

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
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 - 2014 -

Cuprins

A. Introducere.....	3
1. Scopul și domeniul de aplicare.....	3
2. Schimbări organizatorice semnificative.....	4
B. Realizarea generală a siguranței și strategia.....	6
1. Principalele concluzii cu privire la anul de raportare.....	6
2. Strategie națională de siguranță programe și inițiative.....	7
3. Revizuire a anului precedent	9
4. Zone pe care se va concentra atenția în anul viitor.....	9
C. Dezvoltarea în domeniul realizării siguranței	10
1. Analiza detaliată a ultimelor tendințe înregistrate.....	10
2. Rezultatele recomandărilor de siguranță.....	22
3. Măsuri implementate care nu au legătură cu recomandările de siguranță	30
D. Supravegherea.....	31
1.Strategie și plan/planuri.....	31
2.Resursele umane.....	32
3.Competență.....	32
4.Luarea deciziei.....	32
5.Coordonare și cooperare.....	33
6.Constatări din măsurile luate.....	33
E. Certificare și autorizare.....	34
1. Ghid.....	34
2. Contacte cu alte NSA-uri.....	34
3. Aspecte procedurale.....	34
4. Autorizare pentru punere în funcțiune.....	34
5. Feed – back.....	36
F. Modificări în legislație.	36
1.Directiva de siguranță feroviară.....	36
2.Modificări în legislație și reglementare.....	37
G. Aplicarea metodelor de siguranță comune cu privire la evaluarea riscului și evaluare.....	37
1. Experiența Autorității de Siguranță Feroviare Române.....	37
2. Feed – back de la părțile interesate.....	37
3. Revizuirea regulilor naționale de siguranță, luând în considerare Regulamentul CE cu privire la metodele de siguranță comune privind evaluarea riscului.....	37
H. Derogări în ceea ce privește schema de certificare a Entităților Responsabile cu Întreținerea vagoanelor de marfă- ERI.....	38

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.

La data de 22.07.2015, Guvernul României a adoptat Hotărârea nr. 606, pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 626/1998, privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, precum și pentru modificarea anexei nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 21/2015, privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor.

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, modificată prin Directiva 2014/88/UE 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 2014, 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. GRUP FEROVIAR 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

FEROVIAR 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 FEROVIAR S.R.L., S.C. CONSTANTIN GRUP S.R.L., S.C. REGIOTRANS S.R.L., S.C. TRANSBLUE 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. LTE – RAIL ROMÂNIA S.R.L., S.C. EC TRANSPORTURI FEROVIARE 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. INTERNATIONAL RAIL TANSPORT S.R.L., S.C. TEHNOTRANS FEROVIAR S.R.L, precum și alte organisme și operatori economici din domeniul feroviar.

2. Schimbări organizatorice semnificative

În cursul anului de raportare, la nivelul ASFR nu au fost schimbări organizatorice semnificative.

Începând cu data de 18.06.2015, a fost demarată activitatea de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă, pe principiile prevăzute în Regulamentul (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.

La data de 04.09.2015, a intrat în vigoare Hotărârea Guvernului României nr. 606, pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 626/1998, privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviar Române – AFER, precum și pentru modificarea anexei nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 21/2015, privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor. În cadrul acestei Hotărâri, este cuprins Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR, care la capitolul I menționează:

„Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, denumită în continuare ASFR, înființată potrivit Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, este un organism independent din punct de vedere funcțional și decizional, care funcționează în cadrul Autorității Feroviar Române - AFER, în condițiile legii.

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, potrivit legii.”

La capitolul II al Hotărârii de Guvern, au fost stabilite atribuțiile ASFR după cum urmează:

„Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite, ASFR este desemnată să efectueze, în conformitate cu reglementările în vigoare, următoarele activități:

- autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar, în conformitate cu prevederile art. 15 din Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare, și verifică respectarea cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;
- autorizează punerea în funcțiune și introducerea în circulație a unui material rulant nou sau modificat substanțial, care nu este acoperit de o specificație tehnică de interoperabilitate;
- autorizează punerea în funcțiune a vehiculelor nou- construite, modernizate sau reînnoite, în conformitate cu art. 22 și 24 din Hotărârea Guvernului nr. 877/2010, cu modificările ulterioare, și verifică respectarea cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;
- acordă autorizații suplimentare pentru vehiculele autorizate inițial în alt stat membru al Uniunii Europene;

- supraveghează conformitatea constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale cerute în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 877/2010, cu modificările ulterioare;
- supraveghează înregistrarea corespunzătoare a vehiculelor în Registrul național al vehiculelor - R.N.V. și se asigură că informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;
- emite și reînnoiește certificatele de siguranță pentru operatorii de transport feroviar, modifică și revocă părțile relevante ale acestora;
- emite și reînnoiește autorizațiile de siguranță pentru administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară din România, modifică și revocă părțile relevante ale acestora;
- certifică sistemul de management al siguranței al administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România și al operatorilor de transport feroviar;
- certifică acceptarea dispozițiilor adoptate de administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare la nivelul proiectării, întreținerii și exploatarii acesteia, inclusiv întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare, dacă este cazul;
- certifică acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorii de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor acestora pe rețeaua corespunzătoare;
- efectuează evaluarea independentă a adevarării aplicării procesului de management al riscului, precum și a rezultatului acestuia și întocmește pentru solicitant raportul de evaluare a siguranței;
- monitorizează, promovează și, dacă este cazul, aplică și dezvoltă cadrul de reglementare în domeniul siguranței feroviare, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță feroviară. În acest sens, în principal, elaborează și/sau avizează, după caz, și supune spre aprobare Ministerului Transporturilor:
 - reglementările specifice destinate asigurării compatibilității Sistemului național de transport feroviar cu Sistemul de transport feroviar european;
 - reglementările specifice privind siguranța feroviară și cu metroul, precum și pentru transportul multimodal și combinat;
 - participă la elaborarea de reglementări specifice pentru efectuarea transporturilor de mărfuri periculoase;
 - reglementările specifice pentru autorizarea, certificarea și atestarea personalului din transportul feroviar și cu metroul;
 - supraveghează prin acțiuni de audit de siguranță feroviară, control și inspecție de stat operatorii economici din sistemul de transport feroviar, în conformitate cu legislația europeană și națională în vigoare;
- supraveghează din punctul de vedere al siguranței furnizorii feroviari;
- certifică entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare;
- avizează specificațiile tehnice utilizate în activitățile de întreținere a vehiculelor feroviare;
- certifică operatorii economici care preiau una sau mai multe funcții de întreținere ale vehiculelor feroviare;
- supraveghează prin acțiuni de audit și inspecție entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare și operatorii economici care efectuează funcțiile de întreținere, pe durata valabilității certificatului;
- asigură funcționarea unui dispecerat permanent cu atribuții de preluare și tratare a apelurilor de urgență primite prin centrul unic pentru apeluri de urgență - 112, potrivit legislației în vigoare;
- avizează conducerea Ministerului Transporturilor cu privire la accidentele și incidentele produse pe rețeaua de căi ferate și metrou;
- întocmește periodic evidența și statistica accidentelor și incidentelor produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul și furnizează datele statistice pentru Institutul Național de Statistică;
- autorizează stațiile de cale ferată și emite autorizațiile de funcționare;
- autorizează pentru punerea în funcțiune liniile ferate industriale nou-construite sau modernizate și emite autorizațiile de punere în funcțiune;

- autorizează exploatarea liniilor ferate industriale și emite autorizațiile de exploatare;
- aproba regulamentul tehnic de exploatare a liniilor ferate industriale;
- asigură organizarea examenelor și emiterea de autorizații, atestate și certificate pentru personalul din transportul feroviar și cu metroul;
- acordă, reînnoiește, actualizează și modifică permisele de mecanic de locomotivă (conform reglementărilor specifice privind certificarea mecanicilor de locomotivă);
- acordă, reînnoiește, actualizează și modifică declarațiile de recunoaștere a centrelor de formare care asigură sarcinile de formare privind cunoștințele profesionale generale, de material rulant și de infrastructură feroviară pentru mecanicii de locomotivă;
- acordă, reînnoiește, actualizează și modifică declarațiile de recunoaștere a examinatorilor care efectuează evaluarea cunoștințelor profesionale generale, de material rulant și de infrastructură feroviară pentru mecanicii de locomotivă;
- asigură pregătirea profesională și certificarea consilierilor pentru mărfurile periculoase și emite certificate;
- efectuează cursuri de pregătire în vederea atestării responsabililor cu sistemul de management al siguranței feroviare și acordă atestate;
- autorizează transportul public cu metroul și emite autorizațiile/licențele de transport pentru operatorii de transport cu trenuri de metrou;
- întocmește anual un raport privind activitățile sale desfășurate în anul precedent, pe care îl publică în Buletinul AFER și pe pagina de web a ASFR de pe site-ul AFER și îl transmite Agenției Feroviare Europene cel mai târziu până la data de 30 septembrie;
- pune la dispoziție solicitanților documente de îndrumare privind cerințele pentru activitățile de autorizare, certificare și atestare, conform obiectului de activitate;
- asigură reprezentarea la plenare, comitete și grupuri de lucru ale Agenției Feroviare Europene sau alte reuniuni similare ale organismelor europene, precum și la alte acțiuni internaționale în legătură cu activitatea specifică a organismului;
- acordă consiliere de specialitate conform obiectului specific de activitate.

B. Realizarea generală a siguranței și strategia

1. Principalele concluzii privind anul de raportare

a) În anul 2014, 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 2014 s-a produs un număr total de **74** 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 2014 s-a produs un număr total de **22 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 2014 s-a produs un număr total de **150 de accidente la treceri la nivel (din care un număr de 50 de accidente semnificative care s-au soldat cu 71 persoane rănite și 20 persoane decedate)** și **133 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 56 persoane și decesul a 76 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-a produs **1 incendiu** la materialul rulant care a fost încadrat ca accident 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. 7, alin. (e), iar investigarea s-a efectuat de către OIFR. Acest caz de incendiu a fost încadrat ca accident semnificativ.

d) În cursul anului 2014 nu s-au produs accidente grave.

Se face precizarea că informațiile referitoare la persoanele decedate sau grav rănite în accidente de tipul coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului 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, reprezentă informații furnizate de personalul feroviar prezent la fața locului în momentul producerii, neînând 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

De la adoptarea și implementarea Strategiei privind supravegherea activităților de transport feroviar în anul 2014 au fost făcute progrese semnificative în domeniul feroviar fiind înregistrate succese în ceea ce înseamnă impunerea principalelor principii pe care se bazează activitatea de supraveghere:

- **principiul nediscriminării** – prin asigurarea acelorași condițiilor de desfășurare a supravegherii oricărui operator economic;

- **principiul tratamentului egal** – respectiv stabilirea și aplicarea, în toate etapele procedurii de supraveghere, a unor reguli, cerințe și criterii, identice pentru toți operatorii economici;
- **principiul transparenței** – respectiv aducerea la cunoștința tuturor celor interesați a informațiilor relevante cu privire la acțiunile de supraveghere;
- **principiul proporționalității** – respectiv asigurarea corelației între necesitatea obiectivă a acțiunii de supraveghere, obiectivul propus și cerințele formulate în contextul aplicării procedurii de atribuire,
- **principiul asumării răspunderii** – respectiv determinarea clară a sarcinilor și responsabilităților persoanelor implicate în activitatea de supraveghere, urmărindu-se totodată asigurarea profesionalismului și independenței deciziilor adoptate pe parcursul derulării acțiunilor.

Pasul următor pe care Autoritatea de Siguranță Feroviară din România – ASFR și-l propune pentru anii 2014 – 2015 este de a schimba filosofia activității de supraveghere prin înlocuirea treptată a supravegherii de tip conformitate, cu cea bazată pe evaluarea riscurilor.

Pentru evaluarea maturității sistemului privind gestionarea riscurilor, dar și cultura în domeniul siguranței a principalilor actori implicați în activitățile de transport feroviar, ASFR își propune să poziționeze în centrul preocupărilor Sistemul de Management al Siguranței.

Strategia privind supravegherea activităților de transport feroviar pentru perioada menționată va continua misiunea ASFR de a servi interesul public prin promovarea unui sistem de transport sigur, eficient și responsabil, care să răspundă cerințelor clientilor.

Misiunea activității de supraveghere este de a ține sub observație performanțele în domeniul siguranței după ce a acordat un certificat sau o autorizație de siguranță și, dacă este rezonabil, să le îmbunătățească.

Pe lângă principiile prezentate anterior, ASFR promovează prin acțiunile de supraveghere efectuate, valori reprezentative pentru organizație și pentru personalul acesteia:

Respect apreciem și respectăm colegii, actorii din sistemul feroviar, dar și partenerii noștri

Implementarea unor proceduri proprii prin care să se eliminate din comportamentul nostru atitudini discriminatorii și să fie adoptate atitudini echitabile, care să îmbunătățească capacitatea de a fi în serviciul beneficiarilor actului de transport. Să fim deschiși, echitabili și onești în relațiile noastre.

Profesionalism Facem din profesionalismul echipei noastre un titlu de glorie

Implementarea de proceduri privind managementul competențelor care să asigure un nivel de pregătire ridicat, care să răspundă schimbărilor cadrului de reglementare aplicabil, astfel încât echipele implicate în activitățile de supraveghere să poată răspunde tuturor provocărilor ce pot apărea și să răspundă solicitărilor corespunzător și eficient.

Munca în echipă ne bazăm întreaga strategie pe lucrul în echipă

Întreaga activitate de supraveghere este bazată pe lucrul în echipă ducând astfel la o eficientizare și eficacitate maximă a muncii noastre. Căutăm să implicăm

toți inspectorii astfel încât să încurajăm abordările pro-active, sprijinind deciziile colective, diseminarea informațiilor, managementul colectiv al problemelor constatațe în activitatea feroviară pentru implementarea celor mai eficiente măsuri corective.

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 2014 au fost efectuate audituri interne de evaluare în baza obiectivelor de audit întocmite și au fost dispuse măsuri de îmbunătățire a activității.

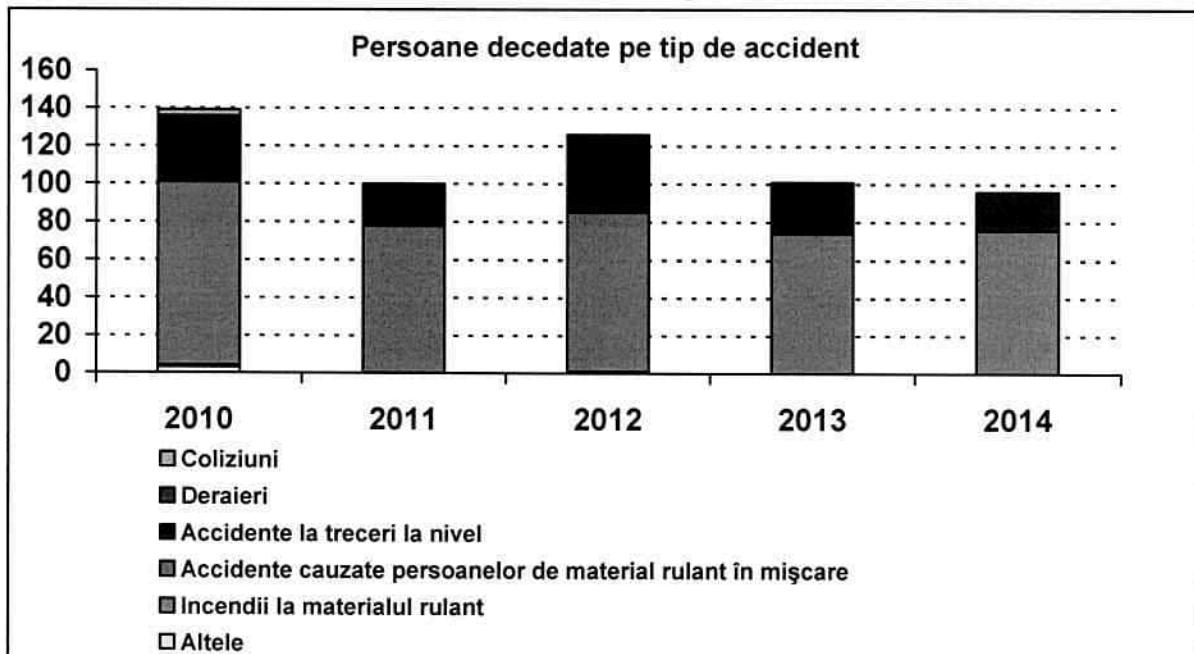
4. Domenii pe care se va concentra atenția în anul viitor

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.

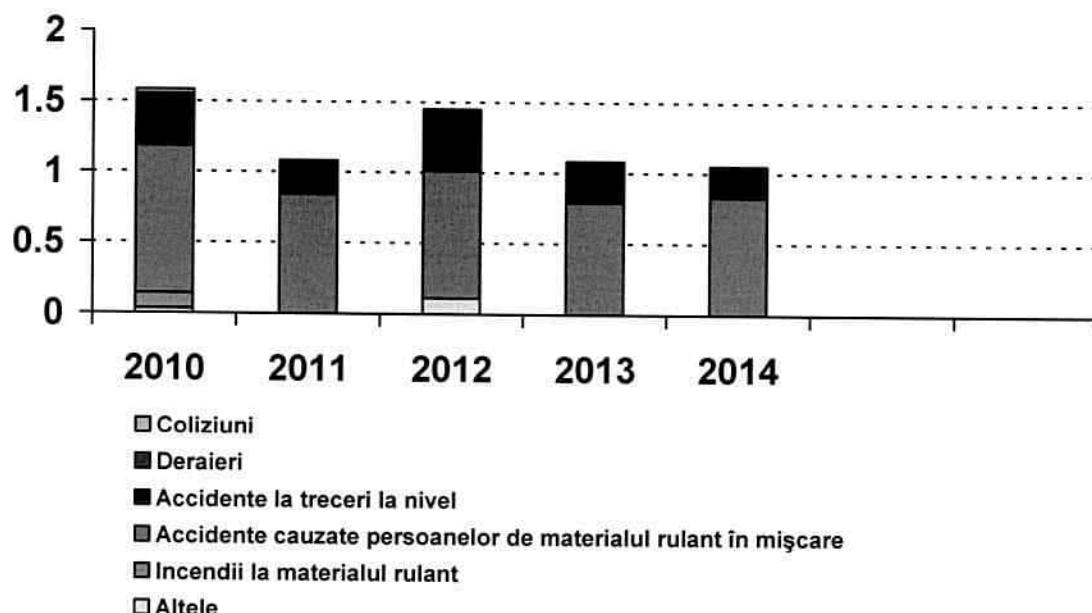
C. Progrese în realizarea siguranței

1. Analiza detaliată a ultimelor tendințe înregistrate.



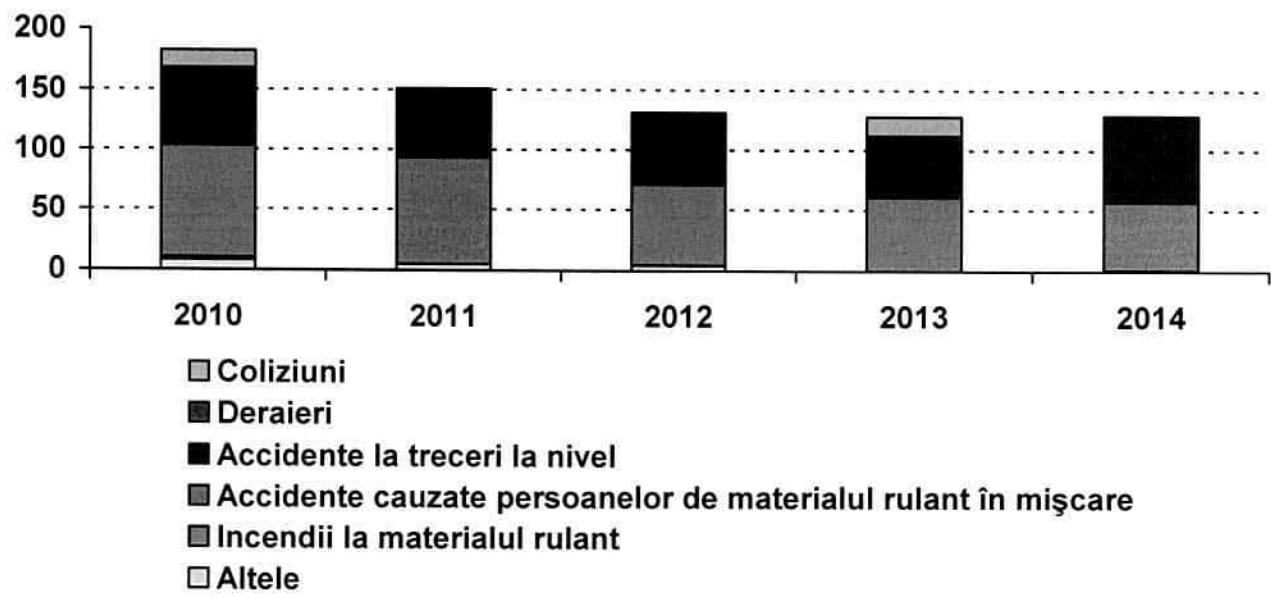
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2010	3	0	35	97	1	3	139
2011	0	0	22	78	0	0	100
2012	0	0	41	84	0	1	126
2013	0	0	27	74	0	0	101
2014	0	0	20	76	0	0	96

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

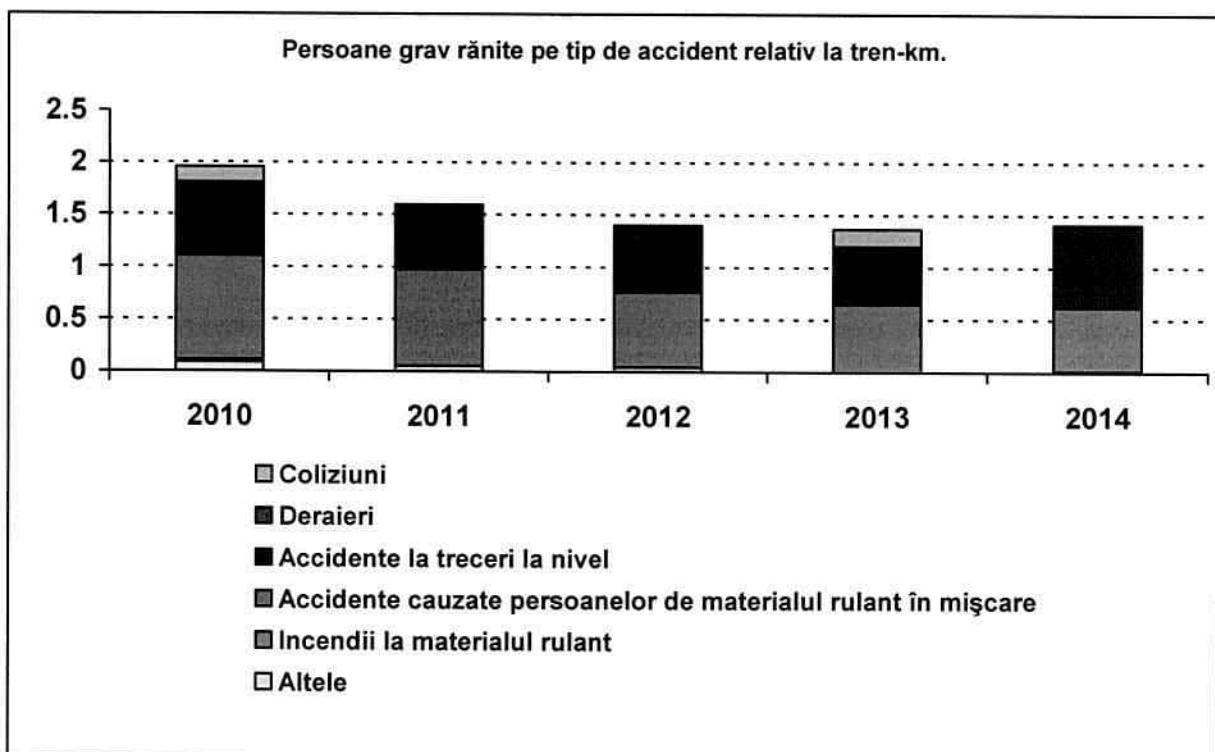


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant in miscare	Incendii la materialul rulant	Altele
2010	0.032	0	0.37	1.04	0.11	0.032
2011	0	0	0.24	0.84	0	0
2012	0	0	0.44	0.9	0	0.11
2013	0	0	0.29	0.79	0	0
2014	0	0	0.22	0.83	0	0

Persoane grav rănite pe tip de accident

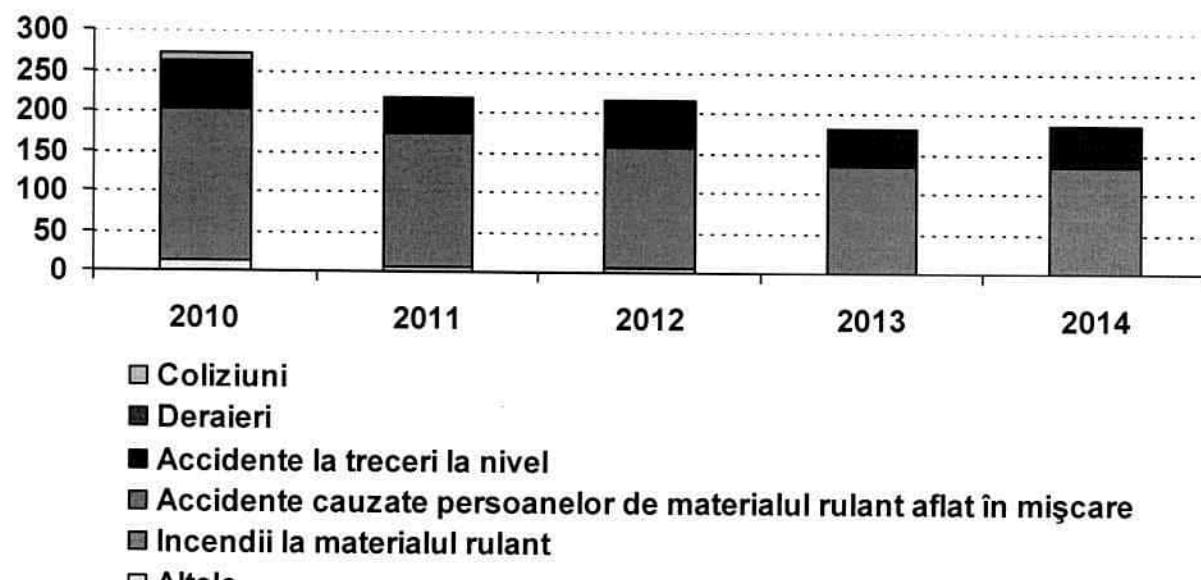


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant in miscare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2010	14	0	65	93	2	8	182
2011	1	0	57	88	0	5	151
2012	0	0	60	67	0	4	131
2013	16	0	51	61	0	0	128
2014	1	0	71	56	1	0	129

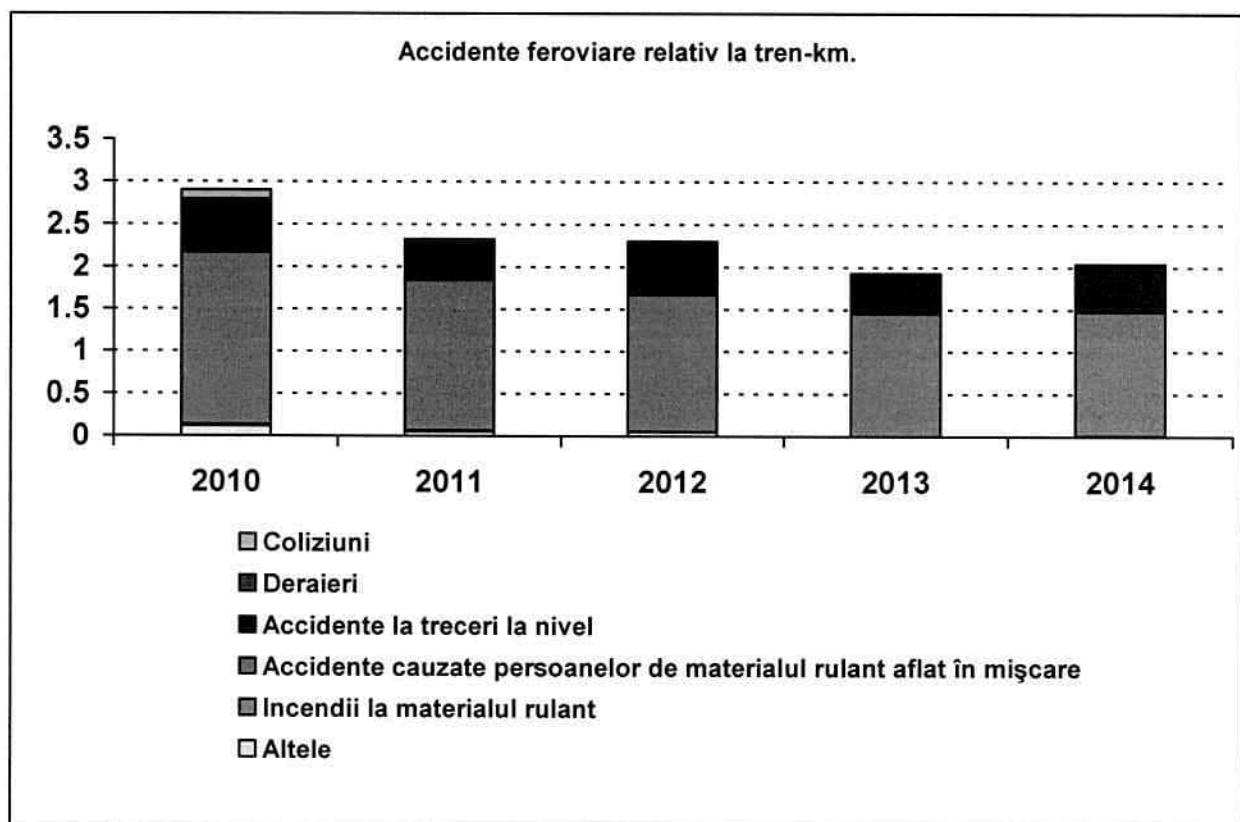


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
2010	0.15	0	0.7	1	0.021	0.086
2011	0.011	0	0.61	0.92	0	0.054
2012	0	0	0.64	0.72	0	0.043
2013	0.17	0	0.55	0.65	0	0
2014	0.011	0	0.78	0.61	0.011	0

Accidente feroviare

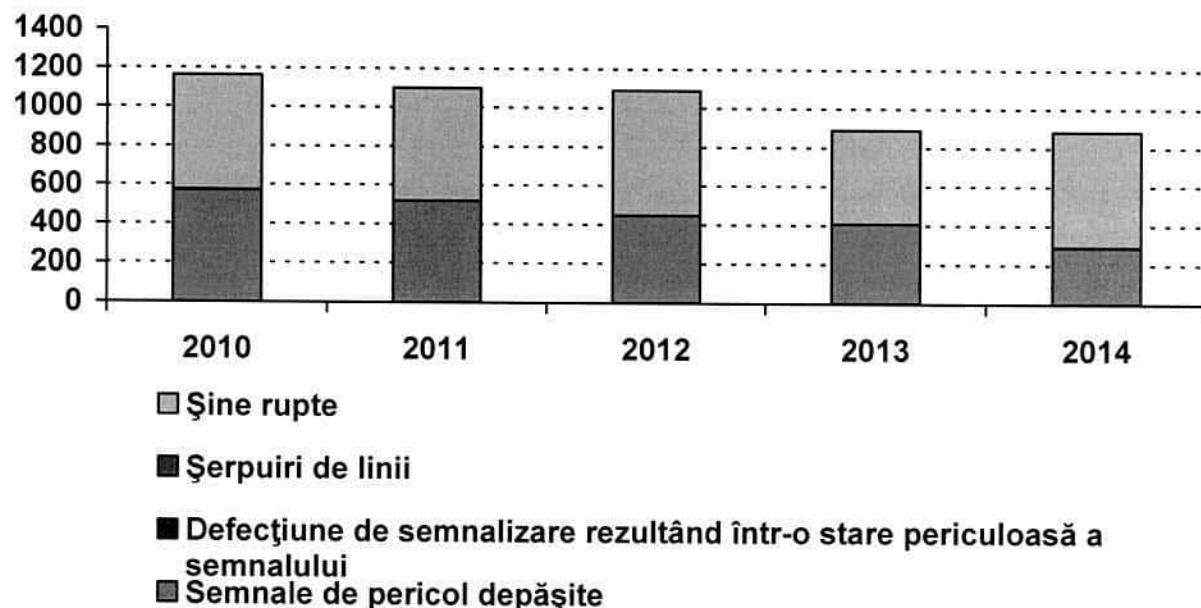


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant aflat in miscare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2010	10	0	58	190	2	11	271
2011	1	1	43	166	1	5	217
2012	0	0	59	151	0	5	215
2013	1	0	44	135	0	0	180
2014	1	0	50	133	1	0	185



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant aflat in miscare	Incendii la materialul rulant	Altele
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
2014	0.011	0	0.55	1.47	0.011	0

Precursori ai accidentelor pe tipuri



An	Şine rupte	Şerpuiri de linii	Defecţiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului	Semnale depăşite pe pericol	Roți crăpate la vehicule feroviare în serviciu	Osii rupte la vehicule feroviare în serviciu	Total
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
2014	593	3	0	288	0	1	885

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

Stadiul Lucrărilor de Reabilitare și Modernizare a Stațiilor CF (recepționate în cursul anului 2014, în derulare și pregătire în vederea modernizării)

Nr. crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.05.2015	Recepție la terminarea lucrării
Stații CF recepționate 2014				
1	Modernizarea unor stații de cale ferată din România - Stațiile CF Giurgiu Oraș,	Modernizare stație de cale ferată Giurgiu Oraș	100%	30.04.2014

	Slobozia Veche si Călărași Sud	Modernizare stație de cale ferată Călărași Sud	100%	23.01.2014
2	Modernizarea unor stații de cale ferata din Romania - Stațiile CF Piatra Neamț, Botoșani, Vaslui si Brăila	Modernizarea stațiilor de cale ferată Botoșani, Vaslui, Piatra Neamț, Brăila - „Lot 1 - Modernizarea stației de cale ferată Botoșani”	100%	16.01.2014
3	Modernizarea unor stații de cale ferata din Romania - Stațiile CF Zalău si Bistrița	Modernizarea stațiilor de cale ferată ZALĂU și BISTRITA - „Lot 1 Modernizarea stației de cale ferată Zalău”	100%	29.10.2014
4	Modernizarea unor stații de cale ferata din Romania - Stațiile CF Slatina, Râmnicu Vâlcea si Reșița Sud	Lucrări de modernizarea a stațiilor Slatina, Râmnicu Vâlcea, Reșița Sud - „Lot 1 - Lucrări de modernizare a stației Slatina” Lucrări de modernizarea a stațiilor Slatina, Râmnicu Vâlcea, Reșița Sud - „Lot 3 - Lucrări de modernizare a stației Reșița Sud”	100%	25.06.2014 26.06.2014
Stații CF – lucrări în derulare				
1	Modernizarea unor stații de cale ferata din Romania - Stațiile CF Giurgiu Oraș, Slobozia Veche si Călărași Sud	Modernizare stație de cale ferată Slobozia Veche	99,50%	30.06.2015
2	Modernizarea stațiilor CF Sfântu Gheorghe si Târgu Mureș	Modernizarea stației de cale ferată Tg. Mureș	33,00%	30.09. 2016
3	Modernizarea unor stații de cale ferata din Romania - Stația CF Pitești	Modernizarea unor stații de cale ferata din Romania - Stația CF Pitești	92,52%	30.09. 2015
4	Modernizarea unor stații de cale ferata din Romania - Stațiile CF Slatina, Râmnicu Vâlcea si Resita Sud	Lucrări de modernizarea a stațiilor Slatina, Râmnicu Vâlcea, Reșița Sud - „Lot 2 - Lucrări de modernizare a stației Râmnicu Vâlcea”	69,15%	30.11.2015
Stații CF aflate în pregătire în vederea reabilitării și modernizării				
1	“Modernizarea stațiilor de cale ferata BAIA MARE, SATU MARE, MIERCUREA CIUC, TÂRGOVISTE și TÂRGU JIU“			

Stații centralizate electronic în cursul anului 2014 (lucrări finalizate, în derulare, pregătire)

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Recepție finală
1	Proiect instalație electronică ESTW L90 RO cu interfață grafică HIS pentru centralizarea stației Lugoj	Centralizarea stației Lugoj	14.11.2014
2	Proiect instalație electronică ESTW L90 RO cu interfață grafică HIS pentru centralizarea stației Caransebeș .	Centralizarea stației Caransebeș	14.11.2014
3	Proiect instalație electronică ESTW L90 RO cu interfață grafică HIS pentru centralizarea stației Focșani	Centralizarea stației Focșani	04.12.2014
4	Proiect instalație electronică ESTW L90 RO cu interfață grafică HIS pentru centralizarea stației Chiajna	Centralizarea stației Chiajna	17.12.2014
5	Proiect instalație electronică ESTW L90 RO cu interfață grafică HIS pentru centralizarea stației Craiova	Centralizarea stației Craiova	11.12.2014
6	Proiect instalație electronică ESTW L90 RO cu interfață grafică HIS pentru centralizarea stației Chitila și Ramificație Buciumeni	Centralizarea stației Chitila și Ramificație Buciumeni	17.12.2014

Lucrări de centralizare în desfășurare

1	Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Ilia – Lugoj - CEM - CF 4	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului: „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Ilia-Lugoj”- Lot 2	Progres fizic 1,00%
---	--	---	---------------------

Stații centralizare electronică în pregătire

Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Centralizare electronică în stația C.F. Videle” – Procedură de achiziție publică în desfășurare

Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului: „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanica pe secția de circulație Siculeni-Adjud – 2 loturi - Procedură de achiziție publică în desfășurare

Proiecte de reabilitare a infrastructurii feroviare aflate în pregătire în cursul anului 2014

Nr.crt	Proiect	Denumire obiectiv	Stadiul actual
1	Reabilitarea liniei CF Frontieră Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2: km 614-Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada – Simeria	"Reabilitarea liniei C.F. Frontieră - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 2: Km 614 – Gurasada, subtronsonul 2a: Km 614 - Cap Y Bârzava.	Procedură de achiziție publică în desfășurare
		"Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului	Procedură de achiziție

		IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 2: Km 614 – Gurasada, subtronsonul 2b: Cap Y Bârzava – Cap Y Ilteu.	publică în desfășurare
		"Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 2: Km 614 – Gurasada, subtronsonul 2c: Cap Y Ilteu – Cap Y Gurasada.	Procedură de achiziție publică în desfășurare
		"Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 3: Gurasada – Simeria.	Procedură de achiziție publică în desfășurare

Proiecte de reabilitare a infrastructurii feroviare aflate în derulare în cursul anului 2014

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.05.2015	Recepție la terminarea lucrării
1	Proiect pilot operațional pentru aplicație ETCS/ERTMS nivel 2	Proiect pilot operațional pentru aplicație ETCS/ERTMS nivel 2	94%	31.12.2015
2	Reabilitarea liniei de CF Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max. de 160 km/h, tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad - km. 614	Reabilitarea liniei de CF Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max. de 160 km/h, tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad - km. 614	90,50%	31.12.2015
3	Reabilitarea liniei de CF Brașov - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max. de 160 km/h, tronsonul: Simeria - Coslariu	Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ), SECTIUNEA 3: COŞLARIU-SIMERIA, Tronsonul: VINTU DE JOS - COŞLARIU	49,12%	31.12.2016
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ), SECTIUNEA 3: COŞLARIU-SIMERIA, Tronsonul: VINTU DE JOS – SIMERIA	7,52%	06.06.2017
		Lucrări de execuție instalații	1,00%	28.02.2018

		semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronica si Centrul de Control Operațional Simeria aferente proiectelor: "Reabilitarea liniei c.f. Simeria - Brașov,parte componenta a Coridorului IV Pan European pentru circulatia trenurilor cu viteza maxima de 160 km/h " secțiunea Coșlariu - Simeria		
4	Reabilitarea liniei de CF Brașov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul: Coșlariu - Sighișoara	Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coșlariu – Sighișoara, tronsonul Coslariu - Micăsasa - LOT 3	76,29%	31.12.2015

Stadiul lucrărilor de reabilitare și modernizare poduri, podețe și tuneluri aflate în derulare/pregătire

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.05.2015	Recepție la terminarea lucrării
Lucrări aflate în derulare				
1	Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata SRCF Constanța	Lucrări de reabilitare poduri si podețe de cale ferata - SRCF Constanța - Lot 2 -PODURI	17,00%	09.09.2015
2	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Brașov	Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată SRCF BRAȘOV - Lot 1 - PODURI	5,00%	11.12.2016
3	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Timișoara	Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată SRCF TIMIȘOARA - Lot 3 - PODURI	13,84%	10.12.2016
4	Reabilitarea podurilor feroviare situate la km 152+149 și km 165+817 pe secțiunea feroviară București - Constanța	Lucrări de construcții si instalații aferente obiectivului "Lucrări de reabilitare a podurilor de cale ferata peste Dunăre - km 152+149 și km 165+817, linia CF București - Constanța, SRCF Constanta"	15,81%	08.08.2016
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata SRCF Iași	1,00%	31.12.2015

5	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Iași	Lotul 1 - Tuneluri		
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata SRCF Iași Lotul 2 - Poduri si podețe	1%	23.02.2017
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata SRCF Iași Lotul 3 - Poduri si podețe	1%	25.04.2017
6	Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse - DCOS	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului: „Sistem de detectarea cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse – Lot1	0%	15.10.2017

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.05.2015	Recepție la terminarea lucrării
Lucrări aflate în derulare				
1	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Constanța	Lucrări de reabilitare poduri si podețe de cale ferata - SRCF Constanța - Lot 2 -PODURI	17,00%	09.09.2015
2	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Brașov	Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată SRCF BRAȘOV - Lot 1 - PODURI	5,00%	11.12.2016
3	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Timișoara	Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată SRCF TIMIȘOARA - Lot 3 - PODURI	13,84%	10.12.2016
4	Reabilitarea podurilor feroviare situate la km 152+149 și km 165+817 pe secțiunea feroviară București - Constanța	Lucrări de construcții si instalații aferente obiectivului "Lucrări de reabilitare a podurilor de cale ferata peste Dunăre - km 152+149 și km 165+817, linia CF București - Constanța, SRCF Constanta"	15,81%	08.08.2016
5	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Iași	Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata SRCF Iași Lotul 1 - Tuneluri	1,00%	31.12.2015
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri	1%	23.02.2017

		de cale ferata SRCF Iași Lotul 2 - Poduri si podețe		
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata SRCF Iași Lotul 3 - Poduri si podețe	1%	25.04.2017
6	Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse - DCOS	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului: „Sistem de detectarea cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse – Lot1	0%	15.10.2017

2. Rezultatele recomandărilor de siguranță.

Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
Identificarea semnalelor de înscriere pe bloc care fac și funcția de prevestitor a semnalului de intrare și punerea în concordanță, după caz, a semnalizării cu reperele prevăzute în Regulamentul de Semnalizare nr.004 și Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002.	Au fost verificate toate secțiile de circulație aparținând administratorului de cale ferată CNCF "CFR" SA și gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă, fără a fi constatate cazuri de acest fel. Pe secția de circulație în cauză a fost realizată reinscripționarea corectă și punerea în concordanță a semnalului YU cu reperele prevăzute în regulamentul de Semnalizare nr. 004 și Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr.002, prin înlocuirea reperului de culoare albă cu o bandă de culoare roșie la mijloc cu un alt reper de culoare albă și s-a montat reper pentru semnalul luminos de trecere al BLA care face și funcția de semnal prevestitor. Raportul de investigare a fost prelucrat cu tot personalul interesat.	Implementată
Identificarea de măsuri în sensul ținerii sub control a riscului aferent descărcării incomplete a vagoanelor de către beneficiari		Neimplementată Recomandarea de siguranță este reglementată în Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005 ca și cod de practică
Elaborarea unui cadru normativ	La CNCF "CFR" SA,	În curs de implementare

<p>pentru exploatarea, circulația și mențenanța drezelor de cale tip DCL referitoare la ținerea sub control a elementelor determinante siguranței circulației.</p>	<p>administratorul de cale ferată, este în curs de elaborare o normă internă pentru reviziile tehnice și reparațiile planificate la mașinile și utilajele grele, drezine camion – DC, drezine pantograf – DP, vagoneți motor, drezine de mică capacitate și utilajele automotoare pentru mecanizare – UAM.</p>	<p>Există normativul tehnic feroviar nr. 67-007/29.08.2012 – “Vehicule de cale ferată. Derezine pantograf și drezine macara. Tipuri de revizii și reparații planificate. Norme de timp pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate. Lucrări minime executate în cadrul reviziilor și reparațiilor planificate” și reglementările prevăzute în cărțile tehnice ale drezelor și utilajelor.</p>
<p>-Introducerea în livretele cu mersul trenurilor de marfă a procentelor de masă frână minime pentru trenurile de marfă având în compunere vagoane echipate cu frână proporțională cu încărcătura și care circulă pe secțiile de circulație caracterizate prin pante mari</p> <p>-Reglementarea modului de transmitere de către operatorii de transport feroviar către administratorul de infrastructură feroviară publică C.N.C.F. „CFR” S.A, a informațiilor referitoare la existența în compunerea trenului a vagoanelor cu frână proporțională cu încărcătura sau existența și funcționarea frânei electrice la locomotivele de remorcare a trenului</p>	<p>Au fost introduse în livretele cu mersul trenurilor de marfă mențiuni cu privire la procente de masa frână minime pentru trenurile de marfă care au în compunere vagoane cu instalație de frână proporțională cu încărcătura și care circulă pe secțiile de circulație caracterizate prin pante mari.</p>	<p>Implementată</p> <p>În curs de implementare</p> <p>CNCF „CFR” SA a comunicat către operatorii de transport feroviar, modul de avizare și programare a trenurilor care au în compunere vagoane echipate cu frână proporțională cu încărcătura, care să fie valabile până la armonizarea modului de lucru.</p>
<p>Demararea de către administratorul infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA a procedurilor pentru încheierea unei noi convenții de frontieră româno - ucrainene, convenție ce va fi negociată și semnată din partea României și de către reprezentanți ai Autorității de Siguranță Feroviară Române – ASFR și ai Organismului de Investigare Feroviar Român – OIFR. În noua convenție de frontieră vor fi introduse prevederi clare, prin care să se stabilească ca</p>		<p>Recomandarea nu poate fi aplicată de către ASFR, întrucât în convenția de frontieră româno – ucraineană existentă, la cap. XVI, paragraful 57, este reglementat: “cercetarea evenimentelor și stabilirea prejudiciilor provocate de ele se efectuează de partea pe secția sau în stația căreia s-a produs evenimentul. Dacă în urma acestei cercetări apare problema responsabilității celeilalte părți, sau unei responsabilități comune, acest lucru va fi comunicat neîntârziat celeilalte părți. După aceasta, cercetările se vor continua în</p>

<p>personalul feroviar implicat într-un accident/incident feroviar produs între stațiile de frontieră sau în stațiile de frontieră să permită accesul la materialul rulant implicat și să răspundă la întrebările formulate de către reprezentanții autorizați ai statului pe teritoriul căruia a avut loc accidentul/incidentul.</p> <p>"a) redifuzarea planului de montare a inimii de încălecare - descălecare la subunitățile de linii interesate;</p> <p>b) efectuarea de măsurători suplimentare ale ecartamentului și nivelului transversal al liniei în zona inimilor de încălecare - descălecare și a curbelor adiacente;</p> <p>c) aprovizionarea Districtul de Linii Halmeu cu traverse de lemn pentru linia largă.</p> <p>a) redifuzarea planului de montare a inimii de încălecare - descălecare la subunitățile de linii interesate;</p> <p>b) efectuarea de măsurători suplimentare ale ecartamentului și nivelului transversal al liniei în zona inimilor de încălecare - descălecare și a curbelor adiacente;</p> <p>c) aprovizionarea Districtul de Linii Halmeu cu traverse de lemn pentru linia largă. "</p>		<p>comisie. Această comisie este convocată de partea pe al cărei teritoriu s-a produs evenimentul. Președinția comisiei revine părții care a convocat comisia; comisia are dreptul să invite experți. În caz de divergențe în comisie, problema se rezolvă de administrațiile de cale ferată ale celor 2 părți. În cazul în care reprezentanții celeilalte părți nu se prezintă în termen de 3 zile, cercetările se efectuează în mod unilateral. În acest caz, rezultatul cercetării este definitiv pentru ambele părți. Operațiunile de intervenție la locul evenimentului nu trebuie temporizate din cauza activității comisiei de cercetare a evenimentului respectiv".</p> <p>Dacă Organismul de Investigare Feroviar Român – OIFR dorește încheierea unei convenții cu Organismul de Investigare din Ucraina, va dispune inițierea și declanșarea unei proceduri în acest sens.</p>
<p>- Completarea „Reglementărilor privind modul de desfășurare a activității de manevră/transport feroviar pe LFI ” cu prevederi care să stabilească în detaliu responsabilitățile privind siguranța circulației a funcțiilor implicate în primirea/expedierea trenurilor în circulație, inclusiv corelarea denumirii acestor funcții cu cele din instrucțiile și reglementările specifice în vigoare.</p>	<p>-Au fost completate Reglementările privind modul de desfășurare a activității de manevră/transport feroviar pe LFI, cu prevederi care stabilesc în detaliu responsabilitățile privind siguranța circulației a funcțiilor implicate în primirea/expedierea trenurilor în circulație, inclusiv corelarea denumirii acestor funcții cu cele din instrucțiile și reglementările specifice în vigoare.</p>	<p>Implementată</p>

<p>-Actualizarea sau emiterea unei noi reglementări instrucționale prin care să se stabilească în detaliu responsabilitățile factorilor implicați în siguranța circulației a trenurilor cu expediere de/sau pe altă infrastructură decât cea publică.</p>	<p>-A fost actualizat Planul Tehnic de Exploatare al stației CFU Cătușa, stabilindu-se în detaliu responsabilitățile actorilor implicați în siguranța circulației trenurilor cu expediere de pe/pe altă infrastructură decât cea publică.</p>	<p>Implementată</p>
<p>Identificarea imediată a tuturor vagoanelor din parcul activ SNTFM echipate cu roți monobloc fabricate din șarja nr. 55743 IOB 1991 și retragerea acestora din circulație în vederea efectuării verificărilor impuse de reglementările în vigoare la roțile montate în scopul depistării eventualelor fisuri la membrana, obada și butucul acestora și aplicarea prevederilor ce se impun</p>	<p>Au fost identificate toate vagoanele din parcul activ al SNTFM "CFR Marfa" SA, echipate cu roți monobloc din șarja 55743 IOB 1991 și au fost retrase din circulație în vederea efectuării verificărilor impuse de reglementările în vigoare, în scopul depistării eventualelor fisuri la membrana, obada și butucul acestora și aplicarea prevederilor ce se impun.</p>	<p>Implementată</p>
<p>Identificarea măsurilor necesare ținerii sub control a riscului de deraiere pe relația Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei prin diminuarea efectelor factorilor care au contribuit la producerea accidentului feroviar. "Întrucât pe secția de circulație Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei s-au produs două accidente feroviare în circulația trenurilor de marfă care au fost remorcate și cu locomotivă împingătoare, directorul SC APRIA SRL Cluj-Napoca, în calitate de gestionar al secției neinteroperabile, a emis DECIZIA nr.2/18.12.2013 cu următorul conținut: "Pe distanță de circulație Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei - Suplacu de Barcău se interzice circulația trenurilor cu locomotivă împingătoare"</p>	<p>-la data de 26.11.2013, în baza contractului încheiat cu SC IMCF București, s-a intervenit cu utilaje grele de cale BNRI și MP 150 pe distanță de 700 metri, de la km. 53+550 la km. 54+300, pentru a aduce linia în parametrii constructivi și a elimina excesul de supraînălțare în curbă; -s-a introdus restricție de 30 km/h, pe distanță de la km. 53+550 la km. 54+050, conform Instrucției nr. 341 Art. 6 și Anexa 6a, până la scurgerea tonajului de stabilizare; la solicitarea SC Apria SRL, Direcția Trafic București – Serviciul Circulație prin tg. 103/19.12.2013 aproba: „pe distanță de circulație Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei – Suplacu de Barcău se interzice circulația trenurilor cu locomotiva împingătoare”. Această măsură a fost luată pentru a ține sub control riscul de deraiere datorită „suprapunerii punctelor</p>	<p>Implementată</p>

	<p>caracteristice „RC” determinat de sfârșitul curbelor parabolice și începutul curbei circulare cu punctul „V” determinat de sfârșitul rampei de 4,5 % și începutul rampei de 8,0 %, contrar Instrucției nr. 341, Art. 6, pct. 3, care interzice această soluție constructivă fără aprobarea Direcției Linii și Instalații, aprobare care nu a fost preluată cu documentația de predare a secției Săcuieni Bihor – Abrami – Sărmașag;</p> <p>-la solicitarea SNTFM „CFR Marfă” SA, avizul 287 al SC APRIA SRL și conform adresei Direcției Trafic București nr. 11/1/256/30.12.2013 s-a organizat experimentul de remorcăre pe distanța Suplacu de Barcău – Șimleu Silvaniei cu DA multiplă tracțiune în capul trenului, pentru a nu afecta capacitatea secției prin interzicerea locomotivei împingătoare;</p> <p>-la data de 08.01.2014 experimentul de remorcăre este declarat reușit, iar în data de 09.01.2014 se modifică Anexa 1 al livretului cu mersul trenurilor de marfă Cluj, conform tg. 45/09.01.2014 a Direcției Trafic București;</p> <p>-acest sistem de remorcăre va fi menținut în condițiile în care uzurile și deformațiile căii de rulare se mențin în parametrii normali de exploatare.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Completarea cadrului de reglementare cu prevederi referitoare la modul de instruire, examinare și autorizare a agentului de însoțire a drezinei pantograf; - Corelarea prevederilor din 	<p>-în curs de implementare prin programul cadru al ASFR de elaborare/actualizare a reglementărilor specifice de transport feroviar și cu metroul în anul 2015.</p>

<p>Instrucția 340/2003 și a celor din Regulamentul 005/2005 referitoare la îndrumarea și circulația UAM.</p> <p>- Completarea Regulamentului de consemn cu prevederi referitoare la asigurarea personalului autorizat pentru conducerea drezinelor după intervențiile ce întrerup perioada de odihnă;</p>	<p>A fost completat Regulamentul de consemn după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „durata zilnică a timpului de muncă să nu depășească 12 ore”; - „fiecare durată de 12 ore a timpului de muncă să fie urmată de o perioadă de repaus de 24 ore”; <p>Efectuarea muncii suplimentare peste limita stabilită potrivit acestor prevederi este interzisă.</p>	<p>Implementată</p>
<p>-Luarea măsurilor necesare pentru ca personalul de exploatare să înțeleagă cu precizie și fără echivoc condițiile de aplicare a prevederilor art.6 alin.(16) din Regulamentul de Remorcare și frânare Nr.006, referitor la rămânerea în poziția inițială în compunerea trenului, pentru continuarea mersului, ca vehicule remorcate și fără să fie active în remorcarea trenului, a locomotivelor care au fost utilizate ca locomotive împingătoare</p>	<p>-Pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, CREIR CF Cluj a luat măsuri de restricționare a circulației cu locomotivă inactivă la urma trenului pe porțiunea de linie Dealu Ștefăniței – Salva.</p>	
<p>"Prin recomandările formulate, comisia de investigare își propune să determine gestionarii/administratorii de infrastructură feroviară să efectueze verificări proprii ale trecerilor la nivel pe care le exploatează în condiții similare celei de la km 109+400 dintre Hm Praid și Hm Sovata și a cadrului de reglementare referitor la modul cum se realizează traversarea trecerilor la nivel de către trenuri în circulație și să dispună, acolo unde este cazul, măsurile care se impun pentru ținerea sub control a riscului</p>		

<p>producerii accidentelor.</p> <p>Recomandările de siguranță în cazul acestei investigații sunt:</p> <p>1. Armonizarea Regulamentului de Exploatare al secției Târnăveni-Praid (întocmit de către CNCF „CFR” SA) și a Reglementărilor privind funcționarea posturilor de barieră de la trecerile la nivel de pe secțiile de circulație Blaj-Praid, Vânători-Orhei, Alba Iulia-Zlatna (întocmite de gestionarul de infrastructură neinteroperabilă S.C. R.C.-C.F. TRANS SRL Brașov), prin coroborarea prevederilor din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare-Nr.005/2005 (aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.1816/26.10.2005) cu cele din standardele SR 1244-3/1990, standardul SR 1244-2/2004 și standardul SR 1244-1/1996, referitor la clasificarea trecerii la nivel de la km 109+400 dintre Hm Prajd și Hm Sovata și la semnalizarea feroviară și rutieră a acesteia;"</p> <p>2. Completarea cadrului de reglementare cu prevederi amănunțite referitoare la modul cum se realizează traversarea unei treceri la nivel din linie curentă pentru care nu este asigurat rombul de vizibilitate și nu există post de barieră, de către trenurile aflate în circulație, dar și a cazurilor în care instalațiile de semnalizare a trecerii la nivel sunt defecte sau distruse, astfel încât riscul producerii accidentelor să fie ținut sub control.</p>	<p>În acest sens a apărut standardul SR 1244-3/2014.</p>	<p>Recomandarea a fost implementată;</p> <p>Recomandarea nu poate fi implementată</p> <p>- în conformitate cu prevederile Instrucției de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii (linii cu ecartament normal) nr. 314/1989, articolul 11, paragraful 6, alin. 6.3, înființarea de noi treceri la nivel precum și modificarea sau mutarea trecerilor la nivel existente se face cu condiția asigurării vizibilității cu acordul regionalei de căi ferate, a organului care administrează calea rutieră respectivă și a unităților de poliție care răspund de siguranța circulației feroviare;</p>
---	--	---

	<p>- în conformitate cu prevederile Instrucției de norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii (linii cu ecartament normal) nr. 314/1989, articolul 11, paragraful 6, alin. 6.5, trecerile la nivel cu calea ferată existente se vor menține numai cu condiția asigurării vizibilității.</p> <p>Recomandarea nu poate fi implementată</p> <ul style="list-style-type: none"> - conform prevederilor articolului 7 din Regulamentul de aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, la intersecția unei căi ferate cu un drum public administratorul căii ferate este obligat să asigure planeitatea la nivel, iar împreună cu administratorul drumului public, să stabilească, să instaleze, cu acordul poliției rutiere și să întrețină mijloacele de semnalizare a acesteia, potrivit competențelor; - în Hotărârea Guvernului nr. 64312011 pentru aprobarea Condițiilor de închiriere de către CNCF „CFR” SA a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, precum și de gestionare a acestora, au fost încheiate contracte de închiriere care reglementează obligațiile locatorului și obligațiile locatarului cu privire la secțiile de circulație neinteroperabile.
--	--

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 luna iulie 2014, cu privire la starea tehnică a trecerilor la nivel cu calea ferată.	<ul style="list-style-type: none"> - Întocmirea de programe pentru completarea și întreținerea indicatoarelor de semnalizare și a elementelor lipsă de la trecerile la nivel, cu termene și responsabilități concrete precum și urmărirea realizării acestor programe. - Măsurarea pe teren a romburilor de vizibilitate de la toate trecerile la nivel semnalizate cu indicatoare rutiere, în conformitate cu prevederile instrucționale, cu prioritate la trecerile la nivel cu vizibilitate redusă, refacerea evidențelor triunghiurilor de vizibilitate existente, în conformitate cu datele din teren și prevederile reglementărilor în vigoare. - Refacerea carosabilului degradat din zona de siguranță trecerilor la nivel cu calea ferată, cu termene și responsabilități concrete. - Evidențierea în procedura proprie de control, a tuturor riscurilor asociate activității de gestionare a infrastructurii feroviare, a riscului referitor la surprinderi și loviri ale vehiculelor la trecerile la nivel semnalizate cu indicatoare rutiere și evaluarea acestui risc. - Finalizarea în cel mai scurt timp a lucrărilor de întreținere necesare de efectuat în anul 2014 la trecerile la nivel, în special a lucrărilor de tăiere a vegetației. - Completarea în cel mai scurt timp a liselor de parapet din cuprinsul trecerilor la nivel. - Asigurarea în cel mai scurt timp a zonei de vizibilitate la trecerile la nivel cu calea ferată, pe secțiile de circulație unde acest lucru este posibil. - Aprobarea de către conducerea Sucursalelor CF a aprovizionării reperelor necesare înlocuirii dalelor elastice de tip STRAILL, uzate și degradate, recenzate la trecerile la nivel.

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 și la operatorii de transport feroviar, în baza Programului trimestrial de control de stat aprobat de Ministerul Transporturilor;
- acțiuni de inspecție de stat care se efectuează la administratorul/gestionarii de infrastructura feroviară și operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfa, deținătorii de linii ferate industriale, METROREX, în baza programului lunar aprobat de Directorul ASFR;
- acțiuni de audit la administratorul infrastructurii feroviare publice, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfa, 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.

Pentru documentarea acțiunilor de supraveghere ASFR utilizează date/informații provenite din surse diverse, după cum urmează:

- informațiile colectate în timpul evaluării sistemelor de management a siguranței;
- rezultatele activităților de supraveghere anterioare;
- informațiile provenite din autorizațiile de punere în funcțiune a subsistemelor sau a vehiculelor;
- rapoartele de investigare a accidentelor sau recomandările emise de OIFR;
- alte rapoarte sau date privind accidentele/incidente feroviare;
- rapoartele anuale ale administratorului/gestionarilor infrastructurii feroviare / operatorilor de transport feroviar, respectiv ale entităților responsabile cu întreținerea;
- reclamațiile din partea cetățenilor și alte surse relevante.

Obiective

- Maximizarea impactului global al acțiunilor de supraveghere, prin:
 - selectarea și conceperea în mod optim și eficace a acțiunilor de supraveghere;
 - direcționarea activităților de supraveghere care urmează să se desfășoare către zonele cu risc ridicat;
 - stabilirea de măsuri adecvate și proporționale cu gravitatea neconformităților astfel încât ASFR să se poată asigura că entitatea supravegheată este capabilă să ia măsuri imediat de ținere sub control a riscurilor grave;
 - implementarea unor sisteme informatiche prin care să fie urmărite și gestionate informațiile colectate în urma acțiunilor de supraveghere astfel încât să poată fi eficient urmărite măsurile de ținere sub control a riscurilor.
- Creșterea eficienței acțiunilor de supraveghere prin valorificarea optimă a resurselor, prin:
 - menținerea unui sistem de management al competenței structurat și auditabil pentru a ne asigura că dispunem de capacitatea organizatorică necesară și competența profesională,

- conform cerințelor Regulamentului nr. 1077/2012, privind o metodă de siguranță comună pentru supravegherea exercitată de către autoritățile naționale de siguranță;
 - o dezvoltarea relațiilor cu alte autorități de siguranță feroviară pentru identificarea de bune practici și, acolo unde este rezonabil, implementarea acestora în activitatea proprie de supraveghere;
 - o îmbunătățirea instrumentelor informatic – implementarea și utilizarea unei platforme informaticе privind schimbul de informații, în special a legislației proprii, dar și a constatărilor efectuate, astfel încât să se eficientizeze timpul alocat pregătirii acțiunilor de supraveghere.
- Creșterea cu 10% a numărului de acțiuni de supraveghere prin audit de siguranță, prin utilizarea suplimentară de auditori și din cadrul celorlalte compartimente ale ASFR.

2. Resurse umane.

În cadrul ASFR sunt 95 salariați care efectuează activități de supraveghere prin control de stat/inspecție de stat/audit.

În cursul anului 2014, au fost desfășurate acțiuni de control de stat /inspecție de stat/audit după cum urmează:

- numărul total de ore de inspecții/audituri realizate – 63766;
- numărul total de ore/membru alocate pentru inspecții/audituri realizate – 671;
- procentul timpului alocat de angajați pentru inspecții/audituri – 33,79 %.

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 Romane – 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://www.afer.ro/asfr/documents/strategie.pdf>, Manualul auditului de siguranță feroviară – Redactarea III publicat pe site-ul ASFR

<http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/Manualul%20auditului%20de%20siguranta%20-%20EdIII%202014%20-%20inclusiv%20Anexele.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, astfel încât activitatea de control să-și atingă scopul propus, respectiv să eliminate și să prevină sistemele greșite de lucru și orice neconformități care pot afecta siguranța circulației;
 - a fost pus în aplicare Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 și a fost continuată strategia actuală din ramura linii, de menținere a parametrilor tehnici ai căii în limitele de siguranță, definiți și monitorizați prin reglementările și instrucțiile de serviciu, simultan cu solicitarea fondurilor financiare necesare pentru aducerea parametrilor tehnici ai căii în limitele proiectate, în funcție de importanța liniilor și programele de trafic;
 - au fost reactualizate planurile specifice de urgență pentru transportul mărfurilor periculoase, acolo unde a fost cazul și au fost identificate alte stații unde este necesară întocmirea unor astfel de planuri;
 - a fost urmărită permanent aprovisionarea cu materialele necesare pentru efectuarea lucrărilor de întreținere și reparație a liniilor și recuperarea restanțelor din programul de întreținere curentă pe anul 2014;
 - a fost reanalizată situația restricțiilor de viteză existente, astfel încât acestea să fie ameliorate/ridicate, în funcție de urgență, starea tehnică și categoria liniei, conform programului stabilit în funcție de alocațiile financiare disponibile;
 - evaluarea și solicitarea în funcție de program, a aprovisionării cu materiale de cale și forță de muncă necesare executării lucrărilor de ridicare/ameliorare a restricțiilor de viteză aflate în evidență;
 - au fost luate măsuri de achiziționare de piese de schimb și materiale necesare pentru lucrări de reparări curente în regie proprie și pentru promovarea achiziției lucrărilor de reparări curente cu terțe firme;
- Operatorii de transport feroviar:
SNTFC „CFR Călători” SA
 - Au fost luate măsuri de reprelucreare a personalului de locomotivă și a șefilor de tură privind respectarea în totalitate a prevederilor „Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar” – nr. 301/2007, pentru completarea foilor de parcurs;
 - A fost solicitată întrunirea în comisie mixtă a reprezentanților SNTFC „CFR Călători” SA, SNTFM „CFR Marfă” SA și CNCF „CFR” SA, pentru stabilirea măsurilor suplimentare de siguranță circulației în vederea aprobării Regulamentului Tehnic de Exploatare al liniilor ferate industriale proprietate SNTFC „CFR Călători” SA, aflată în amonte față de liniile ferate industriale de tranzit care sunt în proprietate SNTFM „CFR Marfă” SA.

- Au fost consemnate în fișele de post ale șefilor de depou, atribuții și responsabilități privind urmărirea respectării serviciului continuu maxim admis pe locomotivă și timpul de conducere efectivă a locomotivei;
SNTFM „CFR Marfă” SA
- A fost analizată documentația aferentă fiecărui dosar întocmit în vederea aprobării de către ASFR a Regulamentului Tehnic de Exploatare pentru LFI proprietate SNTFC „CFR Marfă” SA, aflată în administrarea Sucursalei/CZM/CIRV, respectiv eliberării Autorizației de Exploatare, identificarea neconformităților care au constituit cauza respingerii dosarului și a modalităților de eliminare a acestora. A fost desemnat salariatul responsabil cu întocmirea, înaintarea și urmărirea modului de soluționare a documentațiilor RTE și AE și au fost incluse aceste atribuții în fișa postului.

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://www.afer.ro/asfr/>, capitolul „Ghiduri”.

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. Autorizare pentru punere în funcțiune

În cursul anului 2014, ASFR prin SAPFSS a emis un număr de 4 autorizații de punere în funcțiune de tip pentru următoarele vehicule feroviare:

- la data de 15.05.2014 s-a emis autorizația de punere în funcțiune a vehiculului feroviar, Ramă electrică Hyperion tip RES 1720 kw, pentru SC SOFTRONIC SRL Craiova, în calitate de constructor al acestui vehicul feroviar, după normele naționale tehnice de referință-NNTR.

În privința constituenților de interoperabilitate, acest vehicul, prezintă următoarele date:

- cuplă – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- roată – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- sistemul de protecție antipatinare – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;

- far – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- lampă de poziție – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- lampă spate – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- dispozitive de avertizare sonoră- certificat CE 0863/1/B/12/RST/DE EN2056/25.04.2012 emis de Notified Body Interoperability Railway System of The Federal Railway Authority EISENBAHN;
- pantograf – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- patinele de contact ale pantografului – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- disjunctorul principal – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- racordul pentru vidanjarea toaletelor – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- racordul pentru alimentarea rezervoarelor de apă– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
 - la data de 29.07.2014 s-a emis autorizația de punere în funcțiune a vehiculului feroviar, Vagon cisternă pe 4 osii, capacitate 76 mc pentru SC GRUP FEROVIAR ROMÂN SA în calitate de constructor al acestui vehicul feroviar, după normele naționale tehnice de referință-NNTR.

În privința constituenților de interoperabilitate, acest vehicul prezintă următoarele date:

- aparat de rulare – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- osia montată – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- roată – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- osia – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
 - la data de 11.09.2014 s-a emis autorizația de punere în funcțiune a vehiculului feroviar, Locomotiva diesel hidraulică 1260 CP TERRANOVA pentru SC RELOC SA Craiova în calitate de constructor al acestui vehicul feroviar, după normele naționale tehnice de referință - NNTR.

În privința constituenților de interoperabilitate, acest vehicul prezintă următoarele date:

- cuplă – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- roată – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- sistemul de protecție antipatinare – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- far- certificat 0942/4/H2/2010/RST/FR-EN/8111/0004 emis de Agence de Certification Feroviare-France;
- lampă de poziție- certificat 0942/4/H2/2010/RST/FR-EN/8111/0004 emis de Agence de Certification Feroviare-France;
- lampă spate- certificat 0942/4/H2/2010/RST/FR-EN/8111/0004 emis de Agence de Certification Feroviare-France;

- dispozitive de avertizare sonoră- certificate 1638/1/B/2010/CCS/EN/DK128 și 1638/1/B/2010/CCS/EN/DK129 emise de TUV Inter Traffic Kopenhagen.
 - la data de 19.09.2014 s-a emis autorizația de punere în funcțiune a vehiculului feroviar, Locomotivă electrică cu motoare electrice de tracțiune asincrone tip LEMA, pentru SC SOFRONIC SRL Craiova, în calitate de constructor al acestui vehicul feroviar, după normele naționale tehnice de referință-NNTR.

În privința constituentilor de interoperabilitate, acest vehicul prezintă următoarele date:

- cuplă – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- roată– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- sistemul de protecție antipatinare – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- far– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- dispozitive de avertizare sonoră - certificat CE 0863/1/B/12/RST/DE EN2056/25.04.2012 emis de Notified Body Interoperability Railway System of The Federal Railway Authority EISENBAHN;
- pantograf– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- patinele de contact ale pantografului – nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul;
- disjunctorul principal– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR odată cu vehiculul.

Pentru constituenții de interoperabilitatea care nu dețin certificate/declarații de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, ONFR a efectuat evaluarea acestora în conformitate cu normele naționale tehnice de referință-NNTR.

5. Feed-back

La sfârșitul anului 2014 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. 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

Acordarea certificatelor de siguranță și a autorizațiilor de siguranță, precum și reînnoirea acestora se realizează de către ASFR pe baza cerințelor din regulamentul UE nr. 1158/2010, respectiv regulamentul UE nr. 1169/2010. La reînnoirea acestor certificate se au în vedere rezultatele acțiunilor de supraveghere realizate în perioada de valabilitate, realizate pe baza prevederilor regulamentului UE nr. 1077/2012, respectiv nivelul de siguranță al solicitantului.

Evaluarea sistemului de management al siguranței fiecărui operator de transport feroviar sau administrator/gestionar de infrastructură feroviară realizată de către ASFR are în vedere, în principal, evaluarea modului în care sunt gestionate risurile asociate siguranței feroviare, respectiv modul în care fiecare operator de transport feroviar sau administrator/gestionar de infrastructură feroviară efectuează evaluarea și aprecierea acestor riscuri pe baza prevederilor regulamentului UE nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea risurilor.

Pentru a sprijini sectorul feroviar din România pe linia dezvoltării abordării siguranței feroviare pe baza evaluării și aprecierii risurilor (risk based approach), ASFR organizează periodic diseminări, dezbateri și alte forme de dialog, pe baza cadrului de reglementare European aplicabil.

2. Feed – back de la părțile interesate

ASFR evaluatează reacția părților interesate cu ocazia auditurilor de evaluare în vederea reînnoirii certificatelor de siguranță, autorizațiilor 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

Regulamentul 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, se aplică de la intrarea în vigoare a acestuia și a fost transpus în totalitate prin OMT nr. 1485/2014, în vederea punerii în aplicare a sistemului de supraveghere cu scopul de a oferi un cadru național de reglementare în vederea menținerii și îmbunătățirii în mod continuu a siguranței feroviare prin aplicarea acelorași cerințe și metode de evaluare a conformității cu cerințele aplicabile pentru obținerea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în întreaga Uniune Europeană și pentru a ține sub observație performanțele operatorilor de transport feroviar și ale administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară.

Regulamentul UE 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 acestuia în vigoare și a fost transpus în totalitate prin și OMT nr. 1503/2014, pentru a permite gestionarea eficace a siguranței sistemului feroviar și de a permite ameliorarea sistemului de gestionare în cursul activităților de exploatare și de întreținere prin identificarea cât mai rapidă a cazurilor de neconformitate care pot provoca accidente, incidente sau alte evenimente periculoase. Prin aplicarea acestui proces de monitorizare de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după

de neconformitate care pot provoca accidente, incidente sau alte evenimente periculoase. Prin aplicarea acestui proces de monitorizare de către 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 poate evalua eficacitatea măsurilor de control și măsurile corective proprii ale acestora.

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



Definițiile utilizate în prezentul raport sunt în conformitate cu prevederile Directivei UE nr. 88/2014, precum și datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță din anul 2014

În sensul HG nr. 161/2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Accident semnificativ - orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube grave materialului rulant, şinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antreposezite și depouri.

1.2. Pagube importante cauzate materialului rulant, căii, altor instalații sau mediului - daune echivalente cu cel puțin 150.000 euro.

1.3. Perturbări importante ale traficului - suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin șase ore.

1.4. Tren - unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final, inclusiv o locomotivă ușoară, adică o locomotivă care circulă singură.

1.5. Coliziune de tren cu vehicul feroviar - coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau vehicul feroviar ori material rulant pentru manevre.

1.6. Coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere - o coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea căii (cu excepția trecerilor la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau utilizator care a traversat calea), inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact.

1.7. Deraiere de tren - orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele.

1.8. Accident la o trecere la nivel - orice accident 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 sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea.

1.9. Accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare - accidentări ale uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la vehiculul respectiv, ori care s-a desprins din vehiculul respectiv. Aceasta include persoanele care cad din vehicule feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor.

1.10. Incendiu al materialului rulant - un incendiu sau o explozie care are loc într-un vehicul feroviar (inclusiv încărcătura acestuia) atunci când acesta se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiunilor de triere.

1.11. Alte accidente - orice accident, altul decât o "coliziune de tren cu vehicul feroviar", "coliziune de tren cu obstacol în spațiul gabaritului de liberă trecere", "deraiere de tren", "accident la trecere la nivel", "accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare" sau "incendiu al materialului rulant".

1.12. Călător - orice persoană, cu excepția unui membru al personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să se urce într-un tren în mișcare sau să coboare dintr-un tren în mișcare, doar pentru statisticile privind accidentele.

1.13. Angajat sau contractant - orice persoană al cărei loc de muncă este în legătură cu calea ferată și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură.

1.14. Utilizator al trecerii 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.

1.15. Intrus - orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția unui utilizator al trecerii la nivel.

1.16. Altă persoană de pe peron - orice persoană de pe un peron care nu este definită drept "călător", "angajat sau contractant", "utilizator al trecerii la nivel", "altă persoană care nu este pe peron" sau "intrus".

1.17. Altă persoană care nu este pe peron - orice persoană care nu este pe peron și care nu este definită drept "călător", "angajat sau contractant", "utilizator al trecerii la nivel", "altă persoană de pe peron" sau "intrus".

1.18. Deces (persoană ucisă) - orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor.

1.19. Vătămare gravă (persoană grav rănită) - orice persoană rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

2.1. 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), secțiunea 1.8.5.

2.2. Mărfuri periculoase - acele substanțe și articole al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID.

3. Indicatori referitori la sinucideri

3.1. 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.

3.2. Tentativă de sinucidere - un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări grave.

4. Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor

4.1. Șină ruptă - orice șină care este separată în două sau mai multe părți sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare un gol de mai mult de 50 mm în lungime și de 10 mm în profunzime.

4.2. Deformare sau aliniere defectuoasă a șinelor - orice defecțiune legată de continuitatea și geometria șinei de cale ferată, care necesită scoaterea din funcțiune a șinei sau restricționarea imediată a vitezei permise.

4.3. Defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - orice defecțiune tehnică a sistemului de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant), care conduce la informații de semnalizare mai puțin restrictive decât cele cerute.

4.4. Depășirea unui semnal de pericol atunci când se depășește un punct de pericol - orice situație în care orice parte a unui tren trece dincolo de deplasarea autorizată și se deplasează dincolo de punctul de pericol.

4.5. Depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol - orice situație în care orice parte a unui tren trece dincolo de deplasarea autorizată, dar nu se deplasează dincolo de punctul de pericol.

Deplasarea neautorizată, astfel cum se prevede la subpunctele 4.4 și 4.5, înseamnă depășirea:

- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care TPS nu este operațional;

- limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzută în cadrul unui TPS;

- unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, conform reglementelor europene;

- indicatoarelor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau nerespectarea semnalelor manuale de oprire.

Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren scăpat fără personal depășește 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 mecanicului să oprească trenul în fața semnalului.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată și raportează cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori.

4.6. Rupere de roată la materialul rulant în serviciu - o rupere care afectează roata și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune).

4.7. Rupere de osie la materialul rulant în serviciu - o rupere care afectează osia și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune).

5. Metode comune pentru calculul impactului economic al accidentelor

5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din:

1. valoarea siguranței în sine: valorile disponibilității de a plăti (Willingness to Pay - WTP), bazate pe studii privind preferințele declarate, realizate în statele membre unde se aplică valorile respective;

2. costuri economice directe și indirecte; valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:

- costuri medicale și de reabilitare;

- cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile anchetelor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;

- pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc.

Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămările grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave).

5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și costurile economice directe/indirecte.

În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adevarare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente:

- estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate;

- eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, vârstă, distribuția veniturilor, precum și alte caracteristici socioeconomice și demografice relevante ale populației;

- metoda pentru obținerea valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută, încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți.

Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate.

5.3. Definiții

5.3.1. Costul pagubelor cauzate mediului înconjurător costurile care trebuie suportate de operatorii de transport feroviar și de administratorul/gestionarii de infrastructură, evaluate pe baza experienței lor, pentru a reduce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului. Costurile pagubelor cauzate mediului înconjurător vor fi comunicate Autorității de Siguranță Feroviare Române de către factorii implicați.

5.3.2. Costul pagubelor materiale la materialul rulant sau la infrastructură - costul furnizării nouului material rulant sau a noii infrastructuri, cu funcționalități și parametri tehnici identici cu cei care au fost complet deteriorați, și costul aferent aducerii materialului rulant sau a infrastructurii care pot fi reparate la starea anterioară accidentului, care urmează să fie estimat de operatorii de transport feroviar și de administratorul/gestionarii infrastructurii pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității cauzate de vehiculele deteriorate.

5.3.3. Costul întârzierilor cauzate de accidente - valoarea bănească a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar (călători și clienți ai serviciilor de transport de marfă) ca urmare a accidentelor, calculată pe baza modelului următor:

VT = valoarea bănească a timpului câștigat pe durata călătoriei

Valoarea timpului pentru călătorul dintr-un tren (o oră)

$VT_p = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}] + [VT \text{ a călătorilor care nu se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care nu se deplasează în interes de serviciu pe an}]$

VT_p este măsurată în euro pe călător pe oră.

Călător care se deplasează în interes de serviciu - un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei.

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

$$VT_F = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(tone-km)/(tren-km)]$$

VT_F este măsurată în euro pe tonă de marfă pe oră.

Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = (tone-km)/(tren-km)

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(călători-km)/(tren-km)]$$

Numărul mediu de călători per tren într-un an = (călători-km)/(tren-km)

Tren de marfă

$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

Factorii $K1$ și $K2$ sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferințele declarate, ținând cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este percepță în mod semnificativ mai negativ decât timpul normal al călătoriei.

Costul întârzierii datorate unui accident = $CM_p * (\text{minutele întârziate de trenurile de călători}) + CM_F * (\text{minutele întârziate de trenurile de marfă})$

Domeniul de aplicare al modelului

Costul întârzierilor se calculează pentru toate accidentele grave, după cum urmează:

- întârzierile reale pe căile ferate pe care s-a produs accidentul măsurate la gara terminus;
- întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte linii de cale ferată afectate.

6. Indicatori referitor la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia

6.1. Sistem de protecție a trenurilor (TPS) - un sistem care ajută să se aplique respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză.

6.2. Sisteme de la bord - sisteme care ajută mecanicul de locomotivă să respecte semnalizarea de cale și semnalizarea în cabină, ducând astfel la protejarea punctelor periculoase și la aplicarea unor limite de viteză. TPS la bord sunt descrise după cum urmează:

- a)** avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului;
- b)** avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol;
- c)** avertizare și oprire automată și supravegherea discretă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase, unde "supravegherea discretă a vitezei" înseamnă supravegherea vitezei la anumite locații (zone cu restricție de viteză) în apropierea unui semnal;
- d)** avertizare și oprire automată și supravegherea continuă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale șinei, unde "supravegherea continuă a vitezei" înseamnă indicarea și aplicarea continuă a vitezei maxime prescrise permise la toate secțiunile de șină.

Tipul d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP - Automatic Train Protection).

6.3. Trecere la nivel - orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între peroanele din gări, precum și pasajele peste şine destinate utilizării exclusive de către angajați.

6.4. Drum (pentru statisticile privind accidentele feroviare) - orice drum public sau privat, stradă sau autostradă, inclusiv căile pietonale adiacente și pistele pentru biciclete.

6.5. Pasaj - orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a mașinilor.

6.6. Trecere la nivel pasivă - o trecere la nivel fără vreun sistem de avertizare sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță.

6.7. Trecere la nivel activă - o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de sosirea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță.

Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:

- bariere sau semibariere;
- porți.

Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:

- semnale vizuale: lumini;
- semnale acustice: clopote, sirene, claxoane etc.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

a) manuală - o trecere la nivel unde protecția utilizatorului sau sistemul de avertizare sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;

b) automată, cu avertizarea utilizatorului - o trecere la nivel unde avertizarea utilizatorului este activată la apropierea trenului;

c) automată, cu protecția utilizatorului - o trecere la nivel unde protecția utilizatorului este activată la apropierea trenului. Aceasta include o trecere la nivel cu un sistem care oferă atât protecția, cât și avertizarea utilizatorului;

d) protecție pe partea căii ferate - un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului, care îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor trecerii la nivel și când nicio incursiune nu mai este permisă.

7. Definițiile bazelor de etalonare

7.1. Tren-km - unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de 1 km. Distanța utilizată este distanță parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante.

7.2. Călători-km - unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de 1 km. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante.

7.3. Km de linie - lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărei domeniu de aplicare este definit la art. 2. Pentru căile feroviare cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța dintre origine și destinație.

7.4. Lungimea desfășurată - lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărei domeniu de aplicare este definit la art. 2. Este luat în calcul fiecare fir de cale al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.

Datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță

1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Numărul total de accidente semnificative defalcate pe următoarele tipuri: - 185

- a) numărul de coliziuni de trenuri cu vehicule feroviare - **1**
- b) numărul de coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere - **0**
- c) numărul deraierilor de trenuri - **0**;
- d) numărul accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel - **50**;
 - Pasive: - 24
 - Active: - 26
 - sistem manual - 0;
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel - 12;
 - sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel - 1;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel - 13;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel, precum și de protecție pe partea căii ferate (număr valoric) - 0;
- e) numărul persoanelor accidentate (grav rănite și ucise) de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - **133**;
- f) numărul de incendii ale materialului rulant - **1**;
- g) numărul de alte accidente - **0**.

1.2. Numărul total de sinucideri - 73.

1.3. Numărul total de tentative de suicid - 5.

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, aşa 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: - 129

- a) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare - **1**;
- b) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere - **0**;
- c) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a deraierilor de trenuri - **0**;
- d) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel - **71**;
- e) numărul persoanelor grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - **56**;
- f) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant - **1**;
- g) 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: - 2

- a) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare - **0**;

- b) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 1;
- e) numărul călătorilor grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - 1;
- f) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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: - 4

- a) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 1;
- b) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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;
- e) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 2;
- f) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 1;
- g) 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: - 70

- a) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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 – 70;
- e) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- f) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au fost grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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: - 53

- a) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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;

- e) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 53;
- f) numărul persoanelor neautorizate aflate în incinta instalațiilor feroviare care au fost grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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: - 0

- a) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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;
- e) numărul de alte persoane care au fost grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- f) numărul de alte persoane care au fost grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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: - 96

- a) numărul persoanelor decedate ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul persoanelor decedate ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul persoanelor decedate ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul persoanelor decedate ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 20;
- e) numărul persoanelor decedate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 76;
- f) numărul persoanelor decedate ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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 cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul călătorilor decedați ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul călătorilor decedați ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul călătorilor decedați ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 0;
- e) numărul călătorilor decedați de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 1;
- f) numărul călătorilor decedați ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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 cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul angajaților incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;

- c) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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 – 1;
- e) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - 1;
- f) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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: - 19

- a) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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 – 19;
- e) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel uciși de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- f) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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: - 74

- a) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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;
- e) numărul persoanelor neautorizate ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 74;
- f) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) 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: - 0

- a) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) 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;
- e) numărul de alte persoane ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- f) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) numărul de alte persoane care au decedat ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

4. Indicatori referitori la precursori ai accidentelor: - 885

- a) numărul total al şinelor rupte - 593;
- b) numărul total de şerpuiuri ale liniilor de cale ferată - 3;
- c) numărul total al defectiunilor de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - 0;
- d) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol – 9;
- e) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol – 279;
- f) numărul total al roțiilor rupte la materialul rulant aflat în serviciu - 0;
- g) numărul total al osilor rupte la materialul rulant aflat în serviciu - 1.

5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor

Costul pentru toate accidentele semnificative:

- a) costul total al pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii (exprimat în euro) – 1671587;
- b) costul total al pagubelor cauzate mediului (exprimat în euro) - 0;
- c) costul întârzierilor ca o consecință a accidentelor (exprimat în euro) - ;
- d) total întârzieri ale trenurilor de călători (exprimat în minute) - 4601;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 2932.

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) numărul total de treceri la nivel (active și passive) – 5225;
- c) numărul de treceri la nivel active (1710), echipate cu:
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 912;
 - 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) - 196;
 - 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) - 600;
 - sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 1;
- d) numărul total de treceri la nivel pasive (număr valoric) - 3515.

7. Date de referință ale traficului și infrastructurii:

- a) numărul total de tren * km (exprimat în milioane tren*km) – 90,48;
- b) numărul de călător * km (exprimat în milioane călător*km) – 4539,67;
- c) numărul de tren de călători * km (exprimat în milioane tren*km) – 67,37;
- d) numărul de tren de marfă * km (exprimat în milioane tren*km) – 23,11;
- e) numărul de tone marfă * km (exprimat în milioane tone*km) – 15740,4;
- f) numărul de kilometri ai rețelei de cale ferată, (exprimat în km) – 17027,66;
- g) numărul de kilometri ai liniilor ferate (calea ferată dublă va fi numărată de 2 ori), (exprimat în km) – 19936,244.

TABELUL 1

Modificări privind Directiva de Siguranță Feroviară	Transpusă (Da/NU)	Referință Legală	Data intrării în vigoare
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

ANEXA

TABELUL 2

Legislație și reglementări	Referință Legală	Data intrării în vigoare	Descrierea Modificărilor	Argumentarea pentru modificare
Hotărâre la Autoritatea Națională de Siguranță - NSA	H.G. nr. 74/2014 pentru modificarea anexei nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.	05.02.2014	Prezenta hotărâre transpune integral prevederile Directivei 2013/9/UE a Comisiei din 11 martie 2013 de modificare a anexei III la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, publicata în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 68 din 12 martie 2013.	Modifică și completează Cerințele Esențiale care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și constituenții de interoperabilitate, inclusiv interfețele, condiții impuse pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Uniunii Europene.
	O.M.T. nr. 1485/2014 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru supravegherea	03.11.2014	Prezentul Ordin al ministrului transpune în totalitate prevederile Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru supravegherea	Pune în aplicare sistemul de supraveghere cu scopul de a oferi un cadru național de reglementare în vederea menținerii și îmbunătățirii în mod continuu a siguranței feroviare prin aplicarea acelorași cerințe și metode de evaluare a conformității cu cerințele aplicabile pentru obținerea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații

	<p>supravegherea exercitată de autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță.</p> <p>O.M.T. nr. 1501/2014 privind unele măsuri pentru aplicarea Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009.</p>	<p><i>exercitată de autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță.</i></p> <p>04.12.2014</p>	<p>Prezentul Ordin al ministrului transpune în totalitate prevederile <i>Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009.</i></p>	<p>de siguranță în întreaga Uniune Europeană, și pentru a ține sub observație performanțele operatorilor de transport feroviar și a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară.</p> <p>Pune în aplicare sistemul de management al riscurilor în activitățile referitoare la sistemul de management al siguranței, al autorizării de punere în funcțiune, al întreținerii vehiculelor, prin evaluarea criteriilor privind analiza gradului de importanță al schimbărilor în cazul certificării și autorizării de siguranță, a certificării entităților responsabile cu întreținerea și a autorizării de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și vehiculelor și desemnează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR ca organism de evaluare recunoscut la nivel național pentru exercitarea atribuțiilor de organism de evaluare a riscurilor, pentru toate domeniile de competență din cadrul sistemului feroviar, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009.</p>
--	--	--	---	---

Referitoare la Organisme Notificate, Organisme Desemnate, Organisme de evaluare, entități terțe de înregistrare, examinare, etc.	H.G. nr. 74/2014 pentru modificarea anexei nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.	05.02.2014	Prezenta hotărâre transpune integral prevederile Directivei 2013/9/UE a Comisiei din 11 martie 2013 de modificare a anexei III la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 68 din 12 martie 2013.	Modifică și completează Cerințele Esențiale care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și constituenții de interoperabilitate, inclusiv interfețele, condiții impuse pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Uniunii Europene.
	O.M.T. nr. 1484/2014 privind măsuri pentru aplicarea Deciziei 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE	03.12.2014	Prezentul Ordin al ministrului transpune în totalitate prevederile Deciziei Comisiei nr. 2007/756/CE de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE și	În cadrul măsurilor adoptate pentru realizarea interoperabilității au fost create o serie de registre feroviare europene în format electronic, care cuprind date utilizate de către toate părțile interesate, cum ar fi Registrul Național al Vehiculelor (RNV), creat conform prevederilor art. 33 din Directiva nr. 2008/57/CE și a Deciziei nr. 2007/756/EC modificată prin Decizia nr. 2011/107/EU, gestionat în România de către Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR, organism desemnat la nivel național pentru aplicarea cerințelor deciziei, în calitate de entitate de înregistrare. Obiectivul adoptării unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prin Decizia Comisiei Europene nr. 2007/756/CE îl

				constituie înregistrarea vehiculelor feroviare într-un mod unitar la nivelul statelor membre. Registrul Național al Vehiculelor are ca scop principal înregistrarea autorizării, înregistrarea numerelor europene de vehicule, căutarea de informații succinte asupra unui anumit vehicul la scară europeană, urmărirea aspectelor juridice sau obligațiile și informațiile juridice, stabilirea contactului cu proprietarul și deținătorul, verificarea iterativă a anumitor obligații în materie de siguranță înainte de emiterea certificatului de siguranță, urmărirea unui anumit vehicul în ceea ce privește exploatarea și întreținerea.
Referitoare la Operatorii de transport feroviar, Administrator/Gestionari de infrastructură feroviară, Entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă	O.M.T nr. 504/556/2014 pentru completarea art. 6 din Normele metodologice privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinării, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor și al ministrului sănătății nr. 1.260/1.390/2013	02.06.2014	Prezentul ordin completează OMT nr. 1260/2013 la art. 6 din Normele metodologice privind examinarea medicală și psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinării, cu un nou alineat prin care se precizează faptul că avizele medicale și psihologice eliberate până la data publicării prezentelor norme metodologice pentru controlul periodic al personalului cu atribuții în siguranța transporturilor își mențin valabilitatea	În baza acestui ordin, toate persoanele cu funcții în siguranța transporturilor au obligația efectuării examinărilor medicale și psihologice, aceasta constituind o cerință obligatorie pentru desfășurarea activității specifice. Conform periodicității noilor reglementări este necesară precizarea valabilității avizelor medicale și psihologice pentru perioada pentru care au fost emise .

			pentru care au fost emise.	
	O.M.T. nr. 1126/2014 privind modificarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005	03.07.2014	Prezentul ordin modifică art. 1 alin. (2) din Regulamentul nr. 005, aprobat prin OMTCT nr. 1816/2005,	Obiectivul acestui ordin este de a armoniza prevederile art. 3 din Regulamentul de Exploatare Tehnică Feroviară – 002 și prevederile art. 1 alin.(2) din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr.005 și anume Prevederile art.1 alin.(2) din regulamentul nr. 005 se aplică numai pentru viteze maxime de circulație de până la 160 km/h, iar pentru viteze de circulație mai mari de 160 km/h se vor stabili reglementări specifice.
	O.M.T nr. 1255/2014 privind aprobarea derogării de la Normele pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate la vagoanele de călători și similare - tabelul 3.2 din anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 315/2011 privind aprobarea Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate"	02.10.2014	Prezentul ordin vizează prelungirea termenului de reparație planificată de tip RP la Vagoanele de călători în vederea dezvoltării și eficientizării serviciului de transport feroviar de călători și a garantării unei capacitați de transport corespunzătoare	Se admite prelungirea termenului de reparație planificată de tip RP la tipurile de vagoane de călători înscrise la pozițiile A.2 și A.3 din Normele pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate la vagoanele de călători și similare - tabelul 3.2 din anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 315/2011 privind aprobarea Normativului feroviar "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate, prin majorarea normei de timp cu 4 luni se aplică vagoanelor scadente la acest tip de reparație până la data de 31 decembrie 2014.
	O.M.T. nr. 1466/2014 pentru	30.10.2014	Armonizarea legislației naționale	Având în vedere faptul că, nici un alt stat membru UE

<p>modificarea Regulamentului de exploatare tehnică feroviară nr.002, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor nr.1186/2001,</p> <p>Regulamentului de semnalizare nr.004, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1482/2006,</p> <p>Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005,</p> <p>Regulamentului de remorcare și frânare nr. 006, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1815/2005,</p> <p>Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr.250, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.817/2005, precum și pentru modificarea Instrucțiunilor pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar</p>	<p>cu legislația europeană în sensul eliminării noțiunii „agentul de la urma trenului” și a noțiunii „gheretă de frână” de la vagoanele utilizate pentru transportul de marfă.</p>	<p>nu mai folosește în circulația trenurilor de marfă vagoane cu gheretă de frână și agent la urma trenului care să aibă atribuții în frânarea sau menținerea pe loc a trenului, s-au identificat textele din regulamentele și instrucțiunile în vigoare care trebuie modificate, iar în baza unei analize de risc, ca urmare a eliminării timoneriei frânei de mână și a semnalului de alarmă amplasate în ghereta de frână, precum și a eliminării activităților desfășurate de agentul de la urma trenului, au fost stabilite măsuri suplimentare de siguranță. Astfel, vagoanele de marfă nou construite sau modernizate nu mai au din punct de vedere constructiv gheretă de frână care să conțină timonerie pentru frâna de mână a vagonului și nici semnal de alarmă care să poată fi acționat în caz de pericol.</p>
---	--	--

	nr. 201, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.229/2006			
	O.M.T. nr. 1502/2014 pentru completarea Ordinului ministrului transporturilor 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.	04.12.2014	Prezentul Ordin al ministrului completează O.M.T. 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, cu modificările și completările ulterioare, în vederea desfășurării unor activități economice în diferite perioade ale unui an calendaristic.	Necesitatea completării cu două noi alineate prin care acorda operatorilor de transport feroviar care efectuează servicii feroviare de tip B accesul pe liniile ferate industriale, inclusiv cele de tranzit aferente acestora, pentru efectuarea unor activități de manevră feroviare cu caracter sezonier (pentru transportul produselor agricole, combustibililor necesari alimentării CET-urilor), pentru efectuarea unor activități de manevră feroviare în situații de urgență, definite conform legislației în vigoare, sau cu caracter militar, fără înscrierea în certificatul de siguranță a acestor linii, pentru o perioadă care poate dura între 30 și 120 de zile în decurs de un an calendaristic, cu îndeplinirea anumitor cerințe și cu obligativitatea notificării Autorității Naționale de Siguranță.
	O.M.T. nr. 1503/2014 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 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	04.11.2014	Prezentul ordin transpune în totalitate prevederile Regulamentului (UE) 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	Scopul acestui sistem de monitorizare este acela de a permite gestionarea eficace a siguranței sistemului feroviar și de a permite ameliorarea sistemului de gestionare în cursul activităților de exploatare și de întreținere prin identificarea cât mai rapidă a cazurilor de neconformitate care pot provoca accidente, incidente sau alte evenimente periculoase. Prin aplicarea acestui proces de monitorizare de către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și

	responsabile cu întreținerea		responsabile cu întreținerea.	entitățile responsabile cu întreținerea, se poate evalua eficacitatea măsurilor de control și măsurile corective proprii ale acestora.
Referitoare la implementarea altor cerințe europene (dacă privesc siguranța feroviară)	-	-	-	-