s-a datorat în special reducerii numărului de accidente de persoane cauzate de materialul rulant în mișcare precum și a numărului accidentelor la trecerile la nivel cu calea ferată.

De asemenea, față de anul 2010 se constată o scădere a numărului persoanelor grav rănite de la 182 la 151, respectiv o scădere a numărului persoanelor decedate de la 139 la 100.

C. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română

1. Prezentarea organizației

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* care a transpus în legislația din România prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate europene 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 – ASFR 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 – 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 independente, 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 - OLFR.

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 – ASFRR care decurg din prevederile *Legii nr.55/16.03.2006 privind siguranța feroviara* cu modificările ulterioare 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 138 angajați ai Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFRR.

Față de anul 2010, în cursul anului 2011 nu au intervenit modificări în structura organizatorică a Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFRR.

Organigrama Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFRR 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 a menține/îmbunătăți performanțele privind siguranța

În anul 2011, activitatea de investigare a accidentelor și incidentelor s-a desfășurat 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, regulament 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 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 2011 s-a produs un număr total de **71 de coliziuni de trenuri cu obstacole în interiorul gabaritului liniei** (animale nesupravegheate, autoturisme staționate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, stânci, copaci, atelaje, etc.). Un caz de **coliziune de trenuri cu obstacole** (atelaj angajat în traversarea căii ferate prin locuri neamenajate) **aflate în interiorul gabaritului liniei** a avut ca urmare rănirea unei persoane (persoană neautorizată).

Din totalul coliziunilor de trenuri cu obstacole în interiorul gabaritului, un număr de **2 cazuri s-au soldat cu deraieri de trenuri**, care însă nu au fost luate în considerare în situația deraierilor de trenuri pentru anul 2011, 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 2011 s-a produs un număr total de **21 deraieri de 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*, 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. Din totalul deraierilor de trenuri, una se încadrează ca accident semnificativ.

În anul 2011 s-a produs un număr total de **170 de accidente la treceri la nivel (din care un număr de 43 de accidente semnificative care s-au soldat cu 57 persoane rănite și 22 persoane decedate)** și **166 cazuri de persoane accidentate de materialul rulant aflat în mișcare**, cu excepția suicidului pentru care nu s-a efectuat investigație soldate cu **rănirea a 88 persoane și decesul a 78 persoane**. 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 **10 incendii** la materialul rulant 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*, iar investigarea s-a efectuat de către OIFR, care a emis, după caz, recomandări de siguranță. Dintre acestea un caz de incendiu se încadrează ca accident semnificativ.

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 investigație sunt adresate ASFR care le analizează pe cele care pot fi urmate, identifică măsurile ce trebuie luate și planifică implementarea acestora.

Tabelul D.1.1 – Măsuri de siguranță declanșate de accidente / precursori ai accidentelor

Accidente / precursori care au declanșat măsurile			Măsurile de siguranță decise
Data	Locul	Descrierea accidentului	
11.05.2011	Linie curentă fir II (linie dublă electrificată), între hm Merișor și stația Bănița km.66+500	Incendiul la locomotiva EA 40-0791-0 (aparținând operatorului de transport feroviar SC CARGO TRANS VAGON SA București) aflată în remorcarea trenului de marfă nr. 20936. Urmare procesului de investigație a accidentului a rezultat „Nerespectarea standardului SR EN 50343:2006 <i>Aplicații feroviare. Material rulant. Reguli pentru instalarea cablurilor</i> ”.	În cazul vehiculelor noi sau modernizate, precum și a vehiculelor supuse reparațiilor de tip RR și RG (la care se fac recablări) se vor respecta prevederile din standardul SR EN 50343 : 2006 pentru alegerea, verificarea și încercarea pe vehicul a cablurilor electrice, înainte de darea în exploatare.
01.04.2011	Stația CFR Chișineu Criș	Deraierea și răsturnarea a 9 vagoane din compunerea trenului de marfă nr.	Identificarea unei soluții tehnice prin care, la instalația

	50505 (aparținând operatorului transport feroviar SC UNIFERTRANS SA). Din investigația accidentului a rezultat că deraierea a fost posibilă în condițiile în care, în momentul trecerii trenului nr. 50505 peste schimbătorul de cale nr.3, macazul acestuia s-a întredeschis, deoarece acesta nu era înzăvorât.	de asigurare cu încuietori cu chei pentru controlul poziției macazurilor, încuierea macazului și scoaterea cheii din încuietore să poată fi făcută numai după realizarea înzăvorării macazurilor.
--	---	---

Tabelul D.1.2 – Măsuri de siguranță (sau măsuri voluntare, din proprie inițiativă) altele decât cele declanșate de accidente / precursori ai accidentelor

Descrierea domeniului	Descrierea evenimentului (declanșatorului)	Măsurile de siguranță decise
Activitatea de manevră	<p>01.01.2011 - Remiza de locomotive Piatra Olt</p> <p>În timpul activității de manevră cu locomotiva tip DHE nr. 82-0141-0 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători”SA București), la deplasarea izolată de la linia 1 a stației CFR Piatra Olt cu parcurs de intrare în incinta remizei de locomotive s-a produs deraierea locomotivei de ambele boghiuri prin căderea acesteia în cuva plăcii de întoarcere a locomotivelor din incinta remizei.</p> <p>Urmare procesului de investigare a incidentului a rezultat “Neconcordanța dintre prevederile <i>Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005 și Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007</i> referitoare la activitatea de manevră desfășurată cu locomotivă izolată în stațiile înzestrate cu CED .</p>	<p>În cadrul programului de elaborare/actualizare a reglementărilor specifice de transport feroviar și cu metroul în anul 2012 a fost inclusă și revizuire prevederilor „Regulamentului pentru circulație trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005”, respectiv a prevederilor „Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201/2007, prin punerea de acord a tuturor prevederilor acestor reglementări.</p>
Frânarea trenurilor	<p>02.02.2011 - Stația CF Adjud</p> <p>După sosirea trenului de marfă nr. 51352/51352-1 în stația Adjud la ora 11.10 impieगतul de mișcare din stația CF Adjud, cu ocazia verificării arătării vagoanelor și a completării datelor din aceasta în foaia de parcurs a observat , că masa necesară de frânat automat corespunzător procentului de masă frânată de 50% este mai mare decât masa reală frânată automat. După asigurarea tonajului necesar de frânat trenul 51352/51352-1 a fost expedit la data de 02.02.2011 ora 15.35 în condiții de siguranță feroviară.</p> <p>În urma procesului de investigare a rezultat că incidentul s-a produs ca urmare a utilizării, pentru punerea în circulație a trenului de marfă</p>	<p>În cadrul programului de elaborare/actualizare a reglementărilor specifice de transport feroviar și cu metroul în anul 2012, a fost inclusă revizuirea prevederilor „Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005”, respectiv a prevederilor „regulamentului de remorcare și frânare nr. 006/2005”.</p>

	nr.51352/51352-1 pe distanța de circulație Ciumești – Dornești, procentului de masă frânată real mai mic decât procentul de masă frânată prevăzut în Livretul cu mersul trenurilor de marfă, fiind astfel folosit un procent de masă frânată de 45% (necesar pentru trenurile prevăzute pentru circulația vagoanelor transpuse și vagoane de ecartament normal) și nu un procent de masă frânată de 50% (când trasele acestor trenuri sunt folosite pentru trenuri formate din vagoane de ecartament normal).	
--	---	--

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 2011, indicatorii de siguranță au fost întocmiți pe baza evidențelor deținute de către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar.

Analiza detaliată a evoluției datelor numerice referitoare la indicatorii comuni de siguranță (CSI) precum și definițiile utilizate sunt prezentate în Anexa C.

3. Rezultatele recomandărilor de siguranță

Recomandările de siguranță emise de către Organismul de Investigare Feroviar Român urmare investigării accidentelor, au fost analizate de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, identificându-se măsurile ce trebuiesc luate în vederea implementării acestora, astfel:

- În urma accidentului produs la data de 09.12.2010, pe raza de activitate a Sucursalei Regionala CF Iași, între Stațiile CFR Valea Seacă și Bacău, la km 296+750, prin coliziunea dintre trenul de marfă nr. 55101 (aparținând SNTFM „CFR Marfă” SA) oprit în 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, OIFR a emis un număr de 4 recomandări de siguranță care au fost puse în aplicare în anul 2010 mai puțin recomandarea nr. 4 referitoare la efectuarea unei verificări profesionale a tuturor salariaților cu responsabilități în siguranța circulației, precum și a celor cu atribuții de instruire, îndrumare și control.

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.

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;

De asemenea, Autoritatea de Siguranță Feroviara Română - ASFRR a efectuat acțiuni de inspecție de stat, prin inspectoratele de siguranță feroviară, privind:

- respectarea modului de circulație și deservire a mașinilor și utilajelor pentru construirea, modernizarea, întreținerea și repararea căii și liniei de contact;

- 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.

➤ În urma accidentului produs la data de 11.05.2011, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, în linie curentă fir II (linie dublă electrificată), între hm Merișor și stația Bănița, la km.66+500, OIFR a emis un număr de 3 recomandări de siguranță dintre care recomandarea nr. 3 referitoare la „inclusiunea în specificațiile tehnice privind construcția sau modernizarea materialului rulant a standardului SR EN 50343:2006 *Aplicații feroviare. Material rulant. Reguli pentru instalarea cablurilor*” a fost luată în considerare, analizată și identificate măsurile ce trebuie urmate. Astfel, în vederea implementării acestora, Organismul Notificat Român – ONFR cu ocazia avizării specificațiilor tehnice pentru vehiculele noi sau modernizate, precum și pentru vehiculele supuse reparațiilor de tip RR și RG (la care se fac recablări), va impune, ca document de referință, standardul SR EN 50343 : 2006 pentru alegerea, verificarea și încercarea pe vehicul, înainte de darea în exploatare, a cablurilor electrice.

➤ În urma accidentului produs la data de 01.04.2011, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, în stația CFR Chișineu Criș pe linia III directă, OIFR a emis un număr de 3 recomandări de siguranță, astfel:

1. Identificarea și implementarea unei soluții tehnice prin care, la instalația de asigurare cu încuietori cu chei pentru controlul poziției macazurilor, încuierea macazului și scoaterea cheii din încuietore să poată fi făcută numai după realizarea înzăvorârii macazului.

2. Identificarea și implementarea unei soluții tehnice prin care să se înlăture tendința de dezlipire a vârfului acelor flexibile ale schimbătoarelor de cale cu fixător de vârf cu cleme din stațiile dotate cu instalații de asigurare cu încuietori cu chei pentru controlul poziției macazurilor.

3. Eliminarea ambiguității din cadrul de reglementare referitor la modul de verificare a stării macazurilor asigurate cu încuietori cu chei cu sau fără bloc, creată prin folosirea a două exprimări diferite folosite pentru a defini aceeași stare a unui macaz, respectiv „macaz asigurat” și „macaz înzăvorât”.

Recomandările de siguranță au fost luate în considerare, analizate și identificate măsurile ce trebuie urmate.

Astfel, Direcția Instalații din cadrul Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA a identificat soluția tehnică prin care, la instalația de asigurare cu încuietori cu chei pentru controlul poziției macazurilor, încuierea macazului și scoaterea cheii din încuietore să poată fi făcută numai după realizarea înzăvorârii macazurilor.

Soluția tehnică constă într-un dispozitiv de control pentru fixătoare de vârf cu cleme, soluție care a fost deja aplicată la un număr de 211 macazuri.

În urma analizei efectuate au fost identificate 1812 macazuri prevăzute cu fixătoare de vârf cu cleme, dotate cu încuietori cu chei pentru controlul poziției macazurilor care nu sunt dotate cu dispozitivul de control, precum și un număr de 135 macazuri la care dispozitivul de control nu poate fi aplicat datorită caracteristicilor constructive ale aparatelor de cale.

Pentru toate situațiile în care macazurile nu pot fi dotate cu dispozitiv de control pentru fixătoare de vârf cu cleme, este necesară completarea Instrucțiunilor de manipulare ale instalațiilor

respective cu obligația ca agentul autorizat pentru manipularea macazurilor să verifice, înainte de scoaterea cheii din încuietoare la macazurile care nu sunt dotate cu dispozitiv de control, realizarea cursei de înzăvorâre a fixătorului de vârf cu cleme.

E. Modificări importante în regulamente și legislație

1. 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: Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR, Organismul de Investigare Feroviar Român – OIFR, Organismul de Licențe Feroviar Român – OLF. Atribuțiile acestora sunt stabilite prin regulamentele de organizare și funcționare prevăzute în anexele la Regulamentul de organizare și funcționare al AFER.

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) cu modificările și completările ulterioare 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.

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) a fost aprobat *Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*. 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.

2. Modificări importante în regulamente și legislație

În anul 2011 activitatea de reglementare a constituit o activitate prioritară pentru sectorul de transport feroviar din România, fiind aprobate o serie de reglementări după cum urmează:

- Legea nr. 65/10.05.2011 pentru *modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară*;
- OMTI nr. 153/03.03.2011 privind *Modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – nr. 005, aprobat prin OMTCT nr. 1816/2005, și pentru definirea categoriilor de trenuri de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători*;
- OMTI nr. 884/03.11.2011 pentru modificarea și completarea OMT nr. 535/2007 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*;
- OMTI nr. 925/14.11.2011 pentru *modificarea și completarea OMLPTL nr. 117/2003 privind efectuarea probelor de frână și circulația automotorului DESIRO*;
- OMTI nr. 135/24.02.2011 privind *Completarea art. 28 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - nr. 314, aprobată prin Ordinul Adjunctului Ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor nr. 89/1989*;
- OMTI nr. 586/05.08.2011 pentru aprobarea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța de circulație Voislova – Bouțari și retur;
- OMTI nr. 315/2011 privind aprobarea Normativului feroviar "Vehicule de cale ferata. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate";
- OMTI nr. 82/31.01.2011 pentru *Modificarea anexei nr. 1 la 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 – CENAFER*.
- OMTI nr. 443/15.06.2011 pentru aprobarea *Normelor privind autorizarea pentru punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite sau modernizate*.

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

De asemenea în cursul anului 2011 au fost promovate o serie de proiecte de ordine, după cum urmează:

- Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea *Normei privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă – Dispoziția 35/1996 a președintelui SNCFR*;
- Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind *Conducerea/deservirea în sistem simplificat (fără mecanic ajutor) a locomotivelor în remorcarea trenurilor directe de marfă*;
- Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind *modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005, aprobat prin OMTCT nr. 1816/2005, cu modificările și completările ulterioare, a Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, aprobate prin OMTCT nr. 2299/2005 și a Regulamentului de semnalizare nr. 004, aprobat prin OMTCT nr. 1482/2006*;

- Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru *aprobarea Regulilor generale pentru efectuarea manevrei vehiculelor cu locomotiva telecomandată pe liniile ferate industriale*;
- Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru *aprobarea derogării de la prevederile art. 54 (2) din Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară nr. 002, aprobat prin OMLPTL nr. 1.186/2001 (pentru joncțiunea racordului liniei ferate industriale din incinta depozitului SC Transilvania General Import - Export SRL Oradea – Sucursala București, cu linia I directă primiri - expedieri din Stația București Sud – Grupa Călători și efectuarea manevrei cu vehicule feroviare motoare și partidă de manevră aparținând operatorilor economici, autorizate de Autoritatea Feroviară Română - AFER.)*;
- Proiect Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru *aprobarea Normei Tehnice Feroviare: Vehicule de cale ferată. Osii montate. Prescripții tehnice de revizie și reparare*;
- Proiect Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii privind *Certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România*;
- Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru *aprobarea Normelor privind acordarea autorizației suplimentare de punere în funcțiune pe rețeaua feroviară din România a vehiculelor autorizate inițial într-un alt stat membru UE*.

F. Evoluția certificării și autorizării de siguranță

În anul 2011 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)*.

Accesul operatorilor de transport pe infrastructura feroviară din România, în cursul anului 2011, 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) cu modificările și completările ulterioare*.

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.

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) și Autorității de Siguranță Feroviară Română (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).
- modificarea datelor de identificare inițiale ale solicitantului;
 - introducerea unui nou tip de serviciu de transport feroviar;
 - introducerea transportului de mărfuri periculoase;
 - trecerea la o categorie de volum de transport superioară celei menționate în cererea de acordare sau reînnoire a certificatului de siguranță pe care îl deține la momentul respectiv;
- 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.
- 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.
- 3.1.9. Procedura de feed-back (de exemplu chestionare) care permite întreprinderilor feroviare să-și exprime opinia asupra procedurilor / practicilor sau a fișelor plângerilor.
- Posibilitatea contestării deciziilor Autorității de Siguranță Feroviară Română a fost prevăzută prin legislația națională, respectiv OMT 535/2007 cu modificările și completările ulterioare.

3.2. Certificarea siguranței partea B

- 3.2.1. Motive pentru actualizarea/rectificarea părții B Certificare:
- modificarea datelor de identificare inițiale ale solicitantului;
 - introducerea unui nou tip de serviciu de transport feroviar;
 - introducerea transportului de mărfuri periculoase;
 - trecerea la o categorie de volum de transport superioară celei menționate în cererea de acordare sau reînnoire a certificatului de siguranță pe care îl deține la momentul respectiv;
 - introducerea de secții de circulație în anexa nr. I la certificatul de siguranță partea B;
 - introducerea de zone de manevră în anexa nr. I la certificatul de siguranță partea B;
 - introducerea de vehicule feroviare motoare în anexa nr. II la certificatul de siguranță partea B.
- 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.

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.

- Posibilitatea contestării deciziilor Autorității de Siguranță Feroviară Română a fost prevăzută prin legislația națională, respectiv OMT 535/2007 cu modificările și completările ulterioare.

3.3. Autorizații de siguranță

3.3.1. Motive pentru actualizarea/rectificarea autorizațiilor de siguranță.

- ori de câte ori au loc modificări substanțiale ale infrastructurii feroviare, semnalizării, alimentării cu energie sau principiilor de exploatare ori de întreținere a acesteia;
- dacă administratorul/gestionarul de infrastructură feroviară își modifică situația juridică, sediul, denumirea;
- dacă gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă dorește extinderea activității sale și pe alte secții de circulație sau restrângerea activității sale, renunțând la unele secții de circulație de pe infrastructura feroviară.

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.

- Posibilitatea contestării deciziilor Autorității de Siguranță Feroviară Română a fost prevăzută prin legislația națională, respectiv OMT 101/2008.

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.

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 analiza 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 2011, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a desfășurat un număr de 77 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 CREIR CF 1-8);
- structurile teritoriale ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători “CFR Călători” SA (sucursalele de transport feroviar de călători 1-8);
- structurile teritoriale ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “CFR Marfă” SA (sucursalele 1-4);
- operatorii de transport feroviar cu capital privat și/sau gestionarii secțiilor neinteroperabile 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 Transferoviar Călători SRL București, SC Logistic Services Danubius SRL Timișoara, SC Kairos SRL București, SC Constantin Grup SRL București, SC Grup Transport Feroviar SA București, SC Unifertrans SA

București, SC Vest Trans Rail SRL, SC Cargo Trans Vagon SA București, SC România Euroest SA Constanța, SC Construcții Căii Ferate SA Sibiu, 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 Via Terra Trans SRL Cluj Napoca, SC Dori Trans SRL Roman, SC Regional SRL Cluj Napoca, SC Transblue SRL București, SC Rail Operation SRL București, SC DB Schenker Rail România SRL, SC Porr Railway Transport SRL București, SC Rail Cargo România SRL, SC Mecano Serv SRL Deva, SC Electro Comp SRL Iași, SC Unicom Tranzit SA București, SC Amurco SRL Bacău, 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, SC Gosslin S.R.L. Timișoara, SC Oil Terminal S.A. Constanța, Reparații și Servicii Termoserv Craiova S.A., SC Remat S.A. Călărași, SC Oltchim S.A. Râmnicu Vâlcea, SC Remat București Sud SA, SC TMK SA Reșița, SC Cefmur SA Târgu Mureș, SC Carmensimi Grup SRL Ploiești, SC UCM. Reșița SA, SC Asicar SRL Zalău, SC FSR Railservice SRL Sebeș, SC Servtrans Maintenance SA, SC Minprest Serv SA Rovinari, SC Apria SRL, SC Conpet SA Ploiești, SC Compania de Producție Feroviară SRL Buzău, SC Captrain România SRL București, SC Trade Trans Rail Logistics SRL Arad.

În urma acțiunilor de inspecție și 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:

- 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 ciurirea integrală a prismeii căii (RPe);
 - 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 durată 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 linii 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 au fost respectate cerințele care au stat la baza acordării certificatului de siguranță parte B;
- 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;
- 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;
- 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.

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 2011 Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFRR 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 Siguranță Partea A	Emise Certificate de Siguranță Partea B	Emise Autorizații de Siguranță	Alte Activități (de specificat)
3. Numărul de inspecții pentru RUs/IMs pentru 2011	Planificate	950	950	539	551 - agenți economici furnizori de servicii/produse critice; deținători de linii ferate industriale
	Realizate	950	950	539	551 - agenți economici furnizori de servicii/produse critice; deținători de linii ferate industriale
		Emise Certificate de Siguranță	Emise Certificate de Siguranță Partea B	Emise Autorizații de Siguranță	Alte Activități (de specificat)
4. Numărul auditurilor pentru RUs/IMs pentru 2011 (*)	Planificate	0	0	0	0
	Realizate	0	0	0	0

(*) Prin OMTI nr. 884/2011 (Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 823 din 22/11/2011) OMTI nr. 884/03.11.2011 pentru modificarea și completarea OMT nr. 535/2007 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*, a fost reglementat modul de efectuare a auditurilor de siguranță feroviară la nivelul administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară și operatorilor de transport feroviar. Având în vedere data intrării în vigoare a prevederilor OMTI nr. 884/2011, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFRR efectuează acțiuni de audit de siguranță feroviară începând cu anul 2012, iar primele rezultate ale acestor audituri vor fi evidențiate în cuprinsul raportului cu activitățile ASFRR din anul 2012.

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.

Pentru eliminarea neconformităților constatate cu ocazia inspecțiilor și controalelor de stat efectuate, echipele de control din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFRR 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.

De asemenea, pentru cazul de nerespectare a cerințelor care au stat la baza acordării certificatului de siguranță parte B, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a retras certificatul în conformitate cu prevederile cap. V, art. 11 din *Norma pentru acordarea certificatelor de siguranță*, anexă la OMT nr. 535/2007.

6.7. Plângeri de la IMs despre RUs legate de condițiile din părțile A/B ale certificatelor acestora.

Nu au fost.

H. Măsuri alternative prin derogări referitoare la sistemul de certificare a ECM (aplicabil din 2013)

Entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă sunt autorizate la nivel național în conformitate cu norma națională notificată, respectiv Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 290/2000.

Autorizațiile emise în conformitate cu acest ordin sunt echivalente certificatelor ERI așa cum se prevede în Regulamentul (UE) NR. 445/2011, art. 12, alin. 5, respectiv „certIFICATELE emise atelierelor de întreținere până cel târziu la 31 mai 2014 pe baza unor legi naționale existente înainte de intrarea în vigoare a regulamentul și echivalente cu regulamentul sunt recunoscute ca fiind echivalente cu certificatele pentru atelierelor de întreținere care preiau funcția de efectuare a întreținerii emise în temeiul regulamentul pentru perioada lor de valabilitate inițială și până cel târziu la 31 mai 2017”.

I. Concluzii despre anul de raportare – Priorități

În cursul anului 2011, ASFR, a acționat, în special, pentru dezvoltarea cadrului de reglementare privind siguranța feroviară prin promovarea unui număr însemnat de reglementări specifice transportului feroviar, emiterea de certificate și autorizații de siguranță, supravegherea prin acțiuni de control și inspecție de stat a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară și operatorilor de transport feroviar.

Din analiza datelor privind indicatorii comuni de siguranță, față de anul 2010, se constată o scădere a numărului total de accidente semnificative și a numărului total de persoane ucise și rănite.

Pentru anul 2012, ASFR are stabilite ca priorități, continuarea armonizării cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță, cu cel adoptat de Uniunea Europeană, respectiv efectuarea de acțiuni de supraveghere la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar, privind modul de respectare a reglementarilor specifice în vigoare, de îndeplinire a cerințelor care au stat la baza acordării sau modificării certificatelor de siguranță și de respectare a condițiilor care au stat la baza eliberării autorizațiilor de siguranță.

J. Surse ale informațiilor

- rapoartele de siguranță ale administratorului/gestionarilor de infrastructură publică și operatorilor de transport feroviar;
- Rapoarte de investigare a accidentelor și incidentelor;
- legislația națională și europeană din domeniul feroviar;
- surse proprii: note, rapoarte, sinteze, statistici.

K. Anexe

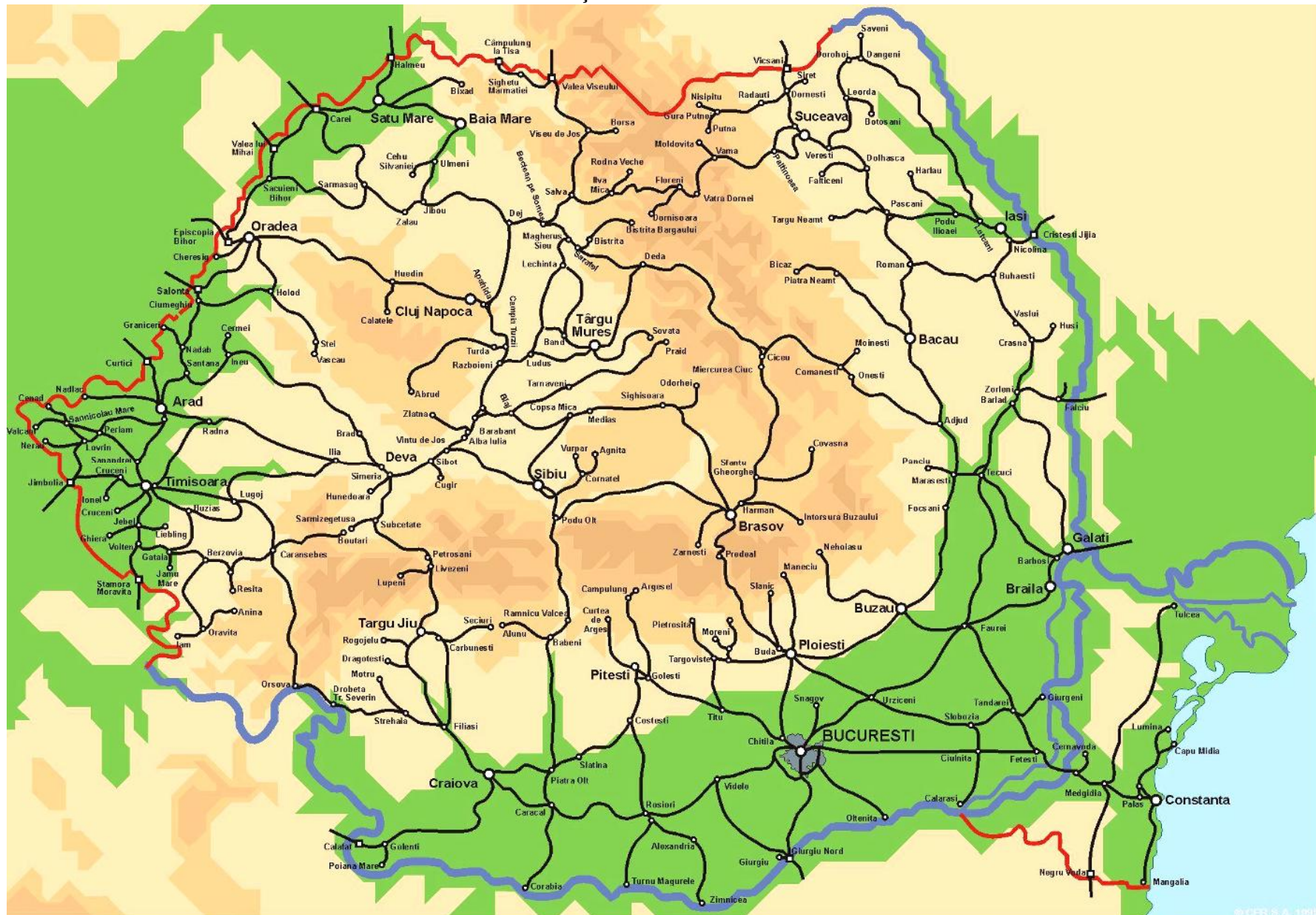
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR

Director

Vasile BELIBOU



Harta rețelei feroviare din România



Lista administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară

Nume	Adresa	Website/ Network Statement Link	Autorizația de Siguranța (Număr/Data)	Data începerii activității comerciale	Întreaga Rețea Lungime/ Ecartament	Rețeaua Electrică Lungime/ Tensiune	Totală Dubla/ Simplă Lungimea Liniei	Toată Linia Lungime HSL	Echipament ATP utilizat	Număr LC	Numărul Semnalelor
Administratorul de infrastructură feroviară											
COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "C.F.R." - S.A.	București, Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, cod 010873	http://www.cfr.ro	ASA09002 ASB11006	1998	20129 km /1435mm	4002 km / 25 KV	10.818 km - linii duble 2909 km - linii simple 7771 km	HSL=0	INDUSI I-60 ETCS nivel 1	4433 din care SAT 903 BAT 1073	28 instalații CE (centralizare electronica) 611 instalații CED (centralizare electrodinami ca) 64 instalații CEM (centrali zare electromecan ică) 354 instalații fără centralizare electromecan ica 577 BLA (bloc de linie automat)

Gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă (preluată prin închiriere de la C.N.C.F. „CFR” S.A.)

S.C. RC – CF TRANS S.R.L.	BRĂȘOV, Str. Carpaților, nr. 24, județul Brașov	http://www.rccf.ro	ASA08001 ASB11005	2004	1622 km/ 1.435 mm 32 secții	42,9 km/ 25 KV	0/1622	HSL=0	INDUSI	562	373
S.C. SERVTRANS INVEST S.A.	BUCUREȘTI, Șos. Nicolae Titulescu, nr. 48, sector 1	www.servtrans-invest.com	ASA08005 ASB09003	2004	64 km/ 1.435 mm 1 secție	0	0/64	HSL=0	INDUSI	19	12
R.G. HOLZ COMPANY S.R.L.	VIȘEU DE SUS, Str. Mioriței, nr. 4, județul Maramureș	http://www.rgholz.com	ASA10005 ASB10010	2004	23 km. 1.435 mm 1 secție	0	0/23	HSL=0	NU	NU	NU
S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L.	CLUJ NAPOCA, Str. Anatole France, nr. 62, județul Cluj	http://www.viaterra.ro/en/viaterra.php	ASA08007 ASB09005	2004	212 km. 1.435 mm 5 secții	0	0/212	HSL=0	INDUSI	203	45
S.C. CONSTRUCȚII CĂI FERATE S.A.	SIBIU, Șos. Alba Iulia, nr. 55, bloc 7, ap. 1, județul Sibiu	http://www.ccf.ro	ASA11001 ASB11001	2009	16 km. 1.435 mm 2 secții	0	0/16	HSL=0	NU	10	NU
S.C. TRANSFEROVIAR GRUP S.A.	CLUJ-NAPOCA Str. Tudor Vladimirescu nr. 2-4, județul Cluj	http://www.transferoviar.ro/	ASA10001 ASB10009	2010	279 km. 1.435 mm 4 secții	0	0/279	HSL=0	INDUSI	121	157

S.C. APRIA S.R.L.	CLUJ-NAPOCA Str. Avram Iancu Nr.52 județul Cluj	NU	ASA10003 ASB10003	2010	85 km. 1.435 mm 1 secție	0	0/85	HSL=0	NU	58	70
S.C. GRUP FERVIAR ROMÂN S.A.	BUCUREȘTI Calea Victoriei, nr.114 ,Sector 1	http://www.gfr.ro/	ASA10004 ASB11004	2010	90 km. 1.435 mm 8 secții	0	0/90	HSL=0	INDUSI	24	405
S.C. FEROTRAFIC T.F.I. S.R. L.	IAȘI Str. Zugravi, 77B județul Iași	NU	ASA11002 ASB11002	2011	40km. 1.435 mm 1 secții	0	0/40	HSL=0	NU	NU	NU
S.C. VIROMET S.A.	VICTORIA Aleea Uzinei Nr. 8 Jud. Brașov	http://www.viromet.ro/www/index.php?page=index	ASA11003 ASB11003	2008	9 km. 1.435 mm 1 secție	0	0/9	HSL=0	NU	NU	NU

Lista operatorilor de transport feroviar pentru care au fost emise Certificate de Siguranță conform Directivei 2004/49/CE

Nume	Adresa	Website	Certificatul de Siguranță 2001/14/CE (Număr/Data)	Certificatul de Siguranță A-B 2004/49/CE (Număr/Data)	Data începerii activității comerciale	Tipul de Trafic (Marfa,...)	Numărul Locomotive	Numărul de autoturisme	Numărul vagoanelor de calatori / marfa	Numărul conductorilor / personal de siguranță	Volumul pasagerilor transportați	Volumul mărfii transportate
Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "CFR CĂLĂTORI" S.A.	B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, cod 010873, Bucuresti Fax: +4021.319.03.39	http://www.cfrcalatori.ro	-----	RO1120110025/ 09.11.2011 RO1220110196/ 21.11.2011	1998	Calatori	607	217	*	**	< 200 mil. cal. km. / an	NU
Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR MARFĂ” S.A.	B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, cod 010873 Bucuresti Tf: +40-21-225.11.12 Fax: +40-21-225.11.13	http://www.cfrmarfa.cfr.ro/	-----	RO1120110024/ 04.11.2011 RO1220110187/ 04.11.2011	1998	Marfă	492	1	*	**	NU	≥ 500 mil. t km /an
S.C. SERVTRAN S INVEST S.A.	Str. Fabrica de Glucoză nr.11A, camera B01, sector 2, 020331 - București Tel: +4021-223.64.18 Fax: +4021-222.33.46	www.servtranas-invest.com/	-----	RO1120100011/ 10.03.2010 RO1220110174/ 10.11.2011	2002	Calatori Marfă	71	0	*	**	< 200 mil. cal. km. / an	< 500 mil. t km /an
S.C. REGIOTRANS S.R.L.	Str. Oitului nr. 2, biroul 2, jud. Brașov 500283 - Brașov Tel: +40268-310.697 Fax: +40268-310.859	http://www.regiotrans.ro	-----	RO1120100005 12.02.2010 RO1220110214 12.12.2011	2005	Calatori	9	99	*	**	< 200 mil. cal. km. / an	NU

S.C. TRANSFER OVIAR CĂLĂTORI S.R.L.	Str. Tudor Vladimirescu, nr. 2-4, județul Cluj 400225 – Cluj Napoca Tel: +4021-310.43.77 Fax: +4021-310.43.88	http://www.transferoviarcalatori.ro/	-----	RO1120110010 01.05.2011 RO1220110143 30.08.2011	2011	Calatori	0	13	*	**	< 200 mil. cal. km. / an	NU
S.C. REGIONAL S.R.L.	Str. Fântânele nr.7, jud. Cluj 400463 - Cluj Napoca Tel/Fax: +40264-596.775	http://www.viaterraspeditio.ro/regional/regional.php	-----	RO1120110021 10.10.2011 RO1220110173 10.10.2011	2006	Calatori	0	13	*	**	< 200 mil. cal. km. / an	NU
S.C. DORI TRANS S.R.L.	Str. Ștefan cel Mare, bl. 4, ap. 20, jud. Neamț 611039 - Roman Tel/Fax: +40233-74.48.60	http://www.doritrans.ro/	-----	RO1120110015 19.08.2011 RO1220110222 27.12.2011	2007	Marfă	6	0	*	**	< 200 mil. cal. km. / an	< 500 mil. t km /an
S.C. GRUP TRANSPORT FERVIAR S.A.	Str. Copșa Mică nr.40, sector 1 014619 - București Tel: +40244-57.43.95 Fax: +40244-57.66.20	http://www.grupfb.ro/	-----	RO1120110017 15.09.2011 RO1220110197 21.11.2011	2009	Marfă	15	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. ROMÂNIA EUROEST S.A.	Str. Justiției nr.20, jud. Constanța 900226 - Constanța Tf: +40241-545.491 Fax: +40241-551.475	http://www.romaniaeuroest.com	-----	RO1120110016 14.09.2011 RO1220110204 02.12.2011	2003	Marfă	9	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. VIA TERRA SPEDITION S.R.L.	Str. Anatole France nr.62, jud.Cluj 400463 - Cluj Napoca Tel/Fax: +40264-596.775	http://www.viaterraspedition.ro	-----	RO1120110018 21.09.2011 RO1220110209 08.12.2011 RO1220110210 08.12.2011	2003	Marfă	6	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.	Str. Vaselor, nr. 34, sector 2 021254 – București Tf: +4021-212.33.57 Fax: +4021-211.97.74	NU	-----	RO1120110019 28.09.2011 RO1220110221 20.12.2011	2004	Marfă	22	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. TRANS EXPEDITIO N FERROVIAR S.R.L.	Str. Fabrica de Glucoza nr.11A, Etaj 2, Sector 2, Bucuresti, Cod postal 020331 Tel: 031.405.29.25 Fax: 031.405.29.26	http://www.tef.com.ro/	-----	RO1120110020 07.10.2011 RO1220110181 25.10.2011	2005	Marfă	8	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. TRANSFER OVIAR GRUP S.A.	Str. Tudor Vladimirescu nr.2-4, jud.Cluj 400225 - Cluj Tel: +40264-454.420 Fax: +40264-403.101	http://www.transferoviar.ro/	-----	RO1120110022 26.10.2011 RO1220110205 02.12.2011	2003	Marfă	26	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. CONSTANTIN GRUP S.A.	Str. Apelle Vii nr.2B, bloc 31, sc.3, ap.24, sector 6 062323 - București Tel: +4021-434.68.08 Fax: +4021-434.15.43	www.locomotive.ro/	-----	RO1120100004 27.01.2010 RO1220110201 25.11.2011	2005	Marfă	9	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. TRANSBLU E S.R.L.	Str. Pictor Barbu Iscovescu nr. 13, et. 3, ap. 2, sector 1, 011935 - București Tel: +4021-231.81.27 Fax: +4021-231.77.05	NU	-----	RO1120110014 17.08.2011 RO1220110218 15.12.2011	2006	Marfă	4	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C.GRUP FERVIAR ROMÂN S.A.	Calea Victoriei nr. 114, sector 1, 010092 - București Tel : +4021-318.30.90 Fax: +4021-318.30.91	http://www.gfr.ro/	-----	RO1120100014 06.04.2010 RO1220110224 27.12.2011	2002	Marfă	224	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C.UNIFER TRANS S.A.	Str. Câmpul Pipera, nr. 125/9 , jud. Ilfov 077191- Voluntari Tel/Fax: +4021-232.98.87	http://www.unicom-group.ro/unifer/	-----	RO1120100016 21.04.2010 RO1220110167 28.09.2011	2005	Marfă	40	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. SOFRANS S.R.L.	Calea Severinului nr.40, județul Dolj 200609 - Craiova Tel: +40351-40.91.51 Fax: +4021-319.67.42	NU	-----	RO1120100019 17.05.2010 RO1220110158 14.09.2011	2004	Marfă	5	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. RAIL CARGO ROMÂNIA S.R.L.	Șos. Odăii nr. 62-68, jud. Ilfov, 075100 – Otopeni Tel: +4021-350.37.62 Fax: +40372.871.748	http://www.railcargo.at/en/About_us/RC_A_group/Rail_Cargo_Romania/index.jsp	-----	RO1120100021 16.06.2010 RO1220110208 07.12.2011	2010	Marfă	17	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. PORR RAILWAY TRANSPORT S.R.L.	B-dul Dimitrie Pompeiu, nr. 6E, Et.8, camera 8, sector 2 020335 – București Tel: +4021-312.65.00 Fax: +4021-312.65.01	NU	-----	RO1120100023 30.06.2010 RO1220100099 30.06.2010	2010	Marfă	2	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. VEST TRANS RAIL S.R.L.	Str. Moș Ion Roată nr. 42, județul Prahova 100376 – Ploiești Tel: +40372-797.900 Fax: +40244-522.112	http://www.vesttransrail.ro/	-----	RO1120110013 16.08.2011 RO1220110223 27.12.2011	2010	Marfă	19	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. RAIL FORCE S.R.L.	Adresa: Str. Oltului nr.2,bir.9, județul Brașov 500283 – Brașov Tel: +40268-310.697 Fax: +40268-310.859	http://www.railforce.ro/	-----	RO1120110028 29.12.2011 RO1220110225 29.12.2011	2009	Marfă	8	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. ELECTRO COMP S.R.L.	B-dul Chimiei nr.14 , jud. Iași 700293 - Iași Tel:+40232-23.62.78 Fax:+40232-23.60.61	NU	-----	RO1120110026 18.11.2011 RO1220110194 18.11.2011 RO1220110195 18.11.2011	2011	Marfă	9	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. CAPTRAIN ROMÂNIA S.R.L.	Str. Poet Panait Cerna, nr. 7, bloc M,44, scara 1, parter, ap. 2,sector 3, 030993 – București Tel/Fax: +4021-320.51.81	http://www.captrain.ro/?c=contact	-----	RO1120110006 01.04.2011 RO1220110063 01.04.2011 RO1220110064 01.04.2011 RO1220110117 22.07.2011	2011	Marfă	4	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
DB SCHENKER RAIL ROMANIA S.R.L.	Str. Dr. Grigore T. Popa, nr.81, etaj 7, ap. 15, județul Timiș 300291 - Timișoara Tel: +40256-30.60.73 Fax: +40256-30.60.74	http://www.rail.dbschenker.de/rail-deutschland-en/start/compny/rail_group/2303116/romania.html	-----	RO1120110011 30.05.2011 RO1220110217 14.12.2011	2008	Marfă	34	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. REMAT S.A.	Str. Varianta Nord 1, jud. Călărași 910053 - Călărași Tel: +40242-33.18.21 Fax: +40242-32.15.41	NU	-----	RO1120110023 04.11.2011 RO1220110186 04.11.2011	2007	Manevră	2	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. CEFMUR S.A.	Str. Gheorghe Doja nr.60, ap.3, jud. Mureș 540147 – Tg. Mureș Tel/Fax: +40265-250.711	NU	-----	RO1120110027 16.12.2011 RO1220110219 16.12.2011	2007	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. CONPET S.A.	Anul 1848 nr.1-3, jud. Prahova 100559 - Ploiești Tel:+40244-40.13.60 Fax:+40244-57.59.95	http://www.conpet.ro/	-----	RO1120100007 25.02.2010 RO1220110036 24.02.2011 RO1220110037 24.02.2011	2008	Manevră	2	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. TRADE TRANS RAILLOGIS TICS S.R.L.	Șoseaua Curtici- Dorobanți, nr. FN, DJ 792, KM 3,1, jud. Arad 315200 – Curtici Tel: +40357- 100.148 Fax: +40357- 100.149	http://www.raillogistics.ro/contactsro.html	-----	RO1120100031 01.11.2010 RO1220110215 12.12.2011	2008	Manevră	2	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. VIA TERRA TRANS S.R.L.	Str. Cosașilor, nr. 3-7, jud. Cluj, 400463 – Cluj Napoca Tel: +40264- 44.24.84; Fax: +40264- 59.67.75	http://www.viateraspeditio.ro/en/viateraspeditio.php	-----	RO1120100018 17.05.2010 RO1220110113 14.07.2011	2008	Manevră	3	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. REMAT BUCUREȘTI SUD S.A.	Sos. Berceni Fort nr.5, sector 4, 041901 - București Tel: +4021- 334.56.68 Fax: 021- 334.52.94	http://www.rematholding.ro/ro/filiale_bucuresti	-----	RO1120100033 12.12.2010 RO1220110216 13.12.2011	2008	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. MECANO SERV S.R.L.	Str. Sabin Drăgoi, Bl 12, sc.1, etaj 1, ap.5, jud. Hunedoara 330065 - Deva Tel:+40- 0740.018.949 Fax:+40254- 21.89.63	NU	-----	RO1120100022 25.06.2010 RO1220110105 24.06.2011	2008	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. COMPLEXUL ENERGETIC CRAIOVA S.A. - UZINA DE REPARAȚII CRAIOVA	Str. Mihai Viteazul nr.101, jud. Dolj 207340 - Ișalnița Tel: +40251-40.76.00 Fax :+40351-40.98.06	NU	-----	RO1120110012 26.07.2011 RO1220110122 26.07.2011 RO1220110123 26.07.2011	2008	Manevră	8	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. OIL TERMINAL S.A.	Str.Caraiman nr.2, jud. Constanța 900117 – Constanța Tel:+40241-70.26.00 Fax:+40241-69.48.33	http://www.oil-terminal.com/	-----	RO1120100034 13.12.2010 RO1220110212 09.12.2011 RO1220110211 09.12.2011	2008	Manevră	6	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. UNICOM TRANZIT S.A.	Str. Câmpul Pipera nr.125/9,etaj 2, județul Ilfov 077190 – Voluntari Tel: +4021-232.99.48 Fax: +4021-232.99.49	http://www.unicom-group.ro/tranzit/	-----	RO1120100026 05.08.2010 RO1220110130 05.08.2011 RO1220110131 05.08.2011 RO1220110132 05.08.2011	2006	Manevră	7	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. R.G. HOLZ COMPANY S.R.L.	Str. Mioriței nr.4, Vișeu de Sus, jud.Maramureș 435700-Vișeu de Sus Tel: +40262-353100 Fax: +40262-352034	http://www.rgholz.com/	-----	RO1120100030 20.10.2010 RO1220110178 20.10.2011	2008	Manevră	2	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. MINPREST SERV S.A.	Cartier Vârț, nr. 97, jud. Gorj 215400 – Rovinari Tel:+40253-371.513 Fax:+40253-371.514	NU	-----	RO1120110008 19.04.2011 RO1220110078 19.04.2011	2008	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. TMK - REȘIȚA S.A.	Str. Traian Lalescu nr.36, jud.Caraș - Severin 320050 - Reșița Tel/Fax: +40255-21.18.83	http://www.arterom.ro/resita_profile.php	-----	RO1120100015 07.04.2010 RO1220110075 13.04.2011	2008	Manevră	3	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. MECHEL TÂRGOVIȘTE S.A.	Str. Găești nr.9-11, jud. Dâmbovița 130087 - Târgoviște Tel: +40245-630.439 Fax: +40245-616.681	http://www.mechel-tgv.ro/	-----	RO1120100001 07.01.2010 RO1220110005 14.01.2011	2008	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. ASICAR S.R.L.	Str. General Dragalina nr.14, bloc D-17, ap.2, jud. Sălaj 415075 – Zalău Tel/Fax: +40260-66.20.66	NU	-----	RO1120100010 10.03.2010 RO1220110045 07.03.2011 RO1220110046 07.03.2011	2008	Manevră	3	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. UZINELE SODICE GOVORA – CIECH CHEMICAL GROUP S.A.	240050 RAMNICU VALCEA, Str. Uzinei nr. 2, Judetul Valcea, Tel: +40250-73.18.52 Fax: +40250-73.33.82	www.usg.ro	-----	RO1120110001 14.01.2011 RO1220110009 14.01.2011	2009	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. FSR RAILSERVIC S.R.L.	Str. Mihail Kogălniceanu nr.59, jud. Alba 510090 - Sebeș Tel/Fax: +40258-80.11.00	NU	-----	RO1120110002 25.01.2011 RO1220110011 25.01.2011	2009	Manevră	2	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

S.C. RAIL OPERATION S S.R.L.	Str. Plaiul Muntelui nr.46B, Tronson I, Et.1, camera 2, sector 1 012864- București Tel: +4021-323.88.67 Fax: +4021-327.08.50	NU	-----	RO1120110009 21.04.2011 RO1220110080 21.04.2011	2009	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. SERVTRANS MENTENANȚE S.A.	Str. Valter Mărăcineanu nr. 28, Mun. Caracal Jud. Olt Tel: +40374-200.216 Fax: +40374-200.215	NU	-----	RO1120100028 30.08.2010 RO1220110175 17.10.2011	2009	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. COMPANIA DE PRODUCȚIE FERVIARĂ S.R.L.	Șos. Brăilei nr. 2, corp 34, jud. Buzău 120118- Buzău Tel: +40238-72.09.57 Fax: +40238-72.09.56	NU	-----	RO1120110005 04.03.2011 RO1220110044 04.03.2011	2011	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an
S.C. U.C.M. REȘIȚA S.A.	P-ța Montreal nr.10, Clădirea World Trade Center, intrarea F, etaj 1, biroul nr. 1, sector1 011469 – București Tel: +40255-21.71.11 fax:+40255-22.30.82	http://www.cmr.ro/	-----	RO1120110007 05.04.2011 RO1220110069 05.04.2011	2008	Manevră	1	0	*	**	NU	< 500 mil. t km /an

NOTĂ : * În conformitate cu legislația în vigoare, aceste date nu se solicită la eliberarea certificatului de siguranță și nu se găsesc în baza de date a ASFR.

** În conformitate cu legislația în vigoare, aceste date nu se găsesc în baza de date a ASFR

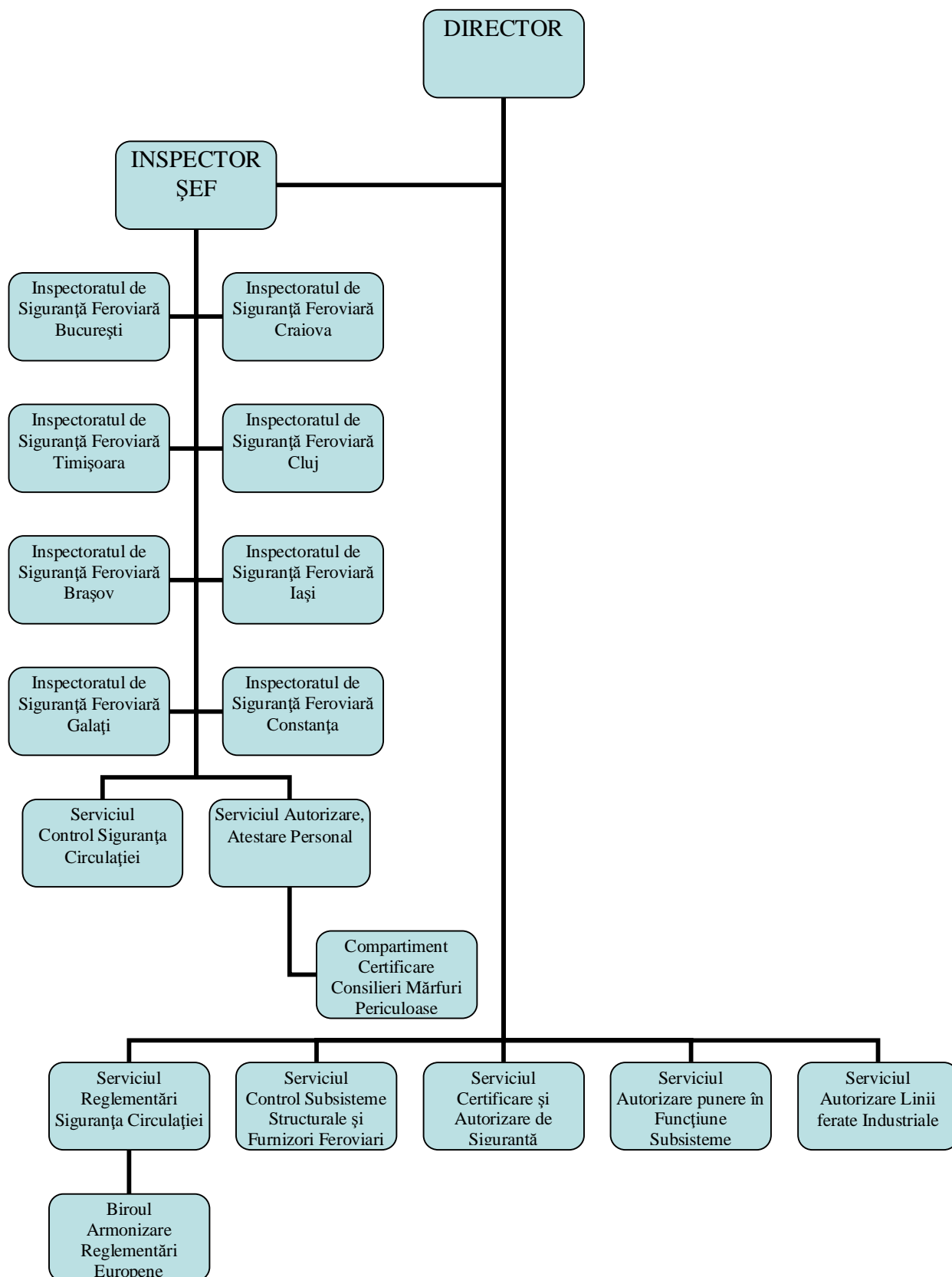
Abbreviations:

HSL = High Speed Line (definition according to Directive 2008/75/EC) /7/

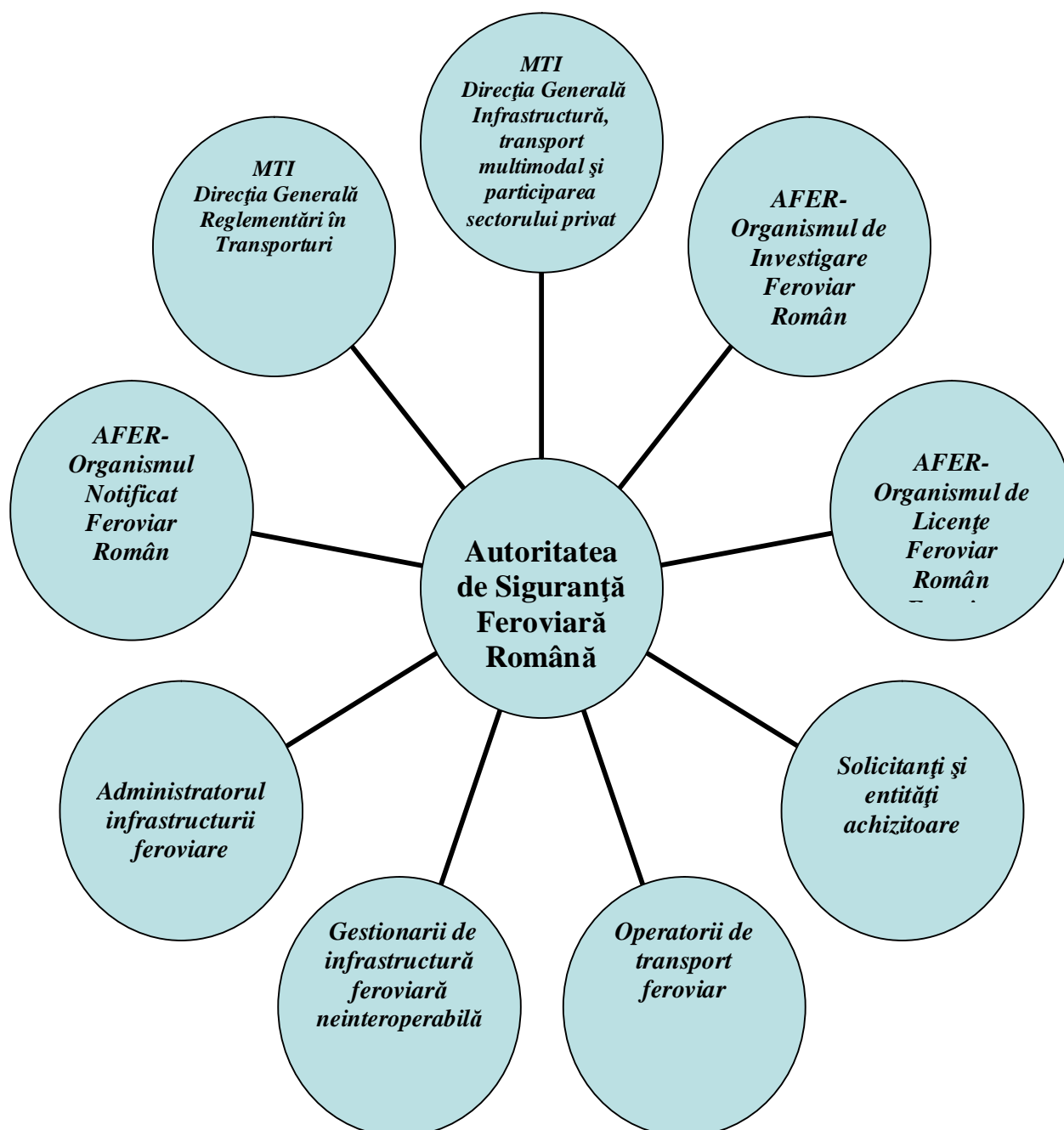
ATP = Automatic Train Protection

LC = Level Crossing

Organigrama Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR



Fluxul organizațional al activităților desfășurate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română



Definițiile utilizate în prezentul raport (în sensul Legii nr. 55/2006 *privind siguranța feroviară* modificată cu H.G. nr. 644/2010, prin care a fost implementată Directiva 2004/49/CE modificată cu Directiva 2009/149/CE), **precum și datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță din anul 2011**

În sensul Legii nr. 55/2006 *privind siguranța feroviară* cu modificările ulterioare, prin care a fost implementată Directiva 2004/49/CE în legislația națională, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

- a) **accident** - un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat ori un lanț specific de asemenea evenimente, care are consecințe dăunătoare. Accidentele se împart în următoarele categorii distincte: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;
- b) **accident grav** - orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau la vătămarea gravă a 5 sau mai multe persoane ori producând pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței;
- c) **accident semnificativ** - orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau ranirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, căii, altor instalații sau mediului ori perturbări importante ale traficului. Se exclud accidentele din ateliere, depozite de material rulant și de componente ale infrastructurii feroviare și depouri;
- d) **pagube importante** - pagubele care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un total de cel puțin 2 milioane euro;
- e) **pagube semnificative produse materialului rulant, căii, altor instalații sau mediului** - daune echivalente cu cel puțin 150.000 euro;
- f) **perturbări importante ale traficului** - suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin 6 ore;
- g) **tren** - unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una ori mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circula izolat, rulant sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fixat inițial la un punct fixat final. Un vehicul feroviar ușor, respectiv o locomotivă care circula izolată sunt considerate trenuri;
- h) **coliziune de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere** - coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau cu: material rulant pentru manevre, respective obiecte fixate sau aflate temporar pe calea ferată ori lângă aceasta, dar nu la trecerile la nivel în cazul în care obiectul a fost pierdut de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea;
- i) **deraiere de tren** - orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele;
- j) **accidente la trecerile la nivel** - accidente la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii, precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată ori lângă aceasta, care au fost pierdute dintr-un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea;
- k) **accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare** - accidentarea uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la acesta ori care s-a desprins de acesta. Se includ persoanele care cad din vehiculele feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte desprinse în timpul călătoriei la bordul vehiculelor;
- l) **incendii ale materialului rulant** - incendiile și exploziile care au loc în vehiculele feroviare, inclusiv încărcatura acestora, atunci când acestea se deplasează între stația de plecare și cea de destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiilor de triere;

- m) **alte tipuri de accidente** - toate accidentele, altele decât "Coliziune de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în gabaritul de libera trecere", "Deraiere de tren", "Accidente la trecerile la nivel", "Accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare" și "Incendii ale materialului rulant";
- n) **călător** - orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată. Pentru statisticile privind accidentele, sunt incluși călătorii care încearcă să urce/coboare în/dintr-un tren în mișcare;
- o) **angajați, inclusiv personalul contractanților și cel al contractanților independenți** - orice persoană al cărei loc de munca este în legătură cu calea ferată și care se află la serviciu în momentul accidentului. Se includ personalul trenurilor și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;
- p) **utilizatori ai trecerilor la nivel** - orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos;
- q) **persoane neautorizate în incintele feroviare** - orice persoană aflată într-o incintă feroviară în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel;
- r) **alte persoane (terți)** - toate persoanele care nu intră în categoriile "călători", "angajați, inclusiv personalul contractanților", "utilizatori ai trecerilor la nivel" sau "persoane neautorizate în incintele feroviare";
- s) **decese (persoană ucisă)** - orice persoană ucisă pe loc sau care decedea în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor;
- t) **vătămări (persoană grav ranită)** - orice persoană ranită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere;
- u) **accident care implică transportul de mărfuri periculoase** - orice accident sau incident supus raportării în conformitate cu Regulamentul privind transportul internațional al mărfurilor periculoase (RID)/Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR);
- v) **mărfuri periculoase** - acele substanțe sau articole al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID;
- w) **sinucidere** - un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări ducând la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă;
- x) **șine rupte** - orice șină care este separată în două ori mai multe părți sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare un gol mai mare de 50 mm în lungime și de 10 mm în profunzime;
- y) **ruperi de roți și de osii** - ruperi ale elementelor esențiale ale roților sau axei, care creează riscul unui accident (deraiere sau coliziune).
- z) **șerpuiți ale căii** - defecte privind continuitatea și geometria căii, care necesită închiderea liniei sau introducerea de restricții de viteză pentru menținerea siguranței;
- aa) **defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului** - orice defecțiune a sistemului de semnalizare al infrastructurii sau al materialului rulant care conduce la informații de semnalizare mai puțin restrictive decât cele cerute;
- bb) **depașirea unui semnal de pericol** - orice situație în care o parte a unui tren depășește limita până la care era autorizat să se deplaseze.
- Deplasare neautorizată înseamnă depășirea:
- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care sistemul automat de control al trenului - ATCS sau sistemul de protecție automată a trenului - ATP nu este operațional;
 - limitei zonei autorizate de deplasare în condiții de siguranță prevăzute de un sistem ATCS sau ATP;
 - unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, conform regulamentelor în vigoare;
 - indicatoarelor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau nerespectarea semnalelor manuale de oprire. Nu se includ cazurile în care vehiculele fără nicio unitate

de tracțiune atașată sau trenurile scăpate, fără personal, depășesc un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite oprirea trenului în fața semnalului.

Datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță

1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Numărul total de accidente semnificative defalcate pe următoarele tipuri: - 217

- a) numărul de coliziuni de trenuri, inclusiv coliziunile cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **1**;
- b) numărul deraierilor de trenuri – **1**;
- c) numărul accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **43**;
- d) numărul persoanelor accidentate (grav rănite și ucise) de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - **166**;
- e) numărul de incendii ale materialului rulant – **1**;
- f) numărul de alte accidente - **5**.

1.2. Numărul total de sinucideri - 76.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

2.1. Numărul total de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase împărțit în următoarele categorii:

- a) numărul de accidente care implică cel puțin un vehicul feroviar care transportă mărfuri periculoase, așa cum este definit în apendicele anexei 1 la Legea 55/2006 modificată prin HG 644/2010 – **1**;
- b) numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase – **0**.

2.2 Numărul persoanelor grav rănite, respectiv ucise ca urmare a accidentelor de la pct. 2.1, defalcate pe următoarele categorii:

- a) călători – **0**;
- b) personal feroviar – **0**;
- c) alte persoane – **0**.

3. Indicatori referitori la persoane grav rănite și ucise

3.1. Numărul total al persoanelor grav rănite, în funcție de tipul accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 151

- a) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **1**;
- b) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a deraierilor de trenuri – **0**;
- c) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **57**;
- d) numărul persoanelor grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – **88**;
- e) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant – **0**;
- f) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a altor tipuri de accidente – **5**.

3.1.1. Numărul total al călătorilor grav răniți, în funcție de tipul accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 15

- a) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **0**;
- b) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a deraierilor de trenuri – **0**;
- c) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **5**;
- d) numărul călătorilor grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - **10**;
- e) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – **0**;
- f) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a altor tipuri de accidente – **0**.

3.1.2. Numărul total al angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 5

- a) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **0**;
- b) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a deraierilor de trenuri – **0**;
- c) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **2**;
- d) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – **3**;
- e) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – **0**;
- f) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a altor tipuri de accidente – **0**.

3.1.3. Numărul total al utilizatorilor trecerilor la nivel grav răniți, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 50

- a) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **0**;
- b) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a deraierilor de trenuri – **0**;
- c) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **50**;
- d) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – **0**;
- e) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – **0**;
- f) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a altor tipuri de accidente – **0**.

3.1.4. Numărul total al persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare grav rănite, în funcție de natura accidentului, împărțit pe următoarele categorii: - 81

- a) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **1**;
- b) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a deraierilor de trenuri – **0**;
- c) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **0**;
- d) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – **75**;
- e) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant – **0**;
- f) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a altor tipuri de accidente – **5**.

3.1.5. Numărul total de alte persoane grav rănite, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii:

- a) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **0**;
- b) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a deraierilor de trenuri – **0**;

- c) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 0;
- d) numărul de alte persoane care au fost grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului– 0;
- e) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant– 0;
- f) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a altor tipuri de accidente– 0.

3.2. Numărul total al persoanelor decedate, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 100

- a) numărul persoanelor decedate ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritudinii – 0;
- b) numărul persoanelor decedate ca urmare a deraierilor de trenuri– 0;
- c) numărul persoanelor decedate ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 22;
- d) numărul persoanelor decedate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 78;
- e) numărul persoanelor decedate ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- f) numărul persoanelor decedate ca urmare a altor tipuri de accident – 0.

3.2.1. Numărul total al călătorilor decedați, în funcție de natura accidentului , împărțit în următoarele categorii: - 0

- a) numărul călătorilor decedați ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritudinii– 0;
- b) numărul călătorilor decedați ca urmare a deraierilor de trenuri– 0;
- c) numărul călătorilor decedați ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel– 0;
- d) numărul călătorilor decedați de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- e) numărul călătorilor decedați ca urmare a incendiilor la materialul rulant– 0;
- f) numărul călătorilor decedați ca urmare a altor tipuri de accidente– 0.

3.2.2. Numărul total al angajaților decedați, incluzând și angajații contractanților, în funcție de natura accidentului , împărțit în următoarele categorii: - 2

- a) numărul angajaților incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritudinii– 0;
- b) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri– 0;
- c) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel– 0;
- d) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului -2;
- e) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- f) numărul angajaților incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.2.3. Numărul total al utilizatorilor trecerilor la nivel decedați, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 22

- a) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritudinii– 0;
- b) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri– 0;
- c) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel - 22

- d) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel uciși de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului– 0;
- e) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant– 0;
- f) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a altor tipuri de accidente– 0.

3.2.4. Numărul total al persoanelor neautorizate decedate, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 76

- a) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – 0;
- b) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri– 0;
- c) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel– 0;
- d) numărul persoanelor neautorizate ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului– 76;
- e) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant– 0;
- f) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.2.5. Numărul total de alte persoane decedate, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii:

- a) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului– 0;
- b) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri– 0;
- c) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel– 0;
- d) numărul de alte persoane ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului– 0;
- e) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant– 0;
- f) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a altor tipuri de accidente– 0.

4. Indicatori referitori la precursori ai accidentelor: - 582

- a) numărul total al șinelor rupte - 580;
- b) numărul total de șerpuiiri ale liniilor de cale ferată - 0;
- c) numărul total al defecțiunilor de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - 0;
- d) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol - 2;
- e) numărul total al roților rupte la materialul rulant aflat în serviciu - 0;
- f) numărul total al osiilor rupte la materialul rulant aflat în serviciu - 0.

5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor

5.1. Costul pentru toate accidentele:

- a) costul total al pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii (exprimat în euro) – 1.061.206,37;
- b) costul total al pagubelor cauzate mediului (exprimat în euro) - 0;
- c) costul întârzierilor ca o consecință a accidentelor (exprimat în euro) - 498.721;
- d) total întârzieri ale trenurilor de călători (exprimat în minute) - 7642;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 2137.

5.2. Costul pentru toate accidentele semnificative:

- a) costul total al pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii (exprimat în euro) – 733583,32;
- b) costul total al pagubelor cauzate mediului (exprimat în euro) - 0;
- c) costul întârzierilor ca o consecință a accidentelor (exprimat în euro) - 311.475;
- d) total întârzieri ale trenurilor de călători (exprimat în minute) - 4473;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 1632.

6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia:

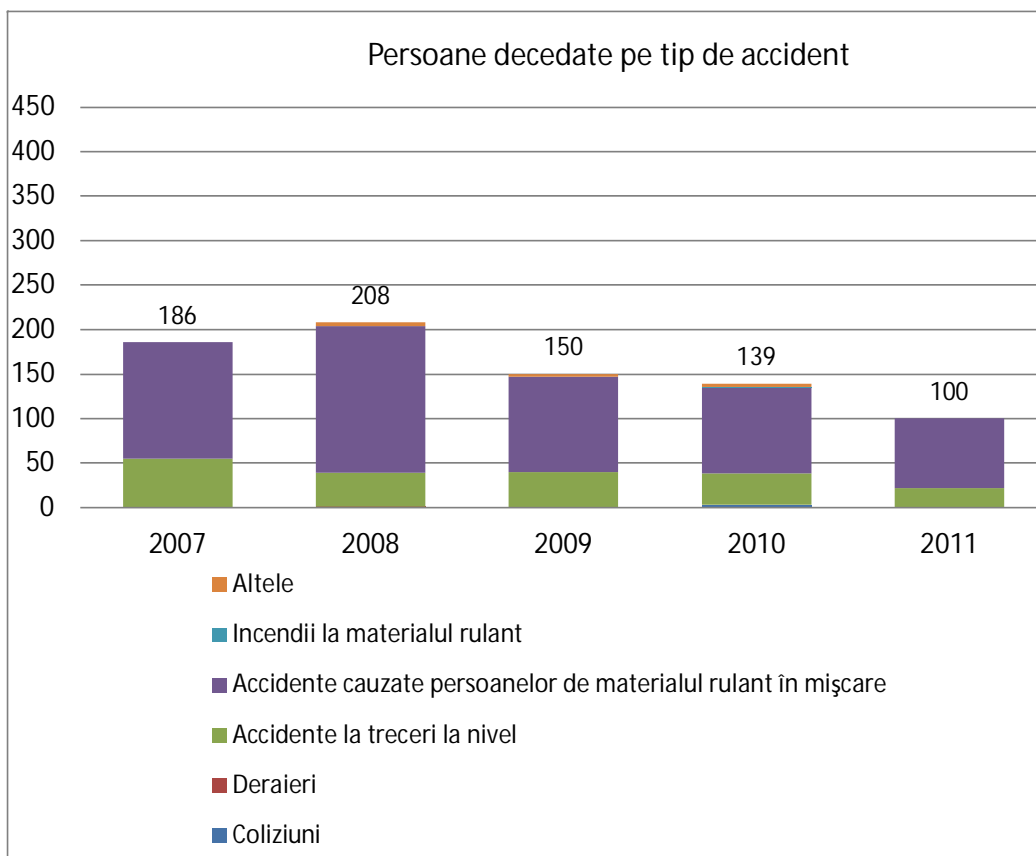
- a) procentajul de linii ferate dotate cu un sistem de protecție automată a trenului (ATP) în funcțiune (exprimat în %) – 97,48;
- b) procentajul de tren * km care utilizează sistemele ATP operaționale (exprimat în %) - 100;
- c) numărul total de treceri la nivel (active și passive) – 5270;
- d) numărul de treceri la nivel active (1795), echipate cu:
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 908;
 - sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 0;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 190;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel , precum și de protecție pe partea căii ferate (număr valoric) - 0;
 - sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 1;
 - sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 695;
 - sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 1;
- d) numărul total de treceri la nivel pasive (număr valoric) - 3475.

7. Indicatori referitori la managementul siguranței:

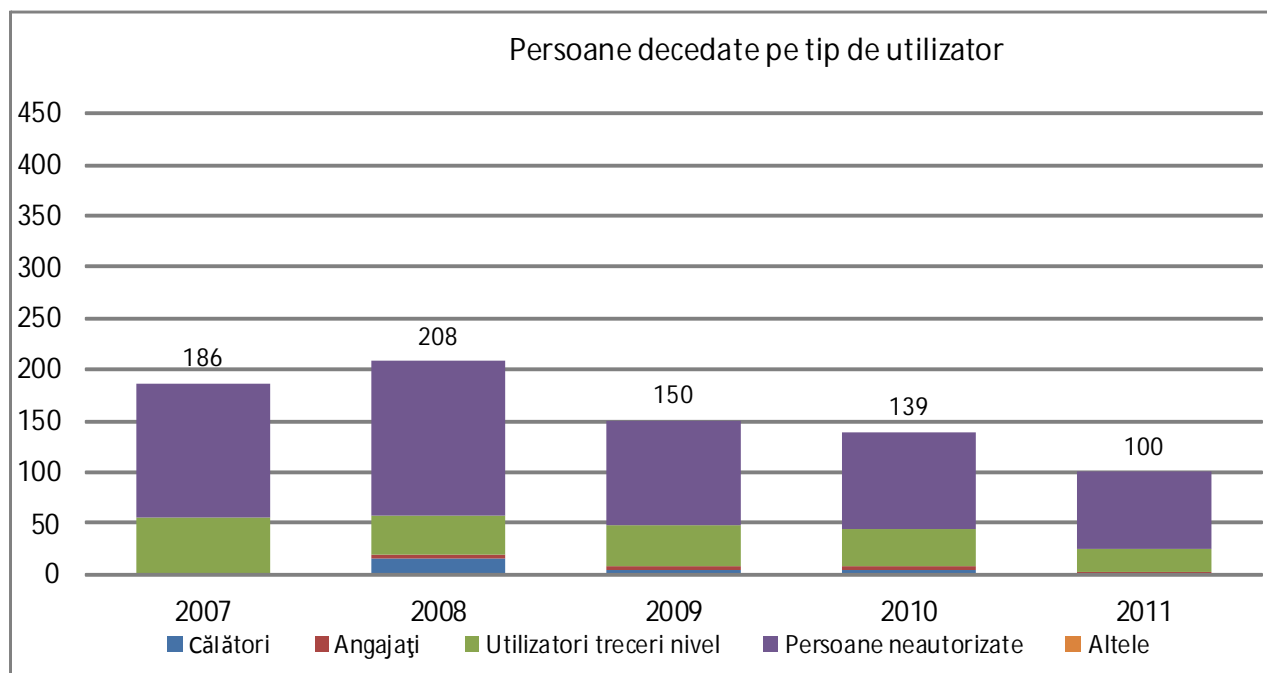
- a) numărul total al auditurilor realizate (număr valoric) - 262;
- b) procentajul auditurilor realizate/necesare (și/sau planificate), (exprimat în %) – 98,8.

8. Date de referință a traficului și infrastructurii:

- a) numărul total de tren * km (exprimat în milioane tren*km) – 104,2;
- b) numărul de călător * km (exprimat în milioane călător*km) – 5141;
- c) numărul de tren de călători * km (exprimat în milioane tren*km) – 79;
- d) numărul de tren de marfă * km (exprimat în milioane tren*km) – 25,20;
- e) numărul de tone marfă * km (exprimat în milioane tone*km) - 17524;
- f) numărul de kilometri ai rețelei de cale ferată (traseu măsurat pe borne kilometrice), (exprimat în km) – 10818;
- g) numărul de kilometri ai liniilor ferate (calea ferată dublă va fi numărată de 2 ori), (exprimat în km) - 20129.

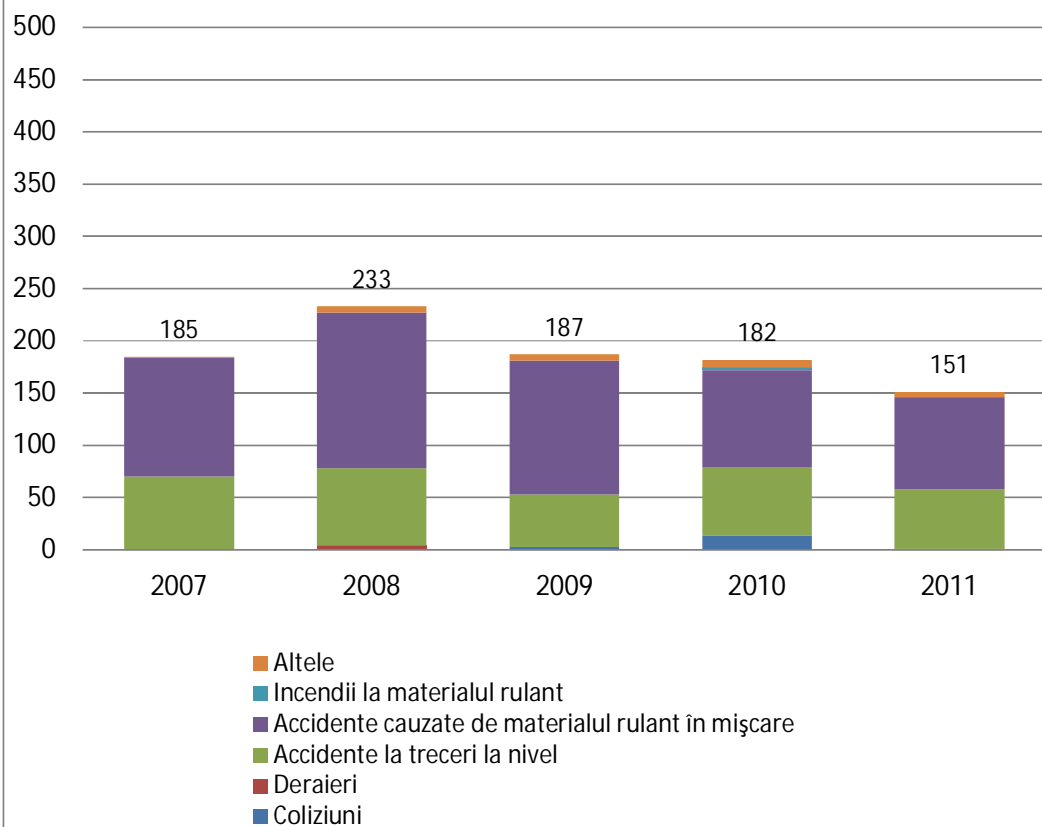


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2007	0	0	55	131	0	0	186
2008	0	1	38	165	0	4	208
2009	0	0	40	107	0	3	150
2010	3	0	35	97	1	3	139
2011	0	0	22	78	0	0	100

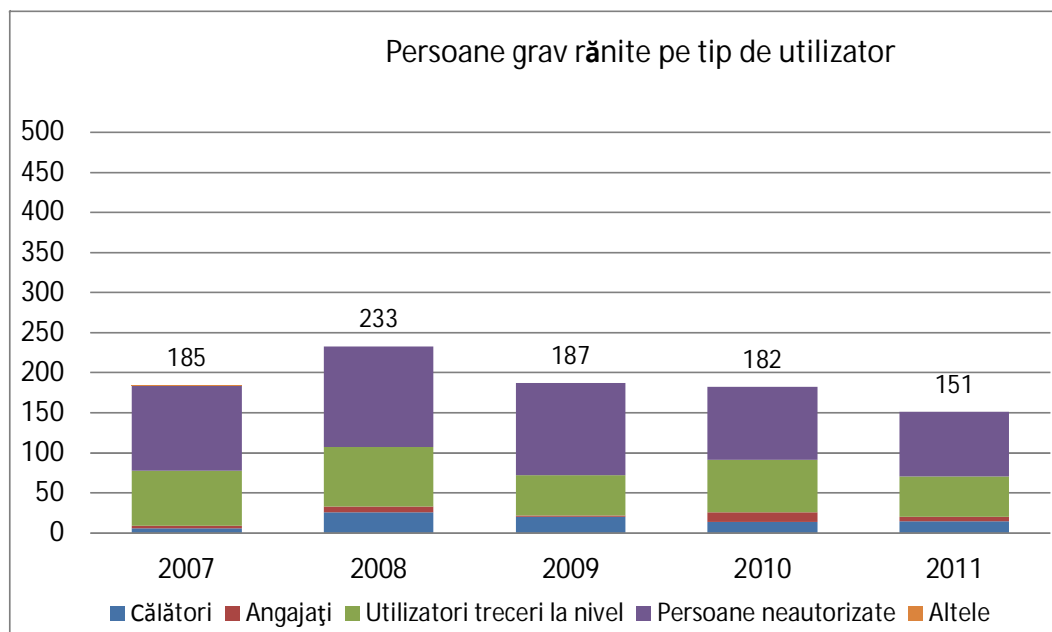


Anul	<i>Călători</i>	<i>Angajați</i>	<i>Utilizatori treceri la nivel</i>	<i>Persoane neautorizate</i>	<i>Altele</i>	<i>Total</i>
2007	0	0	55	131	0	186
2008	15	4	38	151	0	208
2009	4	3	40	103	0	150
2010	4	4	35	96	0	139
2011	0	2	22	76	0	100

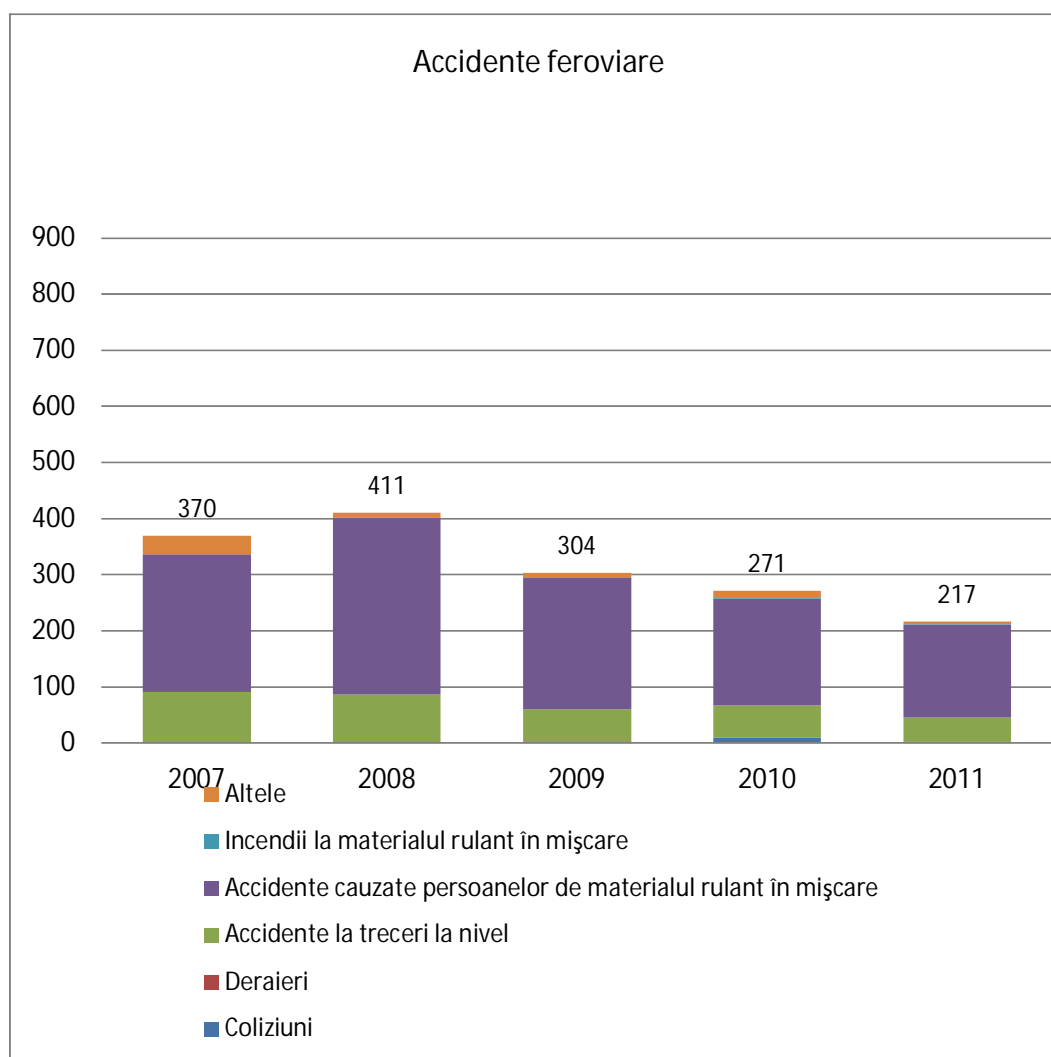
Persoane grav rănite pe tip de accident



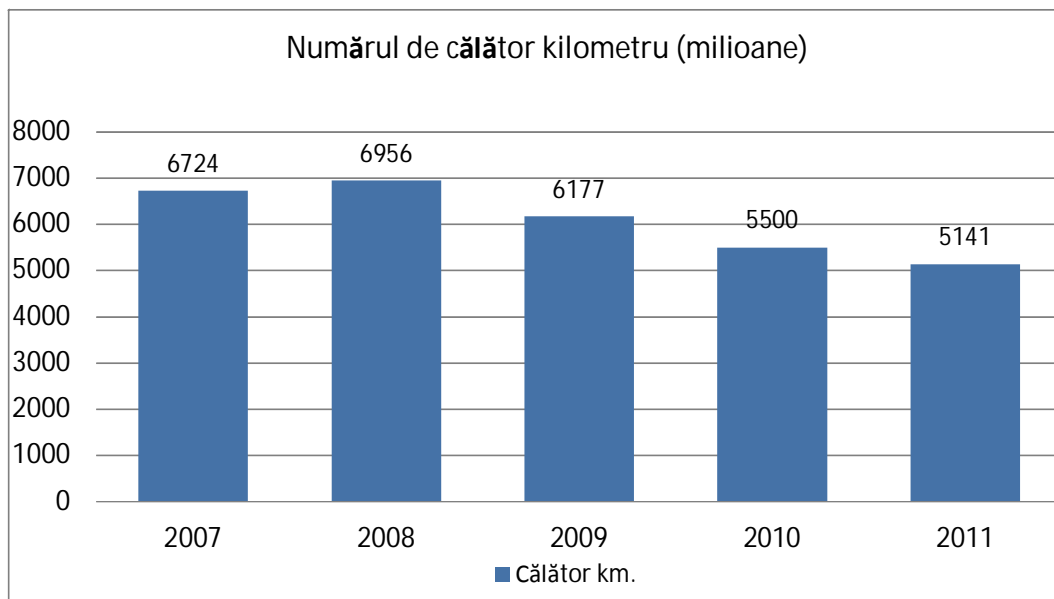
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2007	0	0	70	114	0	1	185
2008	0	4	74	149	0	6	233
2009	3	0	50	128	0	6	187
2010	14	0	65	93	2	8	182
2011	1	0	57	88	0	5	151



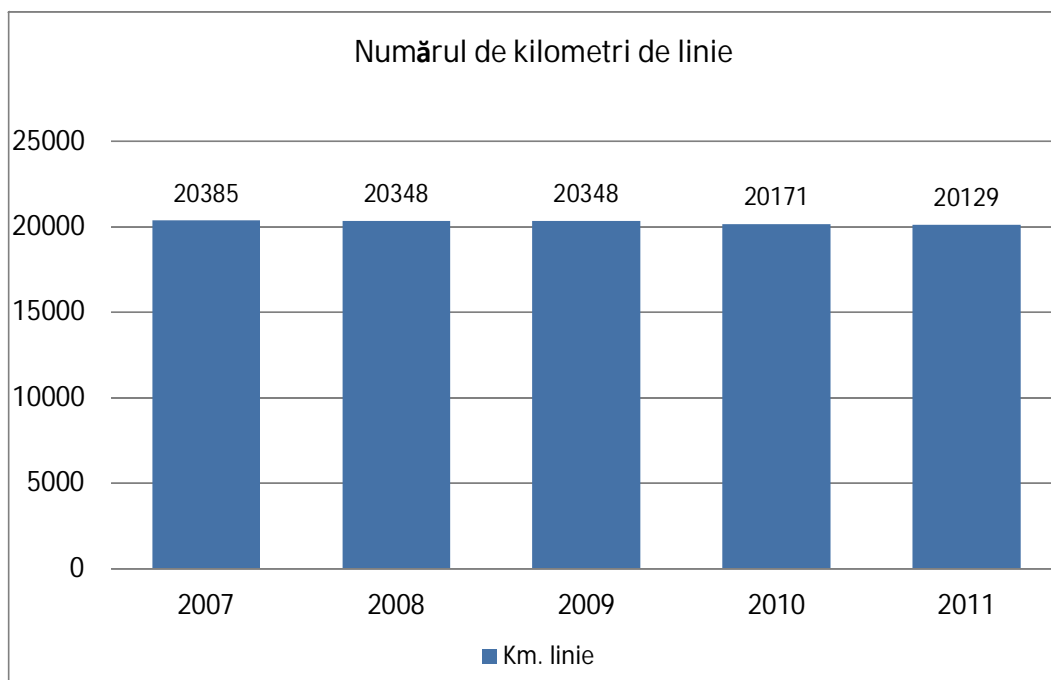
Anul	<i>Călători</i>	<i>Angajați</i>	<i>Utilizatori treceri la nivel</i>	<i>Persoane neautorizate</i>	<i>Altele</i>	<i>Total</i>
2007	6	3	69	106	1	185
2008	26	7	74	126	0	233
2009	20	2	50	115	0	187
2010	14	12	65	91	0	182
2011	15	5	50	81	0	151



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant în mișcare	Altele	Total
2007	0	0	91	245	0	34	370
2008	0	1	86	314	0	10	411
2009	2	1	57	235	0	9	304
2010	10	0	58	190	2	11	271
2011	1	1	43	166	1	5	217

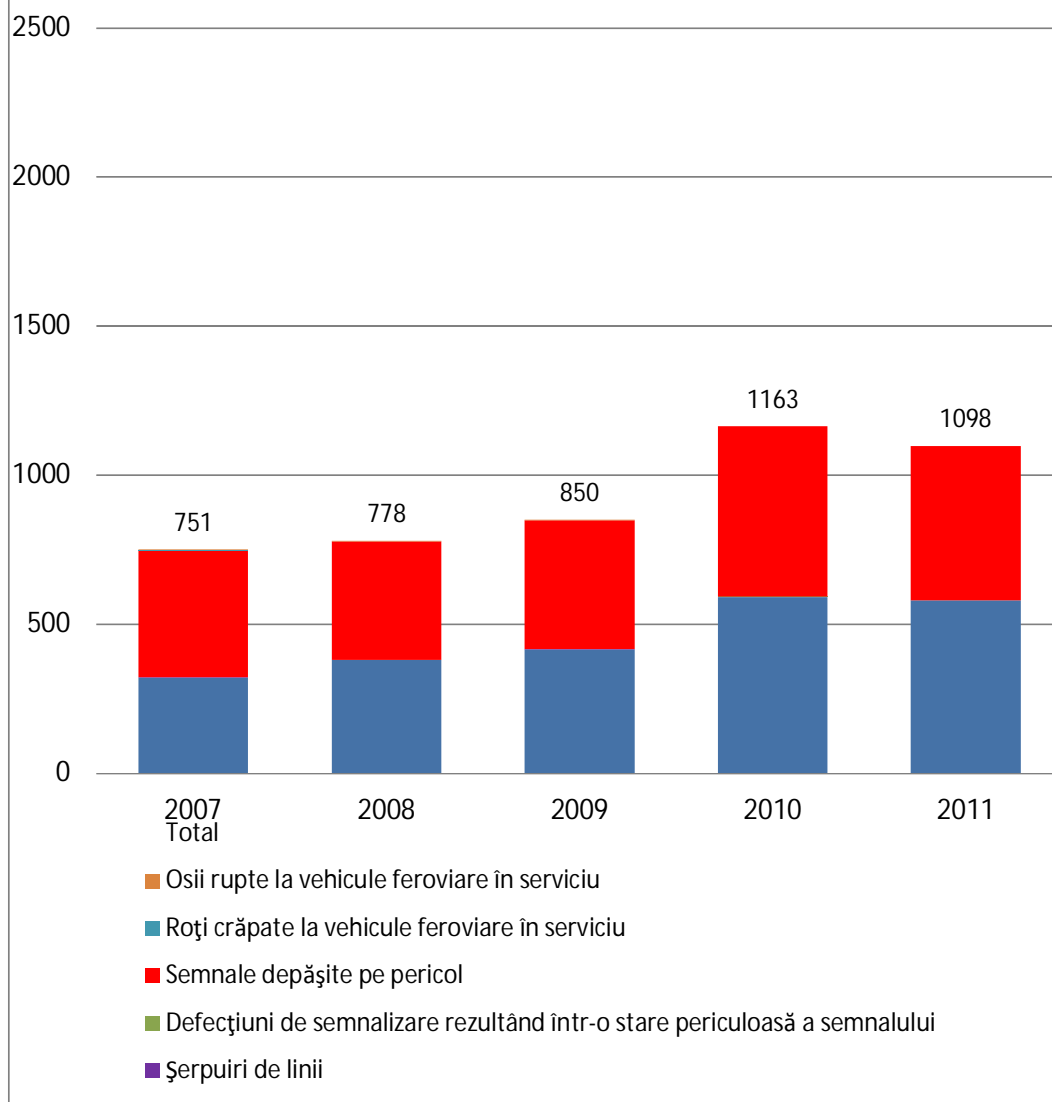


Anul	Călător km
2007	6724
2008	6956
2009	6177
2010	5500
2011	5141



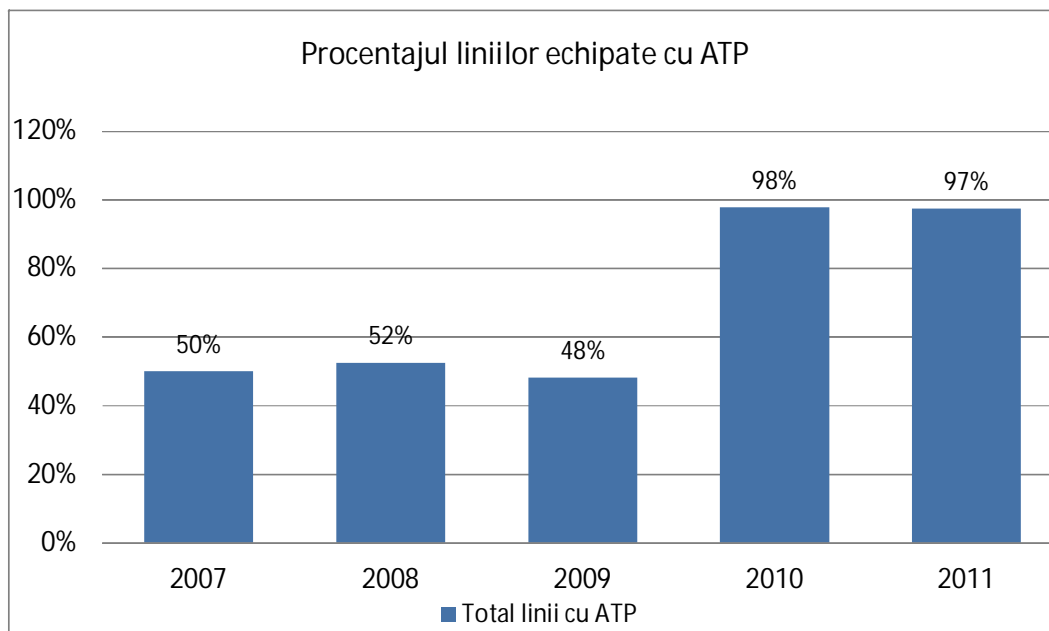
Anul	<i>Km linie</i>
2007	20385
2008	20348
2009	20348
2010	20171
2011	20129

Precursori ai accidentelor pe tipuri

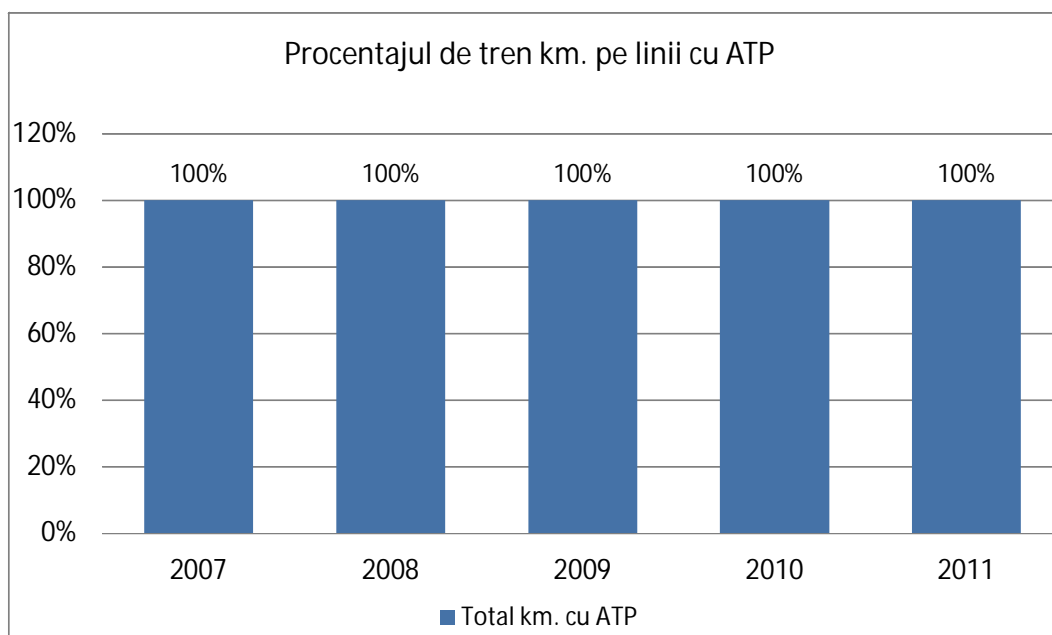


An	Șine rupte	Șerpuiiri de linii	Defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului	Semnale depășite pe pericol	Roți crăpate la vehicule feroviare în serviciu	Osii rupte la vehicule feroviare în serviciu	Total
2007	319	3	0	425	2	2	751
2008	380	0	0	396	0	2	778
2009	414	3	0	432	0	1	850
2010	591	0	1	571	0	0	1163
2011	580	0	0	518	0	0	1098

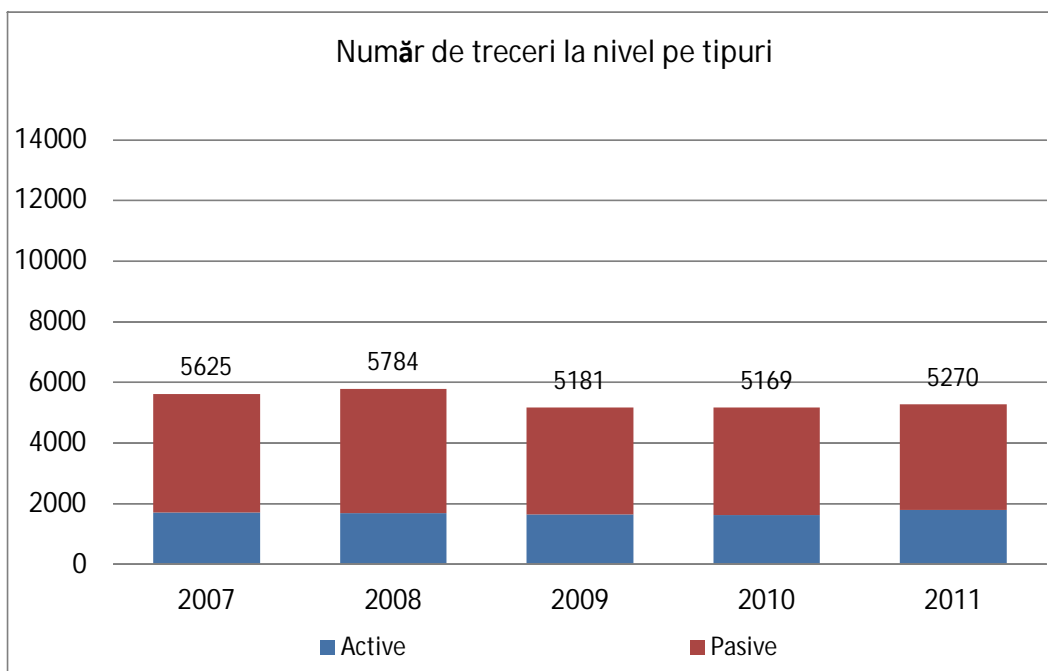
Procentajul liniilor echipate cu ATP



An	Total linii cu ATP
2007	0,50
2008	0,52
2009	0,48
2010	0,98
2011	0,97



An	Total km cu ATP
2007	1,00
2008	1,00
2009	1,00
2010	1,00
2011	1,00



An	Active	Pasive	Total
2007	1718	3907	5625
2008	1698	4086	5784
2009	1644	3537	5181
2010	1632	3537	5169
2011	1795	3475	5270

Modificările importante din legislație și reglementările feroviare specifice.

Legislație Națională Generală de Siguranță Feroviară	Legea nr. 65/10.05.2011 pentru <i>modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară.</i> - data aplicării: 19.05.2011 - motivație: transpunerea în legislația din România a Directivei 2008/110/CE.
Legislație despre autoritatea națională de siguranță	
Legislație despre organismele notificate, controlori, organisme terțe părți pentru înregistrare, examinare, etc.	
Reguli naționale despre siguranța circulației	OMTI nr. 153/03.03.2011 privind <i>Modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare – nr. 005, aprobat prin OMTCT nr. 1816/2005, și pentru definirea categoriilor de trenuri de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători.</i> - data aplicării: 11.12.2011 - motivație: A. Modificarea categoriilor de trenuri operate de SNTFC „CFR Călători” SA, stabilită în cadrul contractului de servicii publice pentru perioada 2008 - 2011 al SNTFC „CFR Călători” SA, încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. B. Dispozițiile și terminologia utilizată pentru serviciile de transport feroviar de călători, prevăzută în legislația comunitară aprobată de Directiva 91/440/CEE, precum și de directivele și regulamentele din pachetele legislative feroviare 1, 2, 3 (cu prioritate Regulamentul 1371/CE/2007 ”Drepturile și obligațiile Călătorilor”), a fost necesar ca actuala structură de trenuri (personale, accelerate, rapide și inter – city) să fie înlocuită cu o structură nouă, prin adoptarea terminologiei definite explicit pentru serviciile feroviare și utilizată în toată legislația europeană, și anume trenuri intercity (IC), interregio (IR) și regio (R).
Reguli despre țintele și metodele naționale de siguranță	
Reguli despre cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificării siguranței operatorilor feroviari	1. OMTI nr. 884/03.11.2011 pentru modificarea și completarea OMT nr. 535/2007 privind <i>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.</i>

- data aplicării: 22.12.2011

- motivație:

I. Actualizarea prevederilor acestui act normativ ca urmare a modificării și completării Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară prin Hotărârea Guvernului nr. 644/2010, care transpune Directiva 2009/149/CE a Comisiei din 27 noiembrie 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 costului accidentelor și prin Legea nr. 65/2011, care transpune prevederile Directivei 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 2008 de modificare a Directivei 2004/49/CE;

II. Crearea cadrului legal pentru punerea în aplicare a:

a. *Regulamentului (CE) NR. 352/2009 al Comisiei din 24 aprilie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului prevăzută la articolul 6 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului;*

b. *Regulamentului (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei din 09 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară;*

c. *Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr.653/2007 privind utilizarea unui format european comun pentru certificatele de siguranță și documentele de cerere în conformitate cu art. 10 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului și valabilitatea certificatelor de siguranță prevăzute de Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului.*

III. Încadrarea activităților de transport feroviar de marfă și de călători și a manevrei feroviare în codurile CAEN revizuite, prevăzute în legislația națională;

IV. Modificarea valabilității certificatului de siguranță acordat pentru prima dată unui operator de transport feroviar, în scopul monitorizării mai eficiente a acestuia în primul an de activitate și completarea cerințelor de acordare a certificatului de siguranță partea B, rezultate din experiența aplicării până în prezent a Ordinul ministrului transporturilor nr.535/2007;

V. Completarea cazurilor de exceptare de la aplicarea prevederilor ordinului cu cele prevăzute la art.2, alin.(2), lit.d) și lit.e) din Legea nr. 55/2006, cu modificările și completările ulterioare.

2. OMTI nr. 925/14.11.2011 *pentru modificarea și completarea OMLPTL nr. 117/2003 privind efectuarea probelor de frână și circulația automotorului DESIRO.*

- data aplicării: 22.12.2011

- motivație: deservirea de către conductorul de tren a trenului compus din automotoare dotate cu calculator de bord (tip DESIRO), conductor

	care trebuie să fie autorizat pentru manipularea instalațiilor de siguranța circulației cu care sunt echipate automotoarele, pentru menținerea pe loc a acestora și/sau în circulația trenurilor în cazul conducerii simplificate.
Reguli despre cerințele pentru sistemele de management al siguranței și autorizarea de siguranță a managerilor de infrastructură	<p>1. OMTI nr. 135/24.02.2011 privind <i>Completarea art. 28 din Instrucția de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii - nr. 314, aprobată prin Ordinul Adjunctului Ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor nr. 89/1989</i></p> <p>- data aplicării: 24.02.2011;</p> <p>- motivație: completarea art. 28 pentru cazul lucrărilor de reabilitare / modernizare / reparații linii.</p> <p>2. OMTI nr. 586/05.08.2011 pentru <i>aprobarea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța de circulație Voislova – Bouțari și retur.</i></p> <p>- data aplicării: 05.09.2010;</p> <p>- motivație: stabilirea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța de circulație Voislova – Bouțari și retur.</p>
Reguli privind cerințele pentru deținătorii de vagoane	
Reguli privind entitățile responsabile cu mentenanța	
Reguli despre cerințele pentru atelierele de întreținere	<p>OMTI nr. 315/2011 privind <i>aprobarea Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate".</i></p> <p>- data aplicării: 15.06.2011;</p> <p>- motivație: stabilirea tipurilor de revizii și reparații planificate la care sunt supuse vehiculele feroviare, succesiunea efectuării acestora, normele de timp (zile, luni, ani) sau normele de kilometri parcurși la care vehiculele feroviare sunt retrase din serviciu pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate.</p>
Reguli naționale de siguranță pentru Rus și reguli naționale de siguranță pentru alți actori din domeniul feroviar	
Reguli despre cerințele pentru autorizarea punerii în uz și menținerii materialului rulant nou și alterat în mod semnificativ, incluzând reguli pentru schimbul materialului rulant între operatorii feroviari,	

<p>sistemele de înregistrare și cerințele necesare la procedurile de testare</p>	
<p>Reguli generale de operare a rețelei feroviare incluzând regulile legate de procedurile de semnalizare și trafic</p>	
<p>Reguli care arată cerințele pentru reguli adiționale interne pentru operare (regulile companiei) care trebuie stabilite de către managerii de infrastructură și operatorii feroviari</p>	
<p>Reguli despre cerințele pentru personalul care executa sarcini critice de siguranță, incluzând criteriu de selectare, gimnastică medicală, instrucție și certificare profesională</p>	<p>OMTI nr. 82/31.01.2011 pentru <i>modificarea anexei nr. 1 la 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 – CENAFER.</i></p> <p>- data aplicării: 16.02.2011;</p> <p>- motivație: proiectul de act normativ conține modificări și completări la unele articole din OMTI nr.815/12.10.2010, având la bază solicitările Federațiilor Sindicale din domeniul feroviar, privind:</p> <p>a) perfecționarea din punct de vedere profesional la organismul de certificare a competențelor profesionale;</p> <p>b) unele condiții de încetare temporară a valabilității documentelor referitoare la dobândirea abilităților practice specifice;</p> <p>c) confirmarea periodică a competențelor profesionale;</p> <p>d) dreptul personalului cu responsabilități în siguranța circulației la o copie a documentului care atestă rezultatul evaluării periodice;</p> <p>e) condițiile de instruire pentru mecanicii de locomotivă și ale mecanicilor ajutoari de locomotivă.</p> <p>OMTI nr. 79/28.01.2011 <i>privind Instituirea unor măsuri suplimentare de siguranță feroviară aplicabile administratorului infrastructurii feroviare publice, gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă, operatorilor de transport feroviar și operatorilor economici – furnizori feroviari – autorizați să efectueze lucrări de</i></p>

construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare, care dețin și utilizează drezine autopropulsate, utilaje de cale sau altele similare acestora.

- data aplicării: 02.02.2011

- motivație: urmare a producerii în perioada octombrie 2009 - noiembrie 2010 a unei serii de accidente feroviare grave și incidente feroviare în sistemul de transport feroviar din România, precum și repetabilitatea erorilor umane care au stat la baza producerii acestor accidente și incidente feroviare, pentru prevenirea apariției în viitor a altor erori umane în activitatea de exploatare feroviară, a fost necesară dispunerea unor măsuri suplimentare de siguranță feroviară, după cum urmează:

A. O verificare profesională suplimentară a cunoștințelor personalului din sistemul de transport feroviar din România aparținând administratorului / gestionarilor de infrastructură feroviară, operatorilor de transport feroviar și operatorilor economici – furnizori feroviari - autorizați să efectueze lucrări de construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare, care dețin și utilizează drezine autopropulsate, utilaje de cale sau alte utilaje similare acestora, după cum urmează:

- pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației care își desfășoară activitatea cu atribuții în organizarea, conducerea activității de transport feroviar/operațiunilor de manevră feroviară și de siguranța circulației – o examinare suplimentară efectuată de către CENAFER;

- pentru personalul de specialitate al operatorilor economici menționați anterior, care asigură pregătirea, perfecționarea și participă în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației, atestat de către AFER, conform art. 15 din Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr. 002/2001, aprobat prin OMLPTL nr. 1186/2001 – o examinare suplimentară efectuată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR din cadrul AFER.

Menționăm faptul că aceste activități suplimentare se vor efectua de către CENAFER și AFER fără a se percepe tarifele specifice, aspect ce nu presupune cheltuieli suplimentare din partea operatorilor economici implicați.

B. Efectuarea unei acțiuni de inspecție de stat de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR prin Inspectoratele de Siguranță Feroviară privind:

- respectarea modului de circulație și deservire a mașinilor și utilajelor pentru construirea, modernizarea, întreținerea și repararea căii și liniei de contact;

- respectarea prevederilor OMLPTL 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 componența comisiilor medicale și psihologice de siguranța circulației*, conform art. 13 din Anexa nr. 1 la acest 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.
Reguli despre anchetarea accidentului și incidentelor incluzând recomandarea	
Reguli despre indicatori naționali de siguranță incluzând modul de colectare și analizare al indicatorilor	
Reguli despre cerințele pentru autorizarea punerii în uz a infrastructurii (căi, poduri, energie, ATC, radio, semnalizare, traversare la nivel, peroane, etc.)	OMTI nr. 443/15.06.2011 pentru aprobarea <i>Normelor privind autorizarea pentru punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite sau modernizate.</i> - data aplicării: 29.07.2011 - motivație: elaborat în conformitate cu prevederile art.9, alin. (5) din anexa la Hotărârea Guvernului nr.2299/2004, <i>pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr.60/2004, privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de Compania Națională de Căi Ferate ” C.F.R.” – S.A., pentru deținătorii de linii ferate industriale nou construite sau modernizate, în scopul autorizării pentru punerea în funcțiune.</i>

Dezvoltarea certificării și autorizării de siguranță – date numerice**E.1. Certificate de Siguranță conform Directivei 2004/49/CE**

A. Pentru a asigura că informațiile de pe ERADIS sunt funcționale, vă rugăm să furnizați numărul certificatelor existente în ERADIS care erau valabile la sfârșitul anului de raportare		Număr total de certificate	Număr de certificate Part A în ERADIS	
B. Vă rugăm să asigurați ca informațiile furnizate în acest tabel sunt în conformitate cu informațiile oferite la secțiunea "G. Supravegherea Operatorilor Feroviari și a Gestionarilor de Infrastructură "				
E.1.1. Număr de certificate Part A emise în anul de raportare și în anii anteriori și rămase valide la sfârșitul anului 2011		46	46	

C. Pentru a asigura că informațiile de pe ERADIS sunt funcționale, vă rugăm să furnizați numărul certificatelor existente în ERADIS care erau valabile la sfârșitul anului de raportare		Număr total de certificate	Număr de certificate Part B în ERADIS	
D. Vă rugăm să asigurați ca informațiile furnizate în acest tabel sunt în conformitate cu informațiile oferite la secțiunea "G. Supravegherea Operatorilor Feroviari și a Gestionarilor de Infrastructură "				
E.1.2. Numărul certificatelor de siguranță Part B emise în anul de raportare și în anii anteriori de către statul dvs. membru și rămase valabile în anul 2011	Număr de certificate Part B, pentru care Partea A a fost emisă în Statul dvs. Membru	226	226	
	Număr de certificate Part B, pentru care Partea A a fost emisă în alt Stat Membru	0	0	

Vă rugăm să furnizați nr. de cereri intrate pentru certificate Part A, primite în anul de raportare curent, pentru certificate noi sau pentru certificate existente care necesită a fi reînnoite sau actualizate/modificate			A	R	P
E.1.3. Număr de cereri noi de Certificate de Siguranță Part A, prezentate de Operatori Feroviari în anul 2011	28	Certificate noi	6	0	0
		Certificate actualizate/modificate	6	0	0
		Certificate reînnoite	16	0	0

Vă rugăm să furnizați nr. de cereri intrate pentru certificate Part B, primite în anul de raportare curent, pentru certificate noi sau pentru certificate existente care necesită a fi reînnoite sau actualizate/modificate			A	R	P
E.1.4. Număr de cereri noi de Certificate de Siguranță Part B, prezentate de Operatori Feroviari în anul	În cazul în care Partea A a fost emisă în Statul dvs. Membru	Certificate noi	10	0	0
		Certificate actualizate/modificate	168	0	0
		Certificate reînnoite	47	0	0

2011	În cazul în care Partea A a fost emisă în alt Stat Membru	Certificate noi	0	0	0
		Certificate actualizate/modificate	0	0	0
		Certificate reînnoite	0	0	0

A = Cerere acceptată, certificatul este deja emis

R = Cerere respinsă, nu a fost emis niciun certificat

P = Cazul este încă în curs, nu s-a eliberat niciun certificat până în prezent

Pentru a asigura că informațiile de pe ERADIS sunt funcționale, vă rugăm să furnizați numărul certificatelor din ERADIS revocate la sfârșitul anului de raportare	Număr total de certificate revocate în anul 2011	Număr de certificate revocate în ERADIS (care au fost revocate în 2011)
E 1.5 Număr de certificate Part A revocate în anul curent de raportare	6	6
E 1.6 Număr de certificate Part B revocate în anul curent de raportare	168	168

E.1.7. Lista țărilor în care RUs, care aplică pentru un Certificat de Siguranță Part B în Statul dvs. Membru, și-au obținut Certificatul de Siguranță Part A

Denumirea RU	Statul Membru în care a fost emis Certificatul de Siguranță Part A
nu	Nu e cazul

E.2. Autorizații de Siguranță în conformitate cu Directiva 2004/49/CE

Vă rugăm să asigurați ca informațiile furnizate în acest tabel sunt în conformitate cu informațiile oferite la secțiunea ‘‘G. Supravegherea Operatorilor Feroviari și a Gestionarilor de Infrastructură ‘‘	Număr total de autorizații de siguranță		
E.2.1. Numărul Autorizațiilor de Siguranță valabile emise Gestionarilor de Infrastructură în anul de raportare și în anii anteriori și rămase valabile la sfârșitul anului 2011	11		

Îndrumare: Vă rugăm să furnizați nr. de cereri intrate pentru Autorizații de Siguranță, primite în anul de raportare curent, pentru autorizații noi sau pentru autorizații existente care necesită a fi reînnoite sau actualizate/modificate				
E.2.2. Numărul cererilor de Autorizații de Siguranță, prezentate de Gestionarii de Infrastructură în anul 2011	Autorizații noi	1	0	0
	Autorizații actualizate/modificate	3	0	0
	Autorizații reînnoite	2	0	0

A = Cerere acceptată, autorizația este deja emisă

R = Cereri respinse, nu a fost emisă nicio autorizație

P = Cazul este încă în curs, nu s-a eliberat nicio autorizație până în prezent

E 2.3 Număr de Autorizații de Siguranță revocate în anul de raportare curent	7
--	---

E.3. Aspecte procedurale – Certificate de Siguranță part A

		Nou	Actualizat /modificat	Reînnoit
Durata medie de timp în anul 2011 de la primirea cererii, cu informațiile solicitate și remiterea finală a unui Certificat de Siguranță Part A pentru Operatorii Feroviari		10 zile	10 zile	10 zile

E.4. Aspecte procedurale – Certificate de Siguranță part B

		Nou	Actualizat /modificat	Reînnoit
Durata medie de timp în anul 2011 de la primirea cererii, cu informațiile solicitate și remiterea finală a unui Certificat de Siguranță Part B pentru RUs	În cazul în care partea A a fost emisă în Statul dvs. Membru	10 zile	10 zile	10 zile
	În cazul în care partea B a fost emisă în alt Stat Membru	nu	nu	nu

E.5. Aspecte procedurale – Autorizații de Siguranță

		Nou	Actualizat /modificat	Reînnoit
Durata medie de timp în anul 2011 de la primirea cererii, cu informațiile solicitate și remiterea finală a unei Autorizații de Siguranță pentru IMs		10 zile	10 zile	10 zile