

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ –
AFER**



**AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ
ROMÂNĂ - ASFR**



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

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

**Raportul anual
al Autorității de Siguranță
Feroviară Română
- 2013 -**

Cuprins

A. Introducere	3
1. Scopul și domeniul de aplicare.....	3
2. Schimbări organizatorice semnificative.....	4
B. Realizarea generală a siguranței și strategia	5
1. Principalele concluzii cu privire la anul de raportare.....	5
2. Strategie națională de siguranță programe și inițiative.....	6
3. Revizuire a anului precedent	7
4. Zone pe care se va concentra atenția în anul viitor.....	7
C. Dezvoltarea în domeniul realizării siguranței	8
1. Analiza detaliată a ultimelor trenduri înregistrate.....	8
2. Rezultatele recomandărilor de siguranță.....	17
3. Măsuri neimplementate în ceea ce privește recomandările de siguranță.....	18
D. Supravegherea	20
1. Strategie și plan/planuri.....	20
2. Resursele umane.....	21
3. Competență.....	21
4. Luarea deciziei.....	21
5. Coordonare și cooperare.....	21
6. Constatări din măsurile luate.....	22
E. Certificare și autorizare	23
1. Ghid.....	23
2. Contacte cu alte NSA-uri.....	23
3. Aspecte procedurale.....	23
4. Feed – back.....	23
F. Modificări în legislație	23
1. Directiva de siguranță feroviară.....	23
2. Modificări în legislație și reglementare.....	24
G. Aplicarea metodelor de siguranță comune cu privire la evaluarea riscului și evaluare	24
1. Experiența Autorității de Siguranță Feroviară Române.....	24
2. Feed – back de la părțile interesate.....	24
3. Revizuirea regulilor naționale de siguranță, luând în considerare Regulamentul CE cu privire la metodele de siguranță comune privind evaluarea riscului.....	24
H. Derogări în ceea ce privește schema de certificare a Entităților Responsabile cu Întreținerea vagoanelor de marfă- ERI	25

Anexa A – Indicatori de siguranță comuni

Anexa B – Modificări în legislație

A. Introducere

1. Scopul și domeniul de aplicare

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 specificație tehnică de interoperabilitate - STI;
- 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 administratorul/gestionarii 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 Registrul Național al Vehiculelor - RNV și dacă informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;
- g) certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei.

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 de siguranță comuni (ISC);
- b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- d) rezultatele și experiența cu privire la controlarea administratorului/gestionarilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR întocmește prezentul raport anual cu activitățile sale din anul 2013, 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 Autorității Feroviare Române – AFER.

Publicul țintă al prezentului raport este constituit din:

- administratorul de infrastructură feroviară - CNCF „CFR” SA;
- gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă: S.C. RC - CF TRANS SRL, S.C. TRANSFEROVIAR GRUP S.A., S.C. RG HOLZ COMPANY SRL, S.C. VIROMET S.A., S.C. VIATERRA SPEDITION S.R.L., S.C. CONSTRUCȚII CĂI FERATE S.A., S.C. SERVTRANS INVEST S.A., S.C. GRUP FEROVIA ROMÂN S.A., S.C. APRIA S.R.L., S.C. VEST TRANS RAIL S.R.L.;
- operatorii de transport feroviar: SNTFM ”CFR MARFĂ” S.A., SNTFC ”CFR CĂLĂTORI” S.A., S.C. UNICOM TRANZIT S.A, S.C. SERVTRANS INVEST S.A., S.C. GRUP FEROVIA ROMÂN S.A., S.C. VIA TERRA SPEDITION SRL, S.C. TRANSFEROVIAR GRUP S.A., S.C. SOFTRANS S.R.L., S.C. DB SCHENKER RAIL ROMÂNIA S.R.L., S.C. CARGOTRANS VAGON S.A., S.C. TRANS

EXPEDITION FERROVIAR S.R.L., S.C. CONSTANTIN GRUP S.R.L., S.C. REGIOTRANS S.R.L., S.C. TRANSBLUE S.R.L., S.C. REGIONAL S.R.L., S.C. DORI TRANS S.R.L., S.C. RAIL FORCE S.R.L., S.C. VEST TRANS RAIL S.R.L., S.C. RAIL CARGO CARRIER ROMÂNIA S.R.L., S.C. GRUP TRANSPORT FERROVIAR S.A., S.C. ELECTRO COMP S.R.L., S.C. CAPTRAIN ROMÂNIA S.R.L., S.C. TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI S.R.L., S.C. CER – FERSPED S.A., S.C. TRANS RAIL S.R.L., COLAS RAIL Ltd., S.C. INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L., S.C. TIM RAIL CARGO S.R.L., S.C. INTERNAȚIONAL RAIL TANSPORT S.R.L., S.C. TEHNOTRANS FERROVIAR S.R.L, precum și alte organisme și operatori economici din domeniul feroviar.

2. Schimbări organizatorice semnificative

La data de 10.10.2013, a fost înființat în cadrul ASFR Serviciul Audit care are ca obiect de activitate efectuarea activităților de audit de siguranță feroviară.

Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Serviciului Audit îi revin următoarele atribuții și responsabilități:

- a) efectuarea acțiunilor de audit de supraveghere în cadrul organizațiilor din sistemul feroviar: operatori de transport feroviar, administrator/gestionari de infrastructură feroviară, furnizori feroviari;
- b) organizarea cadrului de efectuare a acțiunilor de audit de supraveghere în conformitate cu legislația feroviară națională și europeană de specialitate;
- c) întocmirea planurilor anuale, respectiv a planurilor lunare de audit de supraveghere în conformitate cu prevederile O.M.T.I. nr. 535/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- d) actualizarea planurilor de audit de supraveghere în conformitate cu sarcinile de audit trasate de conducerea executivă a ASFR, în conformitate cu prevederile NORMEI pentru acordarea certificatelor de siguranță, anexă la O.M.T.I. nr. 535/2007, cu modificările și completările ulterioare, cap.II, art.7, alin.6, lit.d);
- e) verificarea îndeplinirii cerințelor stabilite în Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară și în Regulamentul (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei din 10 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea autorizației de siguranță feroviară;
- f) comunicarea către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar a rezultatelor auditului de supraveghere, inclusiv observațiile și neconformitățile constatate în cadrul acțiunilor de audit de supraveghere;
- g) informează conducerea ASFR asupra rezultatelor auditului de supraveghere, inclusiv asupra măsurilor propuse în conformitate cu prevederile NORMEI pentru acordarea certificatelor de siguranță, anexă la O.M.T.I. nr. 535/2007, cu modificările și completările ulterioare, cap.VIII și IX;
- h) când este necesar, elaborează observații și propuneri pentru completarea cadrului de reglementare în domeniul auditului de siguranță.

Începând cu data de 27.05.2013, a fost demarată activitatea de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 445/2011, dată cu care a fost preluată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, activitatea de supraveghere a agenților economici certificați pentru funcția de întreținere.

B. Realizarea generală a siguranței și strategia

1. Principalele concluzii privind anul de raportare

a) În anul 2013, 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 (denumit în continuare 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/sau ai administratorului de infrastructură/gestionarilor de infrastructură, operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate implicați, respectiv numai de către reprezentanți ai administratorului de infrastructură/gestionarilor de infrastructură, 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.

b) În anul **2013** s-a produs un număr total de **79 de coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate** (animale nesupravegheate, autovehicule aflate în gabaritul de liberă trecere al căii ferate, stânci, copaci, atelaje, etc.). Niciun caz de coliziune de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate nu a avut ca urmare victime omenești.

Faptele produse de terțe persoane fizice sau juridice, care au pus în pericol siguranța feroviară, care au avut ca urmare perturbarea activității de transport feroviar, distrugerea și/sau sustragerea de piese sau materiale din componența vehiculelor sau infrastructurii feroviare), au fost avizate de către personalul feroviar, în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului României nr. 117/17.02.2010, art 34, alin. (2), organelor de poliție care, împreună cu alte instituții abilitate ale statului, au procedat la identificarea persoanelor vinovate în vederea recuperării contravalorii pagubelor produse la vehiculele feroviare sau la infrastructura feroviară.

În anul 2013 s-a produs un număr total de **18 deraieri de trenuri** care au fost încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului României nr. 117/17.02.2010, art. 7 (1), b), iar investigarea s-a efectuat de către OIFR, care a emis, după caz, recomandări de siguranță. Nicio deraiere de trenuri nu a fost încadrată ca accident semnificativ.

c) În anul 2013 s-a produs un număr total de **136 de accidente la treceri la nivel (din care un număr de 44 de accidente semnificative care s-au soldat cu 51 persoane rănite și 27 persoane decedate) și 135 cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare**, cu excepția cazurilor de suicid, pentru care nu s-a efectuat investigare, soldate cu **rănirea a 61 persoane și decesul a 74 persoane**. Conform prevederilor *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, art. 50, alin. (1), 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 anul de raportare s-au produs **6 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*, art. 7, alin. (e), iar investigarea s-a efectuat de către OIFR. Aceste cazuri de incendii nu au fost încadrate ca accidente semnificative.

d) În anul 2013, s-a produs un accident grav și anume: la data de 16 octombrie, ora 08:40, pe raza de activitate a Sucursalei Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, secția de circulație Deda – Sărățel (linie simplă electrificată), între stația CFR Monor Gledin și halta de mișcare Râpa de Jos, la km. 33+300, drezina pantograf DP 58 aparținând Districtului LC Sărățel, care circula ca tren nr. 48924, a ajuns din urmă și a lovit trenul de marfă nr. 50473-2 (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA București). În urma impactului s-a produs deraierea drezinei pantograf de a 2-a osie în sensul de mers. Cei 16 salariați ocupanți ai drezinei au fost accidentați și au fost transportați la UPU Bistrița și UPU Târgu Mureș. Conform raportului de investigare, 3 salariați au avut răni superficiale și au refuzat internarea în spital. Cauza directă a producerii acestui accident grav o constituie neoprirea drezinei pantograf DP 58, la semnalul BL 6 de pe BLA Monor Gledin – Râpa de Jos, care fiind stins ordona oprirea conform reglementărilor specifice în vigoare.

Se face precizarea că informațiile referitoare la persoanele decedate sau grav rănite în accidente de tipul coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabariturii de liberă trecere al căii ferate, loviri la treceri la nivel, respectiv persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid, reprezintă informații furnizate de personalul feroviar prezent la fața locului în momentul producerii, neținând cont de starea de sănătate ulterioară a victimelor.

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*, art. 74, alin. (2), (3) recomandările de siguranță emise de OIFR în rapoartele de investigare sunt adresate ASFR iar cele care pot fi urmate sunt luate în considerare, analizate, identificate măsurile ce trebuie luate și efectuată planificarea implementării acestora.

2. Strategia, programele și inițiativele naționale de siguranță

În conformitate cu legislația feroviară națională și europeană, siguranța feroviară reprezintă o prioritate și totodată o obligație pentru fiecare stat membru, situație care impune menținerea unui nivel de siguranță ridicat și, acolo unde este rezonabil, îmbunătățit, aceasta în beneficiul utilizatorilor transportului feroviar, atât persoane fizice cât și juridice.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR este un organism esențial în peisajul feroviar din România, monitorizând performanța siguranței, coordonând astfel toate activitățile legate de colectarea, procesarea și analizarea diferitelor seturi de date (indicatori de siguranță comuni), prezentate sintetic în Raportul anual, document public.

Unul dintre obiectivele ASFR este îmbunătățirea accesului la piață pentru serviciile de transport feroviar urmărind respectarea principiilor stabilite pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare. Astfel, ASFR, prin prezentul document, instituie propria metodologie pentru a ține sub observație performanțele în domeniul siguranței după acordarea documentelor necesare desfășurării operațiunilor de transport feroviar (autorizații pentru administratorul infrastructurii feroviare, certificate de siguranță pentru operatorii de transport feroviar, respectiv pentru entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă).

În activitatea de supraveghere ASFR aplică principiul proporționalității între aplicarea normelor și riscuri. Acțiunile instituite pentru a asigura respectarea obligațiilor sau pentru a trage la răspundere

operatorii economici supravegheați pentru nerespectarea obligațiilor lor legale sunt proporționale cu riscurile privind siguranța sau cu gravitatea potențială a consecințelor nerespectării obligațiilor, inclusiv cu orice prejudiciu existent sau potențial.

De asemenea, ASFR aplică principiul coerenței abordării, astfel încât să aibă aceeași abordare în circumstanțe similare, pentru a obține rezultate similare.

3. Revizuirea anului precedent

Pentru ținerea sub control a activității de supraveghere a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă și operatorilor de transport feroviar de către compartimentele din cadrul ASFR, în cursul anului 2013 au fost efectuate audituri interne de evaluare în baza obiectivelor de audit întocmite și au fost dispuse măsuri de îmbunătățire a activității.

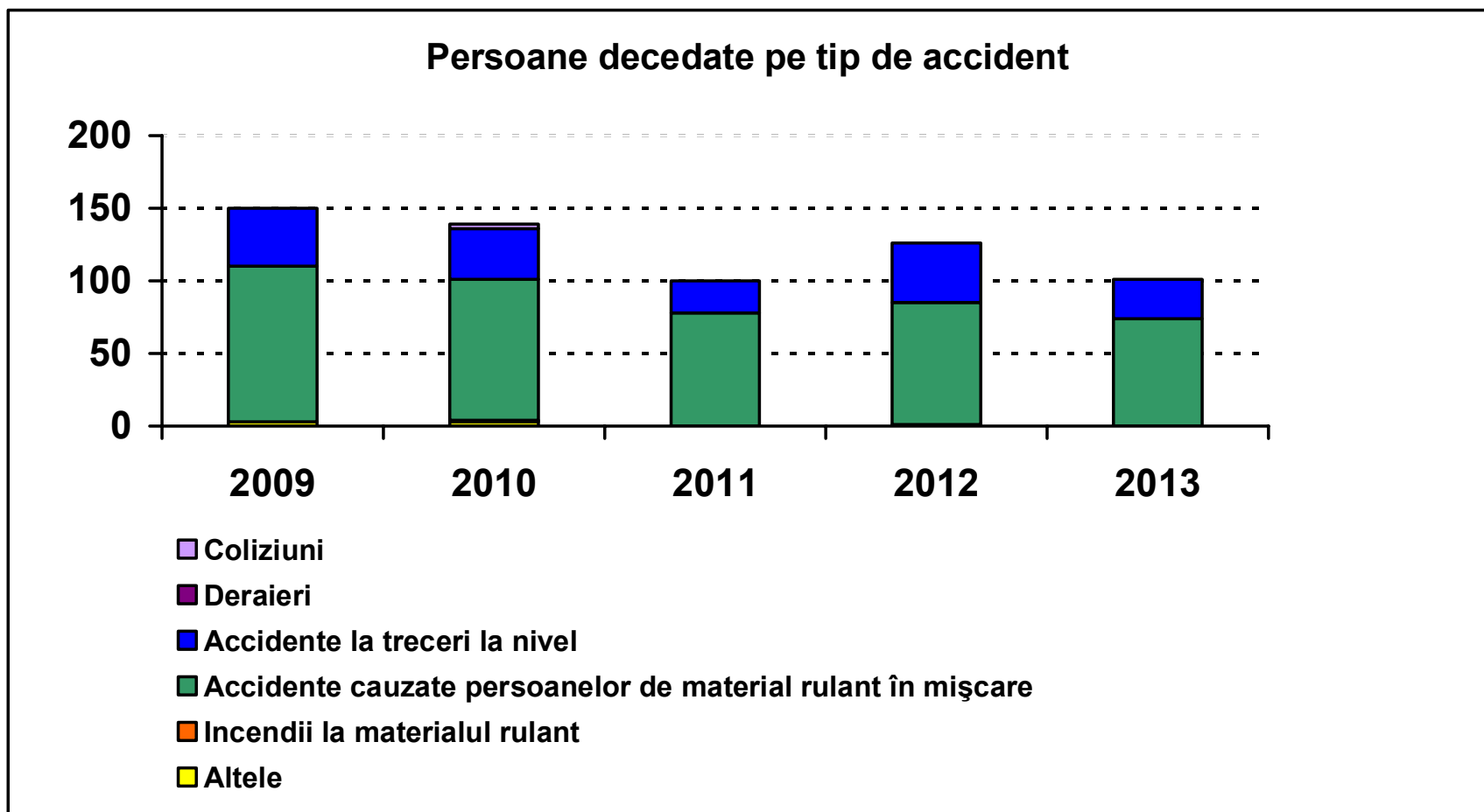
4. Domenii pe care se va concentra atenția în anul viitor

În anul viitor ASFR se va concentra pe activitățile de supraveghere prin acțiuni de audit, control și inspecție de stat.

Este necesară o îmbunătățire continuă a nivelului de cunoștințe profesionale, ASFR propunându-și să caute noi metode privind atingerea acestui obiectiv.

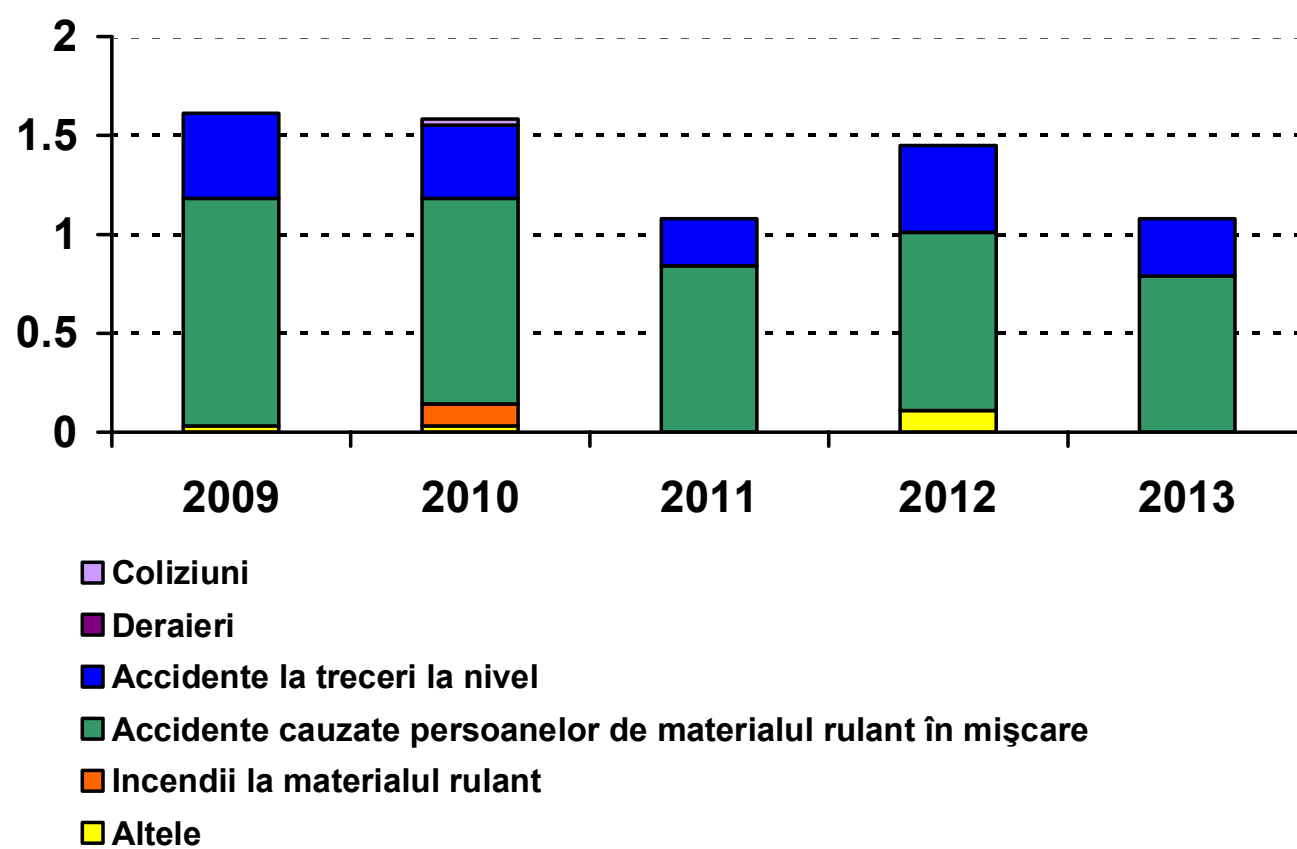
C. Progrese în realizarea siguranței

1. Analiza detaliată a ultimelor trenduri înregistrate.

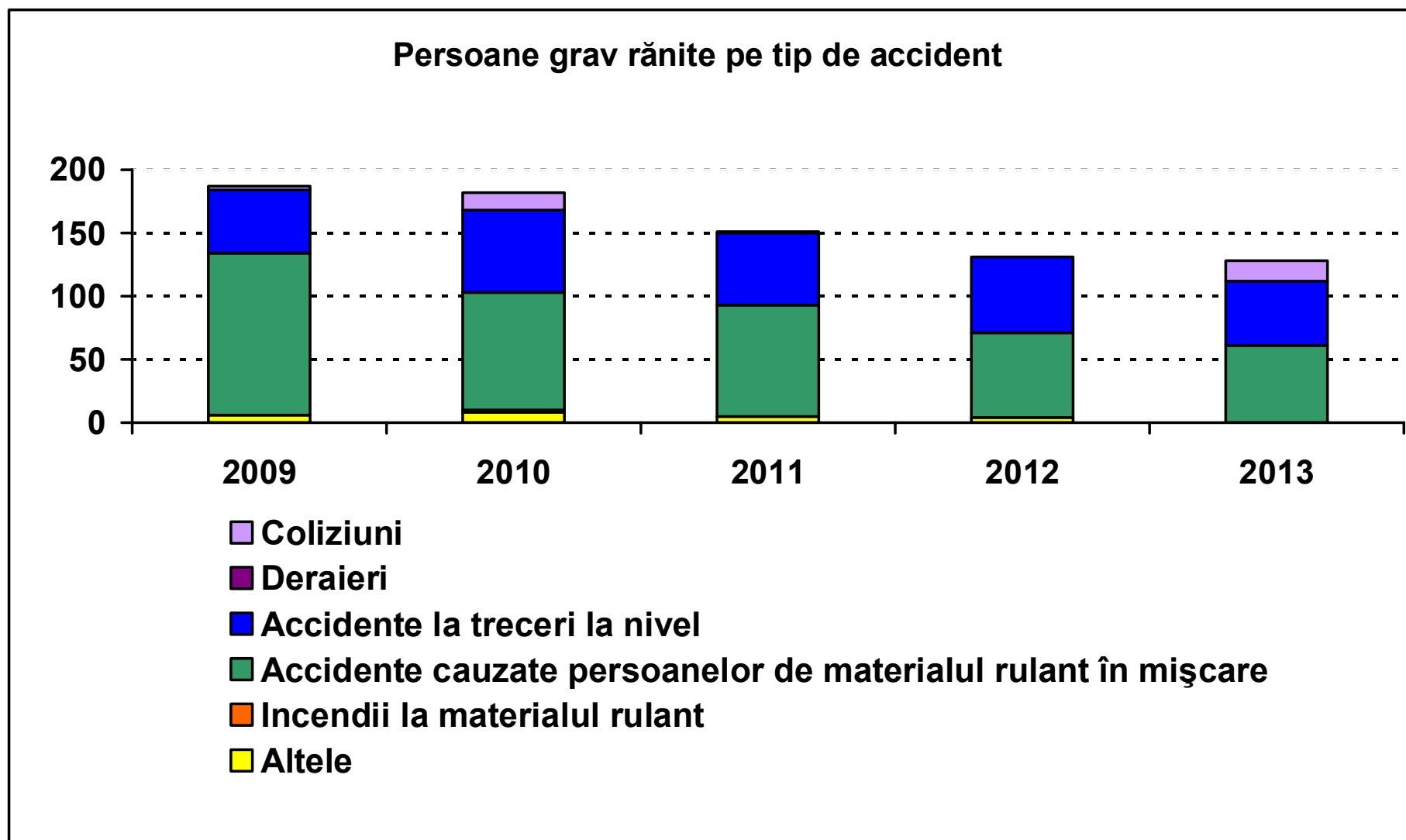


Anul	<i>Coliziuni</i>	<i>Deraieri</i>	<i>Accidente la treceri la nivel</i>	<i>Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare</i>	<i>Incendii la materialul rulant</i>	<i>Altele</i>	<i>Total</i>
2009	0	0	40	107	0	3	150
2010	3	0	35	97	1	3	139
2011	0	0	22	78	0	0	100
2012	0	0	41	84	0	1	126
2013	0	0	27	74	0	0	101

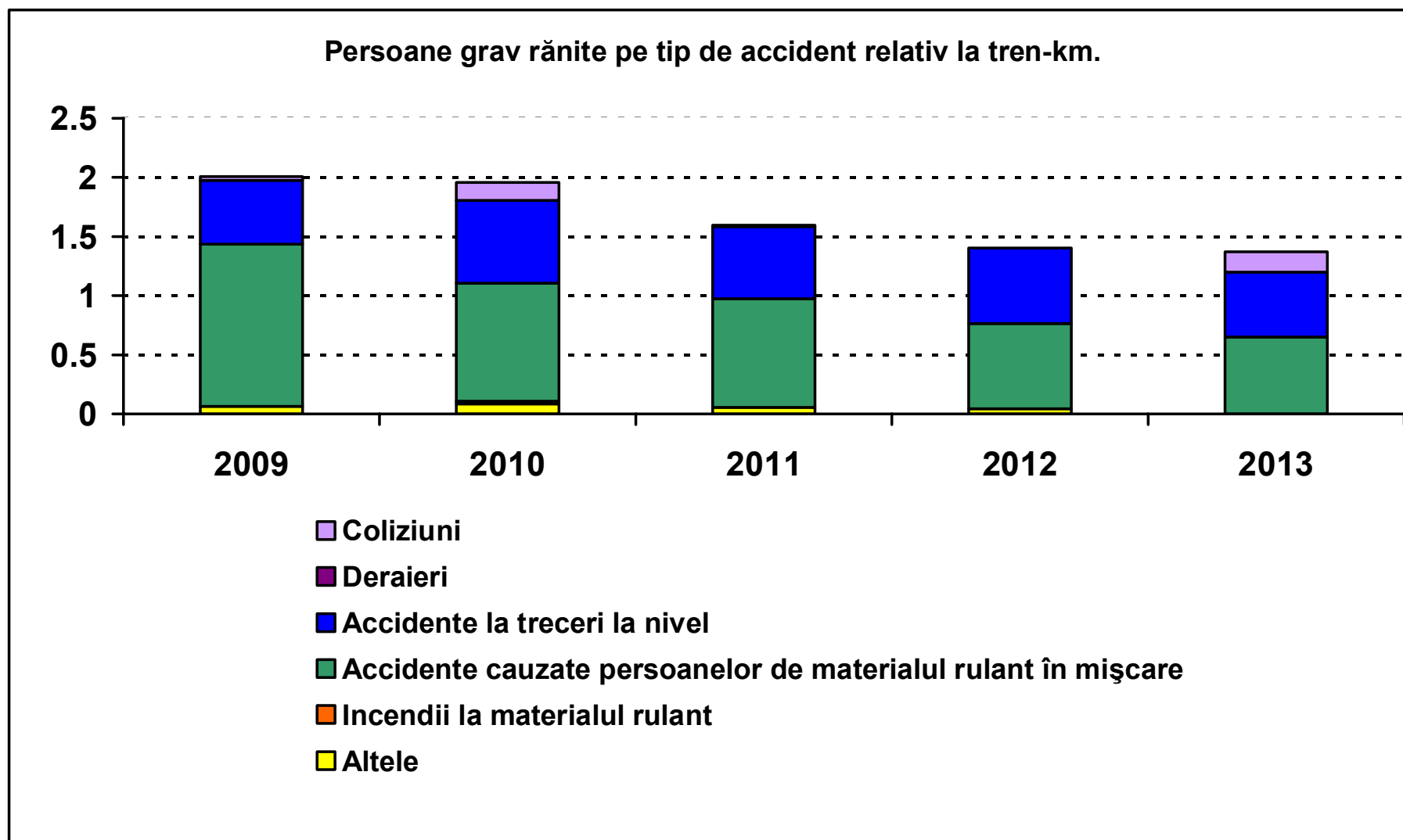
Persoane decedate pe tip de accident relativ la tren-km.



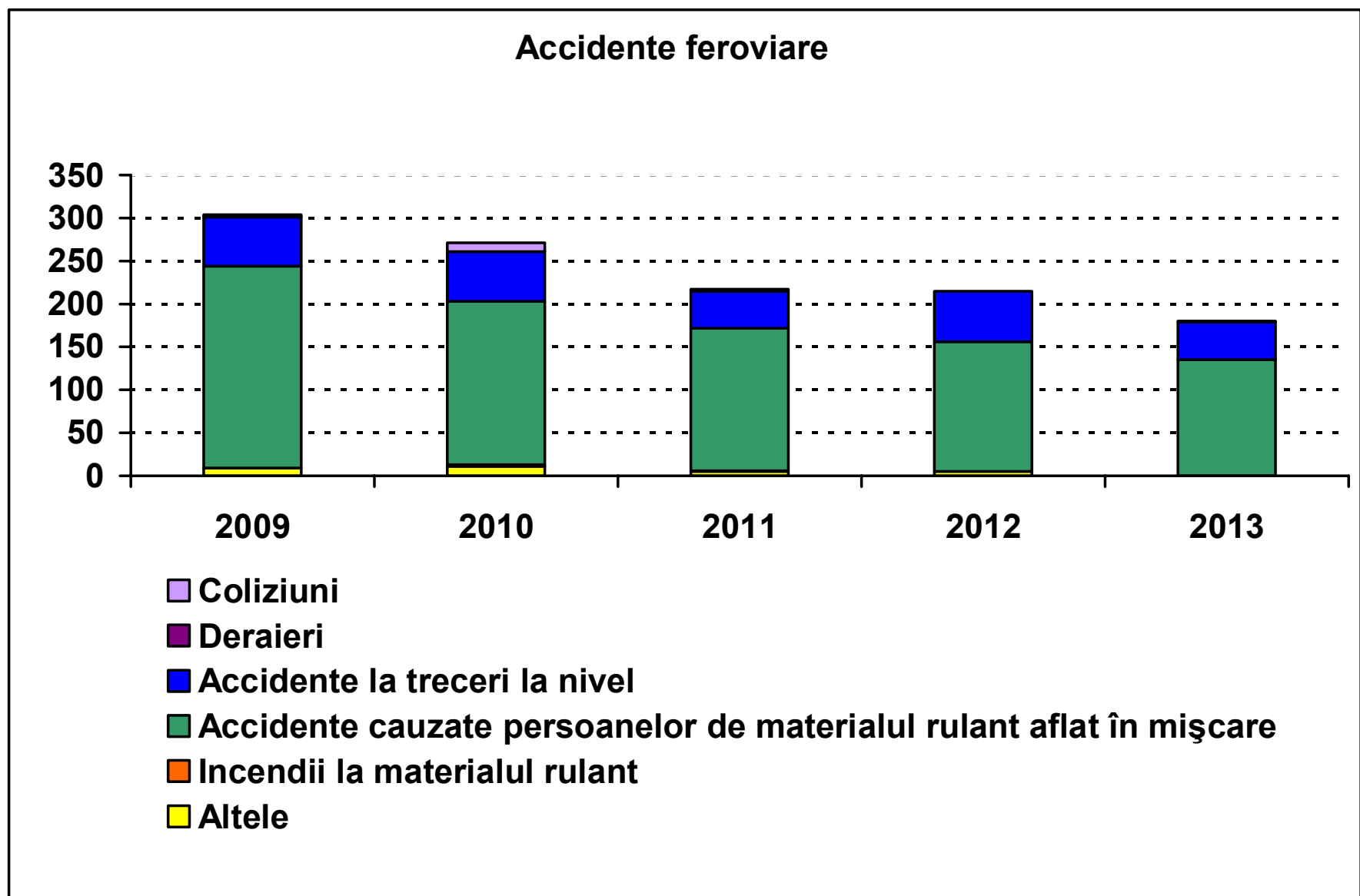
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
2009	0	0	0.43	1.15	0	0.032
2010	0.032	0	0.37	1.04	0.11	0.032
2011	0	0	0.24	0.84	0	0
2012	0	0	0.44	0.9	0	0.11
2013	0	0	0.29	0.79	0	0



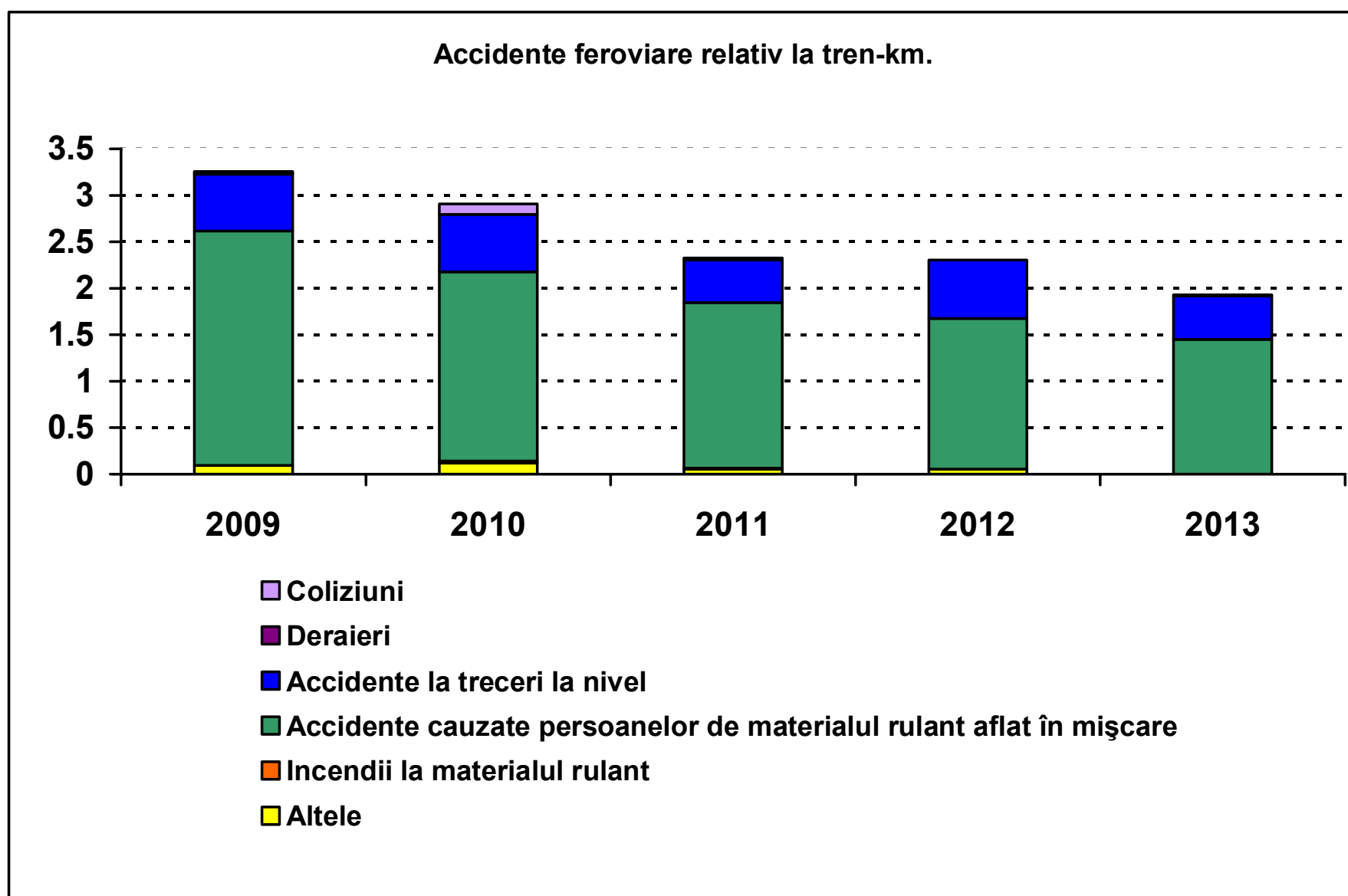
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2009	3	0	50	128	0	6	187
2010	14	0	65	93	2	8	182
2011	1	0	57	88	0	5	151
2012	0	0	60	67	0	4	131
2013	16	0	51	61	0	0	128



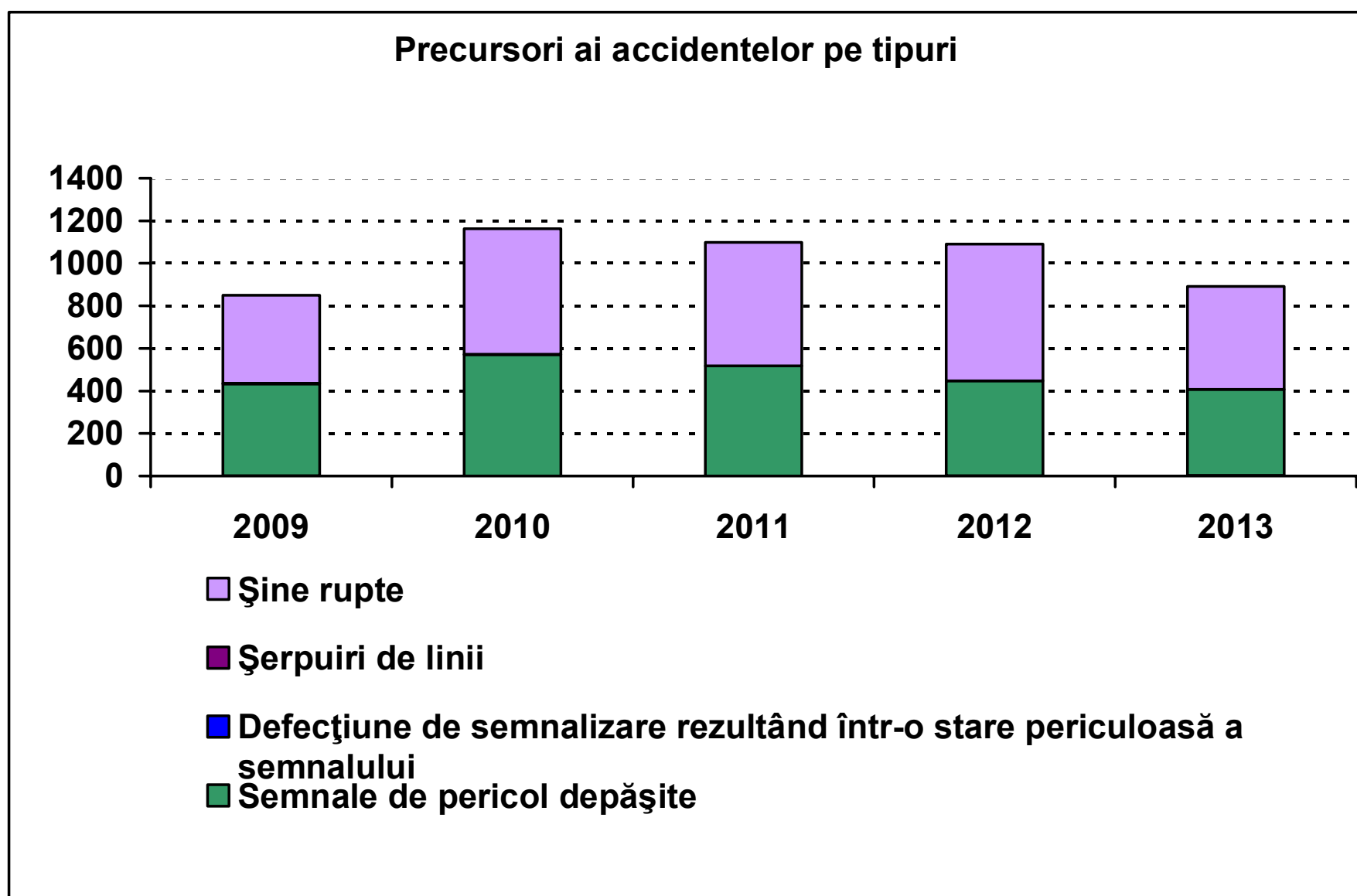
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
2009	0.032	0	0.54	1.37	0	0.064
2010	0.15	0	0.7	1	0.021	0.086
2011	0.011	0	0.61	0.92	0	0.054
2012	0	0	0.64	0.72	0	0.043
2013	0.17	0	0.55	0.65	0	0



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2009	2	1	57	235	0	9	304
2010	10	0	58	190	2	11	271
2011	1	1	43	166	1	5	217
2012	0	0	59	151	0	5	215
2013	1	0	44	135	0	0	180



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
2009	0.021	0.011	0.61	2.52	0	0.096
2010	0.11	0	0.62	2.035	0.021	0.12
2011	0.011	0.011	0.46	1.78	0.011	0.54
2012	0	0	0.63	1.62	0	0.054
2013	0.011	0	0.47	1.45	0	0



An	Șine rupte	Șerpui de linii	Defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului	Semnale depășite pe pericol	Roți crăpate la vehicule feroviare în serviciu	Osi rupte la vehicule feroviare în serviciu	Total
2009	414	3	0	432	0	1	850
2010	591	0	1	571	0	0	1163
2011	580	0	0	518	0	0	1098
2012	643	0	0	447	0	1	1091
2013	484	0	0	405	2	1	892

Siguranța din punct de vedere tehnic a infrastructurii și ținerea sub control a acesteia, managementul siguranței

Lucrări recepționate în cursul anului 2013

- Interval Cămpina - Predeal
 - ISPA Nr. 2003/RO/16/P/PT/007/02/01
Lucrări de infrastructură, suprastructură și lucrări civile în stații
LOT 1 - PORR – Au fost recepționate: 2 stații (Comarnic și Bușteni) și 1 interval (Cămpina-Comarnic).
 - ISPA Nr.2003/RO/16/P/PT/007/02/02/01
Lucrări de poduri din beton
LOT 2 – 2.1 - JV SC ARCADEA Company SA - SC Construcții Feroviare SRL
Au fost recepționate 19 podețe
 - ISPA Nr.2003/RO/16/P/PT/007/02/02/02

Reabilitare poduri metalice

LOT 2 – 2.2 - JV Franz Kassecker GmbH -Bilfinger Berger Baugesellschaft mbh Wien

Au fost recepționate 40 poduri

- ISPA Nr.2003/RO/16/P/PT/007/02/03

Linia de contact, protecția instalațiilor din cale și vecinătate și energoalimentare

LOT 3 - JV COLAS Rail - ISAF

Au fost recepționate 3 stații (Câmpina, Comarnic și Bușteni) și 4 intervalele (Câmpina-Comarnic, Sinaia – Bușteni, Bușteni – Azuga, Azuga – Predeal).

- Interval București Băneasa - Fundulea

- ISPA Nr. 2000/RO/16/P/PT/001/03/04

Instalații de semnalizare și telecomunicații

LOT 4 SC IMSAT

Au fost recepționate 4 stații (Băneasa, Pantelimon, Pasărea, Brănești) și 4 intervale (Băneasa – Pantelimon, Pantelimon- Pasărea , Pasărea -Brănești și Brănești-Fundulea).

- Interval Fundulea - Lehliu

- ISPA Nr. 2000/RO/P/PT/001/04/01

Lucrări de poduri

Lot 1 - ASTALDI SpA

Au fost recepționate 2 poduri.

- ISPA Nr. 2000/RO/P/PT/001/04/02

Lucrări de infrastructură și suprastructură

Lot2 - ASTALDI SpA

Au fost recepționate 2 stații (Fundulea și Sărulești) și 2 intervalele (Fundulea - Sărulești și Sarulești – Lehliu).

- Interval Lehliu - Fetești

- ISPA Nr. 2000/RO/16/P/PT/001/05/01

Lucrări de poduri

LOT 1 JV ARCADA Company - Construcții Feroviare SRL - SC West Star

A fost recepționat 1 pod.

- ISPA Nr. 2000/RO/P/PT/001/04/02

Lucrări de infrastructură și suprastructură

LOT 2 - ASTALDI SpA

A fost recepționat Intervalul Dâlga – Dor Marunt.

- Interval Fetești – Constanța

- JIBIC

Lucrări de infrastructură și suprastructură

LOT 2 - Swietelsky - Wiebe- Takenaka

Au fost recepționate 6 stații (Ovidiu, Cernavodă Pod, Medgidia, Dorobanțu, Basarabi, Palas), halta Dunărea și 5 intervale (Ovidiu - Dunărea, Medgidia - Dorobanțu, Basarabi -Valul lui Traian, Valul lui Traian – Palas, Palas – Constanța).

- JIBIC

Lucrări linia de contact, protecția instalațiilor, energoalimentare

LOT 5 - Balfour Beatty

Au fost recepționate 4 intervale (Ovidiu – Dunărea, Dunărea – Cernavoda, Dorobanțu - Basarabi, Palas - Constanța), Substația de Tracțiune Mircea Vodă și 3 stații (Medgidia, Dorobanțu și Palas).

- Proiect eRail instalație electronică tip ESTW L 90 RO pentru centralizarea stației

A fost recepționată instalația de centralizare electronică Stația CF Drobeta Tumu Severin.

Recepții la terminarea lucrărilor:

- Lucrări reabilitare tuneluri CF SRCF Brașov si SRCF Timișoara

Au fost recepționate 5 tuneluri (Vârful Tătarului, Feneș, Ciumani, Dealul Negru, Sălard).

- Modernizarea stațiilor de cale ferată

Au fost recepționate 5 stații (Vaslui, Piatra Neamț, Brăila, Sf. Gheorghe, Călărași Sud).

Proiecte în pregătire în cursul anului 2013

- „Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră – Curtici – Arad – Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h”, Tronsonul 2: Km 614 - Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada – Simeria.

Consultantul PÖYRY Deutschland GmbH Mannheim a predat la CNCF ”CFR” SA - D.M.P.E. Studiul de Fezabilitate și Proiectul tehnic pentru Tronsonul 2: Km 614 – Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada – Simeria (Versiunea Finală).

S-au avizat în CTE-CFR Caietele de sarcini pentru Consultanță în domeniul execuției și pentru verificarea execuției lucrărilor de construcții și instalații.

S-a transmis cererea de finanțare la MT – AM-POS-T.

S-a publicat pe SEAP anunțul de participare nr.147434 privind procedura de licitație deschisă pentru achiziția serviciilor de Consultanță în domeniul execuției și pentru verificarea execuției lucrărilor de construcții și instalații pe 4 loturi: subtronsonul 2a, subtronsonul 2b, subtronsonul 2c și tronsonul 3; procedură la 31.12.2013 în desfășurare.

Proiectul de Hotărâre de Guvern privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai investiției a fost aprobat de Ministerul Transporturilor și la 31.12.2013 se afla la Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

- *Îmbunătățirea siguranței feroviare,*

S-au pregătit 4 proiecte privind îmbunătățirea siguranței feroviare cu finanțare asigurată din FEDR prin contractele de finanțare încheiate până la data de 03.01.2012 între CNCF” CFR” - SA și AM POST:

1. Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse (21 locații): a fost publicat în SEAP anunțul de participare nr.148186/27.11.2013;
2. Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată (112 treceri la nivel), a fost publicat în SEAP anunțul de participare nr. 148187/27.11.2013;
3. Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Ilia – Lugoj (7 locații) a fost publicat în SEAP anunțul de participare nr 148186/27.11.2013;
4. Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni – Adjud (12 stații CF), a fost publicat în SEAP anunțul de participare nr. 148185/27.11.2013.

- *Lucrări de reabilitare pentru poduri și tuneluri de pe rețeaua TEN-T feroviară – SCREIR CF 1-8,* Cererile de finanțare aferente lucrărilor de pe raza regionalelor Iași, Cluj și Craiova sunt în evaluare.

Au fost aprobate Cererile de finanțare Iași, Poduri Dunărene și București și au fost semnate Contractele de Finanțare.

Au fost avizate la AFER caietele de sarcini instalații și construcții ale obiectivelor de pe raza Sucursalei CREIR Galați.

Au fost lansate procedurile de licitație pentru atribuirea serviciilor de consultanță și supervizare a lucrărilor de reabilitare poduri, podețe și tuneluri pentru obiectivele de pe razele SCREIR CF Brașov,

Constanța, Timișoara, București, Iași, Poduri Dunărene și Cluj și procedura de licitație pentru atribuirea contractului de lucrări de reabilitare a podurilor dunărene.

Au fost întocmite documentele necesare pentru elaborarea și depunerea Cererii de Finanțare aferentă lucrărilor de pe Regionala CF Galați.

În urma analizării modului în care au fost atinse în cursul anului 2013 țintele de siguranță stabilite de conducerea CNCF „CFR” - SA au rezultat următoarele concluzii:

- au fost cazuri în care obiectivele de siguranță au fost atinse, realizându-se o valoare mai bună decât cea stabilită;

- au fost cazuri în care unele obiective nu au putut fi atinse datorită sustragerilor elementelor infrastructurii feroviare (scăderea duratei medii a deranjamentelor apărute la instalații, creșterea vitezei medii de circulație, etc) sau a lipsei de finanțare (reducerea zonelor cu prindere slabă, reducerea numărului de restricții de viteză, reducerea/eliminarea punctelor periculoase, reducerea numărului de cazuri de deranjamente de semnalizare, etc).

2. Rezultatele recomandărilor de siguranță.

Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
„Analiza oportunității completării Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare” nr. 005/2005 cu prevederile art. 70 alin. (13) din Regulamentul de remorcare și frânare nr. 006/2006 și art. 69 alin (13) din Instrucțiunile privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr. 250/2005.	Poate fi considerată utilă pentru instruirea și verificarea profesională periodică a personalului administratorului infrastructurii feroviare, dar inoportună din punct de vedere al aplicării legislației în vigoare (Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare), care interzice repetarea aceluiași prevederi în acte normative de același nivel (ordine de ministru în cazul de față);	Ținând cont de conținutul de la pct.1, în urma analizării recomandării de siguranță făcută de OIFR, considerăm că Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR nu poate aplica recomandarea de siguranță conform prevederilor art. 74 alin. (3) din anexa la HG Nr. 117/2010, aceasta fiind în contradicție cu prevederile art. 16 alin. (1) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, care prevede: „În procesul de legiferare este interzisă instituirea aceluiași reglementări în mai multe articole sau alineate din același act normativ ori în două sau mai multe acte normative.”.
Modul în care trebuie manipulate schimbătoarele de regim „Gol–Mediu–Încărcat” de la vagoanele CSI transpuse în stare încărcată la care boghiurile de transpunere sunt echipate cu saboți nemetalici cu dispozitiv pentru frânarea progresivă și automată a încărcăturii proporțional cu sarcina pe osie tip AUTOREGIM.	A fost transmisă către Sucursalele CFR Marfă și CZM-uri, dispoziția nr. Em3.2/52/2013 care „reglementează manipularea schimbătoarelor de regim și calculul procentelor de masă frânată. Totodată, experimental s-a verificat comportarea în parcurs a trenurilor având manipulate schimbătoarele de regim conform celor înscrise.	Implementată la SNTFM „CFR Marfă” SA.

	S-a constatat că în condițiile stabilite și dispuse prin dispoziția nr. Em3.2/52/2013 trenurile au circulat în condiții depline de siguranța circulației (conform rapoartelor de însoțire întocmite de reprezentanții CZM București și Iași);	
Modul prin care se stabilește masa frânată în cazul vagoanelor CSI pe boghiuri cu saboți nemetalici transpuse de către administrațiile de cale ferată vecine (Căi Ferate Moldovenești, Ucrainene, etc.). Tipul și caracteristicile frânei automate cu care sunt echipate în prezent vagoanele CSI transpuse.	SNTFM „CFR Marfă” SA s-a adresat Căilor Ferate Moldovenești obținând un răspuns clarificator care întărește modul de lucru adoptat și transmis prin dispoziția nr. Em3.2/52/2013. Totodată, cadrul legal de exploatare a vagoanelor din CSI (ecartament 1520 mm) la CFR este Instrucția de exploatare a frânelor de la căile ferate elaborate de MINISTERUL CĂILOR DE COMUNICAȚIE al URSS.	Implementată

3. Măsuri implementate care nu au legătură cu recomandările de siguranță.

Domeniul vizat	Descrierea cauzei	Măsura de siguranță introdusă
Administratorul de infrastructură feroviară publică și gestionarii de infrastructură publică neinteroperabilă.	Neconformitățile constatate cu ocazia acțiunilor de supraveghere prin inspecție de stat desfășurate de către ASFR în perioada 09 – 13.09.2013, cu privire la modul de asigurare a condițiilor stabilite în reglementările specifice pentru trecerile la nivel cu calea ferată.	<ul style="list-style-type: none"> - Revizuirea tuturor fișelor trecerilor la nivel cu calea ferată și refacerea celor care nu sunt în concordanță cu situația de pe teren. - Întocmirea fișelor trecerilor la nivel cu calea ferată, din care să rezulte prin calcul, valoarea vitezelor limitate, pe baza măsurătorilor efectuate în teren, a triunghiurilor de vizibilitate, pentru toate trecerile la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere - tip IR, care nu au asigurate condiții de vizibilitate. - Asigurarea condițiilor de siguranță la trecerile la nivel cu calea ferată prevăzute numai cu indicatoare rutiere - tip IR, la care în prezent nu este asigurată vizibilitatea. - Asigurarea condițiilor tehnice specificate în standardul român S.R. nr. 1244-1/1996 și Instrucția nr. 314/1989, la amplasarea și construirea trecerilor la nivel cu calea ferată. - Asigurarea condițiilor de vizibilitate a instalațiilor automate de semnalizare rutieră fără semibariere - tip SAT care sunt obturate de stâlpii porților de gabarit de la trecerile la nivel, de vegetație, sau de către alte obstacole și întocmirea unui program în acest scop, precum și asigurarea funcționării tuturor instalațiilor de semnalizare acustică.
Administratorul de infrastructură feroviară publică, SC „Întreținere Mecanizată a căii” SA și SC „Electrificare CFR” SA	Producerea accidentului feroviar grav din data de 16.10.2013, ora 08:40, pe raza de activitate a Sucursalei Centrul Regional de Exploatare, Întreținere și Reparații CF Cluj, secția de circulație Deda - Sărățel (linie simplă electrificată), între stația CFR Monor Gledin și halta de mișcare Râpa de Jos, la km. 33+300, când drezina pantograf DP 58 aparținând Districtului LC Sărățel, care circula ca tren nr. 48924, a ajuns din urmă și a lovit trenul de marfă nr. 50473-2 (aparținând operatorului de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA București).	Verificarea stării tehnice a utilajelor utilizate în activitatea de întreținere a căii și a liniei de contact (vagoneti motor, drezine de mică capacitate, drezine pantograf și utilaje automotoare pentru mecanizare – UAM, pentru întreținerea căii și a liniei de contact).

Gestionarii de infrastructură feroviară publică neinteroperabilă	Solicitarea CNCF „CFR” SA, în vederea acordării sprijinului ASFR pentru respectarea de către gestionarii de infrastructură neinteroperabilă a condițiilor contractuale referitoare la integritatea, întreținerea și repararea secțiilor cel puțin la nivelul la care au fost preluate.	<ul style="list-style-type: none"> - Întocmirea și respectarea programelor de lucrări de întreținere și reparație periodică a liniilor aflate în gestiune. - Remedierea tuturor defectelor de linie înregistrate în urma măsurătorilor cu vagonul și cu căruciorul de măsurat calea. - Programarea lucrărilor în vederea ridicării/ameliorării restricțiilor de viteză existente, în funcție de natura și influența lor în circulația trenurilor. - Programarea pentru executarea și recepționarea lucrărilor în vederea eliminării/ameliorării punctelor periculoase de pe liniile aflate în întreținerea gestionarilor.
--	--	---

D. Supraveghere

1. Strategie și planuri.

Activitatea de supraveghere a ASFR vizează, în primul rând, activitățile care sunt expuse celor mai grave riscuri sau cele în cazul cărora pericolele asociate sunt controlate în modul cel mai nesatisfăcător. În acest sens, ASFR stabilește următoarele tehnici pentru exercitarea activităților de supraveghere:

- acțiuni de control de stat care se efectuează la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar și METROREX în baza Programului trimestrial de control de stat aprobat de Ministrul Transporturilor;
- acțiuni de inspecție de stat care se efectuează la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, deținătorii de linii ferate industriale și METROREX, în baza programului lunar aprobat de Directorul ASFR;
- acțiuni de audit la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, în baza programului trimestrial aprobat de Directorul ASFR, prin care ASFR se asigură la entitatea auditată asupra:
 - eficacității sistemului de gestionare a siguranței;
 - eficacității elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de gestionare a siguranței, inclusiv a activităților operaționale.

Procesul de apreciere a riscurilor este un proces global, iterativ, care pornește de la o definire a sistemului evaluat și se sfârșește atunci când s-a demonstrat că sistemul respectă toate cerințele de siguranță necesare pentru a accepta riscurile aferente pericolelor identificate.

Acțiunile de control de stat se programează anual și vizează întreaga activitate a operatorului economic supravegheat desfășurată în ultimele 12 luni, putând fi efectuate acțiuni de control de stat atât ca urmare a unor constatări rezultate din inspecțiile de stat cât și din dispoziția Conducerii Ministerului Transporturilor.

Acțiunile de inspecție de stat se efectuează prin sondaj și/sau inopinat și vizează activitățile care sunt expuse celor mai grave riscuri sau cele în cazul cărora pericolele asociate sunt controlate în modul cel mai nesatisfăcător.

Acțiunile de audit se desfășoară la jumătatea ciclului de valabilitate al unui document emis (autorizație/certificat de siguranță, respectiv certificat al entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă) precum și la termenele stabilite în regulamentele europene aplicabile și vizează:

- i. eficacitatea sistemului de gestionare a siguranței;
- ii. eficacitatea elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de gestionare a siguranței, inclusiv a activităților operaționale.

2. Resurse umane.

În cadrul ASFR sunt 89 salariați care efectuează activități de supraveghere prin control de stat/inspecție de stat/audit.

În cursul anului 2013, au fost desfășurate acțiuni de control de stat /inspecție de stat/audit după cum urmează:

- numărul total de ore de inspecții/auditori realizate – 84328;
- numărul total de ore/membru alocate pentru inspecții/auditori realizate – 948;
- procentul timpului alocat de angajați pentru inspecții/auditori – 59,21 %.

3. Competență

ASFR funcționează conform 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*. Pentru atingerea obiectivelor propuse, ASFR are implementat un sistem de management. În acest sens, a fost elaborată pentru întreaga activitate o procedură structurată care poate fi auditată, „Regulamentul de Funcționare al ASFR”, Strategia de supraveghere, publicată pe site-ul ASFR <http://194.105.7.128/wp-content/uploads/2014/08/strategie.pdf>, Manualul auditului de siguranță feroviară - ediția a II-a publicat pe site-ul ASFR <http://194.105.7.128/wp-content/uploads/2014/08/Manualul-auditului-de-siguranța-EdII-2014.pdf>, precum și proceduri specifice cum ar fi: Întocmirea și punerea în aplicare de ASFR a planului de supraveghere PS - COD 2010 - 01, Finalizarea de ASFR a activității de supraveghere PS - COD 2010 - 02, Întocmirea de către ASFR a programelor de control și inspecție de stat PS - COD 2010 - 03.

4. Luarea deciziilor.

ASFR își îndeplinește atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent, asigurând ascultarea tuturor părților și motivarea deciziilor. Criteriile de luare a deciziilor asupra modului în care ASFR a promovat și a respectat cadrul legal sunt menționate în *Legea 55/2006 privind siguranța feroviară*, art.17, publicată pe site-ul AFER.

Deciziile ASFR pot fi contestate conform *Legii 55/2006*, art. 17, alin. (3). În cazul în care contestatarul nu este mulțumit de soluția primită, acesta se poate adresa instanțelor conform *Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004* cu modificările și completările ulterioare. În perioada de raportare nu au fost înregistrate reclamații ale administratorului de infrastructură feroviară publică, ale gestionarilor de infrastructură publică neinteroperabilă sau ale operatorilor de transport feroviar.

5. Coordonare și cooperare.

ASFR nu a avut în anul de raportare acorduri cu alte NSA-uri din statele membre.

6. Rezultate ale măsurilor luate.

În urma acțiunilor de supraveghere prin control de stat și inspecție de stat, în vederea eliminării nonconformităților, au fost dispuse de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR măsuri cu termene și responsabilități iar entitățile supravegheate au întocmit planuri proprii de măsuri, după cum urmează:

- Administratorul de infrastructură feroviară publică – CNCF „CFR” SA:
 - personalul cu atribuții de îndrumare, instruire și control a fost reinstruit din prevederile Dispoziției nr. 110/2012, cu privire la întocmirea sintezei de control pentru luna anterioară;
 - CNCF „CFR” SA, a organizat o ședință comună între reprezentanții CFR și MAV, cu participarea operatorilor de transport feroviar - OTF din România și Ungaria și au fost identificate măsurile care trebuie adoptate pentru reducerea staționării trenurilor în stațiile de pe rutele adiacente stației Curtici și fluidizarea traficului de frontieră;
 - Direcția Trafic a făcut demersurile necesare către Sucursalele din teritoriu, astfel încât în bugetul pentru anul 2014 să fie cuprinse fondurile necesare autorizării din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată, conform legislației în vigoare;
 - au fost programate lucrările de întreținere și reparație a căii ferate, în ordinea urgențelor, cu luarea măsurilor de siguranță necesare pe zonele care nu pot fi cuprinse în program cum ar fi: introducerea restricțiilor de viteză și chiar închiderea liniilor cu o stare necorespunzătoare a căii, în funcție de bugetul alocat și de cuantumul surselor proprii disponibile;
 - a fost finalizată activitatea de verificare a punctelor periculoase și a rapoartelor de verificare a punctelor periculoase în vederea stabilirii priorităților de intervenție pentru anul viitor;
 - au fost întocmite propunerile pentru programul de verificare a curbilor pentru anul viitor;
 - a fost reanalizată situația șinelor defecte existente în cale de către Direcția Linii și au fost întocmite de către fiecare Sucursală CREÎR CF programele proprii pentru înlocuirea lor, pe fiecare Secție L în parte, conform prevederilor Instrucției nr. 306/1972;
 - efectuarea remedierii defectelor de geometrie a căii înregistrate la verificările cu VMC și AM TMC 146, conform programelor întocmite în ordinea urgențelor, conform stării tehnice a suprastructurii căii pe zonele depistate cu defecte, după ce în prealabil s-au luat măsurile de siguranță necesare (restricții de viteză și chiar închiderea circulației trenurilor, dacă este cazul) pe zonele cu defecte mari și o stare a elementelor componente ale căii necorespunzătoare;
 - a fost reanalizată situația restricțiilor de viteză existente, astfel încât acestea să fie ameliorate/ridicate, în funcție de urgențe, starea tehnică și categoria liniei, conform programului stabilit;
 - evaluarea și solicitarea în funcție de program, a aprovizionării cu materiale de cale și forță de muncă necesare executării lucrărilor de ridicare/ameliorare a restricțiilor de viteză aflate în evidență;
 - s-a analizat stadiul achizițiilor de piese de schimb și materiale necesare pentru lucrări RC și stadiul achizițiilor și executării lucrărilor RC cu firme terțe (furnizori feroviari care au serviciile agrementate) planificate în anul 2013 și au fost întreprinse demersurile legale pentru urgentarea finalizării acestora.
- Operatorii de transport feroviar:
SNTFC „CFR Călători” SA
 - A continuat activitatea de înmatriculare a materialului rulant;
 - Tot personalul de la casele de bilete din cadrul stațiilor de cale ferată, agenții de voiaj și personalul de tren a fost reperlucrat referitor la modul de informare a călătorilor cu privire la emiterea legitimațiilor de călătorie și la modul de transmitere a informațiilor solicitate de călători;

- Au fost luate măsuri organizatorice de afișare a informațiilor privind locația „Registrului de reclamații și sugestii al publicului călător”;
- A fost întocmit un „Protocol de colaborare privind combaterea criminalității specifice transporturilor feroviare de călători” în care au fost stabilite măsuri privind asigurarea siguranței personale a călătorilor;
SNTFM „CFR Marfă” SA
- Au fost reprelucrate cu tot personalul interesat prevederile OMT nr. 256/2013 și procedura operațională cod PO SEL/SC – 01/17.04.2013, privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă;
- A continuat activitatea de înmatriculare a materialului rulant.

E. Certificare și autorizare

1. Ghid de instrucțiuni

ASFR a elaborat și publicat pe propriul site web, următoarele documente:

- ghid cu privire la sistemul de management al siguranței feroviare;
- ghid pentru evaluarea riscului;
- ghid pentru obținerea certificatului de siguranță partea A și partea B, disponibil la adresa: <http://194.105.7.128/wp-content/uploads/2014/08/GHID-PENTRU-ACORDAREA-CERTIFICATELOR-DE-SIGURANTA.pdf>.

De asemenea la aceeași adresă web este publicat și cadrul de reglementare atât pentru certificatul de siguranță cât și pentru autorizația de siguranță.

2. Legături cu alte Autorități Naționale de Siguranță.

Nu au fost cazuri.

3. Aspecte procedurale

În perioada de raportare nu au fost probleme cu privire la evaluarea documentelor aferente eliberării certificatului de siguranță sau autorizației de siguranță în legătură cu cadrul de reglementare european.

4. Feed-back

La sfârșitul anului 2013 ASFR a transmis operatorilor de transport feroviar și administratorului respectiv gestionarilor de infrastructură feroviară chestionarul referitor la satisfacția clientului în raport cu solicitarea/obținerea certificatului de siguranță respectiv a autorizației de siguranță, în conformitate cu prevederile metodologiei „Planifică – Efectuează – Verifică – Acționează”, menționată în Standardul Român SR EN ISO 9001:2008. Principala nemulțumire a fost reprezentată de nivelul tarifelor.

F. Schimbări în legislație

1. Directiva de Siguranță Feroviară

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.

Vezi Anexa B, Tabelul 1

2. Modificări în Legislație și Reglementare

Vezi Anexa B, Tabelul 2

G. Aplicarea metodelor de siguranță comune cu privire la evaluarea riscului

1. Experiența ASFR

Partea care înaintează o propunere, efectuează o analiză a nivelului de schimbare semnificativă. ASFR verifică această analiză și face observații pe care le transmite propunătorului, în vederea remedierii.

În cadrul sistemului de management al siguranței, deținătorii de certificate de siguranță își întocmesc analize de risc în legătură cu propria activitate de exploatare feroviară.

Pentru moment în România nu există organisme de evaluare a riscului agreate de către Ministerul Transporturilor dar există un proiect de ordin înaintat la Ministerul Transporturilor, privind aplicarea Regulamentului UE nr. 402/2013 referitor la metoda de siguranță comună pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009, conform căruia organismul de evaluare desemnat de către Ministerul Transporturilor va fi ASFR.

Partea care înaintează propunerea realizează și analizele de risc de interfață.

2. Feed – back de la părțile interesate

ASFR evaluează reacția părților interesate cu ocazia auditurilor de evaluare în vederea reînnoirii certificatelor de siguranță și cu ocazia auditurilor de supraveghere de siguranță feroviară.

3. Revizuirea regulilor naționale de siguranță, luând în considerare Regulamentul CE cu privire la metodele de siguranță comune privind evaluarea riscului

Regulamentele UE nr. 1077/2012, privind o metodă de siguranță comună pentru supravegherea exercitată de autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță și nr. 1078/2012, privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, se aplică de la intrarea acestora în vigoare și există proiecte de ordine de ministru privind aplicarea lor. Proiectul de ordin de ministru privind aplicarea Regulamentului UE nr. 1077, completează norma națională de siguranță OMT nr. 650/1998, 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. Aceste ordine de ministru au fost promovate în conformitate cu prevederile art. nr. 5 din DIRECTIVA 2004/49/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 29 aprilie 2004, privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a

Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), pentru a informa actanții implicați din sistemul feroviar despre supravegherea respectiv monitorizarea exercitate de către ASFR.

H. Derogări în ceea ce privește schema de certificare a Entităților Responsabile cu Întreținerea vagoanelor de marfă - ERI

În cursul anului de raportare nu au existat derogări în ceea ce privește schema de certificare a Entităților Responsabile cu Întreținerea vagoanelor de marfă - ERI.

Anexa A – Indicatori de siguranță comuni

Anexa B – Modificări în legislație

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR

Director

Mihaela CARABINEANU

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 2012**

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 încarcatura 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 muncă 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 decedează 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 semnalizand pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care sistemul automatic 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 prevazute 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: - 180

- a) numărul de coliziuni de trenuri, inclusiv coliziunile cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **1**;
- b) numărul deraierilor de trenuri – **0**;
- c) numărul accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **44**;
- d) numărul persoanelor accidentate (grav rănite și ucise) de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - **135**;
- e) numărul de incendii ale materialului rulant – **0**;
- f) numărul de alte accidente - **0**.

1.2. Numărul total de sinucideri - 66.

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 – **0**;
- 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: - 131

- a) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **13**;
- 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 – **51**;
- d) numărul persoanelor grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – **61**;
- 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 – 0.

3.1.1. Numărul total al călătorilor grav răniți, în funcție de tipul accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 8

- 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 – 3;
- d) numărul călătorilor grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului -5;
- 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: - 13

- 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 – 13;
- 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 – 0;
- d) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- 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: - 48

- 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 – 48;
- 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: - 56

- 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 – **0**;
- 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 – **56**;
- 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 – **0**.

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: - 101

- a) numărul persoanelor decedate ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **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 – **27**;
- d) numărul persoanelor decedate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – **74**;
- 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: - 1

- a) numărul călătorilor decedați ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritului – **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 – **1**;
- 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: - 25

- 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 - 25
- 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: - 73

- a) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri, inclusiv ca urmare a coliziunilor cu obstacole aflate în interiorul gabaritudinii – 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 – 2;
- d) numărul persoanelor neautorizate ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 71;
- 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 gabaritudinii – 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: - 892

- a) numărul total al șinelor rupte - 484;
- b) numărul total de șerpuiți 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 - 405;
- e) numărul total al roților rupte la materialul rulant aflat în serviciu - 2;
- f) numărul total al osiilor rupte la materialul rulant aflat în serviciu - 1.

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) – 1224759,1;
- b) costul total al pagubelor cauzate mediului (exprimat în euro) - 0;
- c) costul întârzierilor ca o consecință a accidentelor (exprimat în euro) - 0;
- d) total întârzieri ale trenurilor de călători (exprimat în minute) - 10155;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 5916.

5.2. Costul pentru toate accidentele semnificative:

- a) costul total al pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii (exprimat în euro) – 523451.9;
- b) costul total al pagubelor cauzate mediului (exprimat în euro) - 0;
- c) costul întârzierilor ca o consecință a accidentelor (exprimat în euro) - 0;
- d) total întârzieri ale trenurilor de călători (exprimat în minute) - 4456;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 3237.

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 %) – 100;
- b) procentajul de tren * km care utilizează sistemele ATP operaționale (exprimat în %) – 97,68;
- c) numărul total de treceri la nivel (active și passive) – 5262;
- d) numărul de treceri la nivel active (1797), echipate cu:
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 906;
 - 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) - 200;
 - 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) - 689;
 - 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) - 392;
- b) procentajul auditurilor realizate/necesare (și/sau planificate), (exprimat în %) – 99,29.

8. Date de referință a traficului și infrastructurii:

- a) numărul total de tren * km (exprimat în milioane tren*km) – 108,45;

- b) numărul de călător * km (exprimat în milioane călător*km) – 4536,8;
- c) numărul de tren de călători * km (exprimat în milioane tren*km) – 68,719;
- d) numărul de tren de marfă * km (exprimat în milioane tren*km) – 24,619;
- e) numărul de tone marfă * km (exprimat în milioane tone*km) – 16750;
- f) numărul de kilometri ai rețelei de cale ferată, (exprimat în km) – 10767.2;
- g) numărul de kilometri ai liniilor ferate (calea ferată dublă va fi numărată de 2 ori), (exprimat în km) - 19997.1.

TABELUL 1

Modificări privind Directiva de Siguranță:	Transpusă (Da/NU)	Referință Legală	Data intrării în vigoare
A. Directiva Comisiei 2009/149/EC 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.	DA	H.G. nr. 644/2010 pentru modificarea anexei I la Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară.	07.07.2010
B. Directiva 2008/110/EC de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară).	DA	Legea nr.65/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară.	10/05/2011

TABELUL 2

Legislație și reglementări	Referință Legală	Data intrării în vigoare	Descrierea Modificărilor	Argumentarea pentru modificare
Referitoare la Autoritatea Națională de Siguranță - NSA	H.G. nr. 652/2013 privind modificarea H.G. nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.	27/08/2013	Transpunerea în totalitate a prevederilor art. 21 alin. (5), art. 23 alin. (2), alin. (3) lit. (a), alin. (5), art. 25 alin. (1), alin. (2) lit. (a) și (b), alin. (3) și (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind	Modificarea privește valabilitatea în România a autorizației de punere în funcțiune a unui vehicul feroviar acordate de un stat membru al Uniunii Europene, precum și referirea care

			interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate conform <i>Dosarului EU Pilot 3.208/12/MOVE al Comisiei Europene</i>	trebuie făcută la prevederile corespunzătoare din Directiva 2008/57/CE și Directiva 2004/49/CE.
Referitoare la Organisme Notificate, Organisme Desemnate, Organisme de evaluare, entități terțe de înregistrare, examinare, etc.	O.M.T nr. 820/2013 privind masuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entitatilor responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfa și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007	31/05/2013	Desemnarea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR ca organism de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011.	Furnizează explicații în ceea ce privește aplicarea Regulamentului (UE) nr. 445/2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și unele aspecte privind valabilitatea documentelor echivalente emise în baza unor acte normative naționale pentru activitățile care intră sub incidența regulamentului precizat mai sus.
Referitoare la Operatorii de transport feroviar, Administrator/Gestionari de infrastructură feroviară, Entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă	1) O.M.T. nr. 744/2013 privind condițiile în care sunt necesare autorizații suplimentare de punere în funcțiune a vehiculelor autorizate inițial într-un alt stat membru UE, în vederea utilizării	26.04.2013	Stabilirea de modalități de acordare a autizației suplimentare de punere în funcțiune pe rețeaua feroviară din România a vehiculelor autorizate inițial într-un alt stat membru UE	Stabilirea de sarcini și responsabilități pentru ASFR și operatori economici deținători de vehicule feroviare autorizate inițial de punere în funcțiune într-un alt stat

	pe rețeaua feroviară din România			membru UE.
	2) O.M.T. nr. 265/2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România	29/03/2013	Elaborarea unui cadru unitar pentru stabilirea duratei serviciului maxim admis în funcție de tipul prestației efectuate, diferențiat pentru transportul feroviar de călători sau transportul feroviar de marfă, indiferent de angajator, fără a introduce discriminări în funcție de tipul de proprietate (operatori naționali sau operatori privați); Eliminarea numeroaselor situații în care personalul de locomotivă aparținând unor operatori de transport feroviar a continuat să conducă/servească locomotiva și după depășirea duratei de lucru reglementate.	Necesitatea elaborării a unui act normativ care să reglementeze durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive-automotoare în sistemul feroviar din România a rezultat în principal din existența unor neconcordanțe sau prevederi contradictorii în reglementările specifice în vigoare din sistemul de transport feroviar din România.
	3) O.M.T. nr. 745/2013 pentru aprobarea normelor privind circulația trenurilor de călători remorcate în sistem simplificat pe linii de cale ferată încălecate.	26.04.2013	Actualizarea unui ordin existent	Introducerea de noi distanțe de circulație pe linii încălecate pe care se remorcă trenuri de călători în sistem simplificat.
	4) O.M.T. nr. 1051/2013 pentru modificarea	20.07.2013	Modificarea Regulamentului nr. 006/2005 de	Schimbarea datelor tehnice pentru o serie

	Regulamentul de remorcare și frânare – nr. 006 aprobat prin O.M.T.C.T nr. 1815/2005		remorcare și frânare	de automotoare cuprinse în regulament.
	5) O.U.G. nr. 8/2013 privind reorganizarea rețelei sanitare proprii a Ministerului Transporturilor și pentru modificarea Legii nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății	28.02.2013	Schimbarea cadrului general pentru examinare medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației.	Actualizarea modului de procedare pentru examinarea medicală și psihologică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației.
	6) O.M.T. nr. 1256/2013 pentru aprobarea funcțiilor din siguranța transporturilor pentru care sunt necesare avize de aptitudine medicală și/sau psihologică	10/10/2013	aprobarea funcțiilor din siguranța transporturilor pentru care sunt necesare avize de aptitudine medicală și/sau psihologică.	Actualizarea listei funcțiilor din siguranța transporturilor pentru care sunt necesare avize de aptitudine medicală și/sau psihologică.
	7) O.M.T. nr. 1257/2013 pentru aprobarea baremelor de sănătate pentru funcțiile din siguranța transporturilor și a modului în care se face dovada îndeplinirii acestor condiții, precum și lista afecțiunilor medicale și contraindicațiile corespunzătoare baremelor pentru elaborarea avizelor medicale	02.12.2013	Aprobarea baremelor de sănătate pentru funcțiile din siguranța transporturilor și a modului în care se face dovada îndeplinirii acestor condiții, precum și lista afecțiunilor medicale și contraindicațiile corespunzătoare baremelor pentru elaborarea avizelor medicale pentru personalul cu atribuții în siguranța transporturilor.	Actualizarea baremelor de sănătate pentru funcțiile din siguranța transporturilor și a modului în care se face dovada îndeplinirii acestor condiții, precum și lista afecțiunilor medicale și contraindicațiile corespunzătoare baremelor pentru elaborarea avizelor

	pentru personalul cu atribuții în siguranța transporturilor			medicale pentru personalul cu atribuții în siguranța transporturilor.
	8) O.M.T. nr. 1258/2013 pentru aprobarea Regulamentului privind înființarea, organizarea, funcționarea și compunerea Comisiei centrale medicale și psihologice în siguranța transporturilor din cadrul Spitalului Clinic C.F. nr.1 Witting Buc.	10/10/2013	Aprobarea Regulamentului privind înființarea, organizarea și funcționarea și compunerea Comisiei Centrale medicale și psihologice în siguranța transporturilor din cadrul Spitalului Clinic C.F. nr.1 Witting Buc.	Actualizarea Regulamentului privind înființarea, organizarea și funcționarea și compunerea Comisiei Centrale medicale și psihologice în siguranța transporturilor din cadrul Spitalului Clinic C.F. nr.1 Witting Buc.
	9) O.M.T. nr. 1259/2013 privind aprobarea înființării, organizării și funcționării comisiilor medicale și/sau psihologice în siguranța transporturilor care eliberează avize medicale și/sau psihologice de aptitudini pentru funcțiile din siguranța transporturilor, precum și a componenței acestor comisii	02.12.2013	Aprobarea înființării, organizării și funcționării comisiilor medicale și/sau psihologice în siguranța transporturilor care eliberează avize medicale și/sau psihologice de aptitudini pentru funcțiile din siguranța transporturilor, precum și a componenței acestor comisii	Actualizarea înființării, organizării și funcționării comisiilor medicale și/sau psihologice în siguranța transporturilor care eliberează avize medicale și/sau psihologice de aptitudini pentru funcțiile din siguranța transporturilor, precum și a componenței acestor comisii
	10) O.M.T. nr. 1260/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice privind	18/11/2013	Aprobarea Normelor metodologice privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu	Actualizarea Normelor metodologice privind examinarea medicală și

	examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinării		atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinării.	psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinării.
	11) O.M.T. nr. 1262/2013 pentru aprobarea Normelor privind procedura de agreare a unităților medicale și/sau psihologice în vederea examinării personalului din transporturi cu atribuții în siguranța transporturilor, precum și pentru aprobarea Normelor privind procedura de control la unitățile medicale și/sau psihologice agreate să efectueze examinarea personalului cu atribuții în siguranța transporturilor, precum și persoanele desemnate să efectueze controlul	05.12.2013	Aprobarea Normelor privind procedura de agreare a unităților medicale și/sau psihologice în vederea examinării personalului din transporturi cu atribuții în siguranța transporturilor, precum și pentru aprobarea Normelor privind procedura de control la unitățile medicale și/sau psihologice agreate să efectueze examinarea personalului cu atribuții în siguranța transporturilor, precum și persoanele desemnate să efectueze controlul	Agreerea de către Ministerul Transporturilor a tuturor unităților medicale și/sau psihologice care îndeplinesc anumite condiții și care vor fi agreate pentru examinarea medicală și psihologică. Desemnarea persoanelor care efectuează controlul, precum și procedura de control a unităților agreate pentru examinarea medicală și psihologică.
	12) O.M.T. nr. 1263/2013 pentru aprobarea Normelor privind procedura de	27.11.2013	Aprobarea Normelor privind procedura de aplicare a sancțiunilor administrative de	Introducerea de sancțiuni administrative de suspendare sau retragere a

	aplicare a sancțiunilor administrative de suspendare sau retragere a certificatului de agreare, în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia		suspendare sau retragere a certificatului de agreare, în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia	certificatului de agreare, în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia.
Referitoare la implementarea altor cerințe europene (dacă privesc siguranța feroviară)	-	-	-	-