

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ –
AFER



AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ
ROMÂNĂ - ASFR



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

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

Raportul anual al Autorității de Siguranță Feroviară Română - 2015 -

Cuprins

A. Introducere	3
1. Scopul și domeniul de aplicare	3
2. Schimbări organizatorice semnificative	5
B. Realizarea generală a siguranței și strategia	8
1. Principalele concluzii cu privire la anul de raportare	8
2. Strategie națională de siguranță programe și inițiative	9
3. Revizuire a anului precedent	12
4. Zone pe care se va concentra atenția în anul viitor	12
C. Dezvoltarea în domeniul realizării siguranței	13
1. Analiza detaliată a ultimelor trenduri înregistrate	13
2. Rezultatele recomandărilor de siguranță	26
3. Măsuri implementate care nu au legătură cu recomandările de siguranță	36
D. Supravegherea	38
1. Strategie și plan/planuri	38
2. Resursele umane	42
3. Competență	42
4. Luarea deciziei	42
5. Coordonare și cooperare	42
6. Constatări din măsurile luate	43
E. Certificare și autorizare	45
1. Ghid	45
2. Contacte cu alte NSA-uri	46
3. Aspecte procedurale	46
4. Autorizare pentru punere în funcțiune	46
5. Feed – back	47
F. Modificări în legislație	47
1. Directiva de siguranță feroviară	47
2. Modificări privind Directiva de interoperabilitate	47
3. Modificări în legislație și reglementare	47
G. Aplicarea metodelor de siguranță comune cu privire la evaluarea riscului și evaluare	48
1. Experiența Autorității de Siguranță Feroviară Române	48
2. Feed – back de la părțile interesate	49
3. Revizuirea regulilor naționale de siguranță, luând în considerare Regulamentul CE cu privire la metodele de siguranță comune privind evaluarea riscului	49
H. Derogări în ceea ce privește schema de certificare a Entităților Responsabile cu Întreținerea vagoanelor de marfă- ERI	49

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 în legislația națională Directiva 2004/49/EC privind siguranța căilor ferate comunitare cu modificările ulterioare.

La data de 22.07.2015, Guvernul României a adoptat Hotărârea Guvernului nr. 606, pentru modificarea și completarea Hotărârii 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 – ASFR îndeplinește, în principal, următoarele atribuții:

- 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 exploatării 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 adecvării 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 ransportul 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;
 - aprobă 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 www.afer.ro/asfr și îl transmite Agenției Europene a Căilor Ferate 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.

Raportul anual este întocmit după modelul transmis de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și conține elementele menționate la art. 18 din Directiva 2004/49/EC privind siguranța căilor ferate comunitare, 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 2015, în scopul transmiterii acestuia Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate până la data de 30 septembrie, în conformitate cu art. 18 din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, 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: RC - CF TRANS SRL, TRANSFEROVIAR GRUP S.A., RG HOLZ COMPANY SRL, VIROMET S.A., VIATERRA SPEDITION S.R.L., CONSTRUCȚII CĂI FERATE S.A., GRUP FEROVIAR ROMÂN S.A., APRIA S.R.L., VEST TRANS RAIL S.R.L.;
- operatorii de transport feroviar: SNTFM ”CFR MARFĂ” S.A., SNTFC ”CFR CĂLĂTORI” S.A., UNICOM TRANZIT S.A, SERVTRANS INVEST S.A., GRUP FEROVIAR ROMÂN S.A., VIA TERRA SPEDITION SRL, TRANSFEROVIAR GRUP S.A., SOFTRANS S.R.L., DEUTSCHE BAHN CARGO RAIL ROMÂNIA S.R.L., CARGOTRANS VAGON S.A., TRANS EXPEDITION FEROVIAR S.R.L., CONSTANTIN GRUP S.R.L., REGIOTRANS S.R.L., TRANSBLUE S.R.L., RAIL FORCE S.R.L., VEST TRANS RAIL S.R.L., RAIL CARGO CARRIER ROMÂNIA S.R.L., LTE – RAIL ROMÂNIA S.R.L., EC TRANSPORTURI FEROVIARE S.R.L., CAPTRAIN ROMÂNIA S.R.L., TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI S.R.L., CER – FERSPED S.A., TRANS RAIL S.R.L., COLAS RAIL Ltd., INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L., TIM RAIL CARGO S.R.L., INTERNAȚIONAL RAIL TANSPORT S.R.L., TEHNOTRANS FEROVIAR S.R.L., MMV RAIL ROMÂNIA S.A.
- alte organisme și operatori economici din sistemul feroviar.

2. Schimbări organizatorice semnificative

La data de 20.05.2015, a fost publicat în Monitorul Oficial Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 615/2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă,

Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor.

Începând cu data de 01.06.2015, la nivelul ASFR au fost organizate:

- un compartiment denumit Compartiment Recunoaștere Centre de Formare, subordonat șefului Serviciului Control Siguranța Circulației Audit. Compartimentul are ca obiect de activitate acordarea, reînnoirea, actualizarea și modificarea declarațiilor 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;
- un compartiment denumit Compartiment Recunoaștere Examinatori, Atestare Personal, subordonat șefului Serviciului Certificare Mecanici, Autorizare Personal. Compartimentul are ca obiect de activitate acordarea, reînnoirea, actualizarea și modificarea declarațiilor de recunoaștere a examinatorilor care efectuează evaluarea cunoștințelor profesionale generale, de material rulant și de infrastructură feroviară pentru mecanicii de locomotivă;
- un compartiment denumit Compartiment Certificare Mecanici, subordonat șefului Serviciului Certificare Mecanici, Autorizare Personal. Compartimentul are ca obiect de activitate acordarea, reînnoirea, actualizarea și modificarea permiselor de mecanic de locomotivă (conform reglementărilor specifice privind certificarea mecanicilor de locomotivă).

La data de 19.05.2015 a fost publicat în Monitorul Oficial Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 635/08.05.2015 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, altele decât vagoanele de marfă, ordin care a intrat în vigoare la data de 18 iunie 2015. Prin acest ordin Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, a fost desemnată pentru exercitarea atribuțiilor privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă, respectiv pentru vehicule feroviare motoare și pentru vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători.

Începând cu data de 15.09.2015, la nivelul ASFR a fost organizat un serviciu distinct denumit Serviciul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Călători și a Locomotivelor, în subordinea șefului Departamentului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor. Serviciul are ca obiect de activitate certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de călători și a locomotivelor și certificarea entităților care preiau funcții de întreținere, în conformitate cu prevederile cadrului de reglementare național.

Până la data intrării în vigoare a OMT nr. 635/2015, la nivelul Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR a fost elaborată *Metodologia pentru acordarea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea/certificatului pentru funcții de întreținere vehicule feroviare altele decât vagoanele de marfă (vehicule feroviare motoare și vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători) și principiile din Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007*, metodologie care a fost publicată pe site-ul propriu www.afer.ro/rom/ASFR.

De asemenea, pentru desfășurarea activității de certificare în cadrul ASFR, până la data intrării în vigoare a OMT nr. 635/2015, au fost elaborate o instrucțiune de lucru prin care erau stabilite modele ale documentelor utilizate în procesul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă, precum și trei proceduri specifice referitoare la modul de desfășurare a activităților de certificare, de avizare a specificațiilor tehnice și caietelor de sarcini, precum și a activității de întocmire a raportului anual al activității entităților certificate.

Certificarea se desfășoară în conformitate cu prevederile din Metodologia pentru acordarea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea/certificatului pentru funcții de întreținere vehicule feroviare altele decât vagoanele de marfă (vehicule feroviare motoare și vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători), Procedura Specifică „Certificarea entităților responsabile cu

întreținerea /certificarea pentru funcții de întreținere, a vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă” cod PS-2120-1 și Manualul auditului de siguranță feroviară.

Pentru îmbunătățirea procesului de certificare, prin punerea în practică a experienței dobândite, în cursul anului 2015 a fost efectuată o revizie atât la Metodologie cât și la Procedura specifică de certificare.

În urma parcurgerii procesului de certificare și a îndeplinirii de către solicitanți a cerințelor și criteriilor prevăzute în Metodologie, pe parcursul anului 2015, și anume în intervalul 04.08 – 15.12.2015, la nivelul ASFR au fost înregistrate un număr de 16 solicitări de certificare în conformitate cu prevederile OMT nr. 635/2015, dintre care 5 cereri pentru certificarea entității responsabile cu întreținerea, iar 11 pentru certificarea atelierelor pentru funcții de întreținere. Dintre cele 16 solicitări, 4 cereri au fost respinse pentru faptul că dosarele de certificare depuse nu conțineau toate documentele impuse prin metodologie.

În luna decembrie 2015, în urma finalizării proceselor de certificare au fost eliberate două certificate pentru funcții de efectuare a întreținerii, și anume pentru SC «Atelierele Grivița» SA București și SC VIA TERRA TRANS SRL Cluj Napoca. De asemenea, în anul 2015 au fost înregistrate solicitări de avizare a unui număr de 22 specificații tehnice pentru efectuarea întreținerii vehiculelor feroviare. fiind finalizată avizarea unui număr de 20 specificații tehnice.

Pentru realizarea *Planului strategic general al Autorității de Siguranță Feroviare Române – ASFR pentru anul 2016*, elaborat de conducerea Autorității de Siguranță Feroviară – ASFR, la nivelul Serviciului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Călători și a Locomotivelor va fi continuată activitatea de certificare conform prevederilor OMT 635/2015, avându-se ca obiectiv prioritar trecerea actorilor din sistemul feroviar de la o cultură reactivă la o cultură bazată managementul riscurilor.

Pentru aceasta vor fi respectate termenele stabilite în planul strategic general, și anume:

- organizarea unor acțiuni de diseminare pentru domeniul certificării entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, altele decât vagoanele de marfă, cu termen de finalizare sfârșitul trimestrului I;
- analiza oportunității certificării atelierelor și pentru întreținerea unor categorii de subansambluri de la vehiculele feroviare (ex. aparate de tracțiune-legare, aparate ciocnire, boghiuri, motoare electrice, osii, motoare electrice, componente electrice și electronice, aparate cinematice, instalațiilor de siguranță și vigilență etc.), cu termen de finalizare sfârșitul trimestrului I;
- reconfigurarea procedurilor privind activitatea de supraveghere, respectiv a contractelor de supraveghere cu termen de finalizare sfârșitul semestrului I;
- în aplicare și dezvoltarea procedurilor privind sistemul de management al competențelor, prin realizarea unei normări a personalului de specialitate în cadrul serviciului, corespunzător volumului de activitate și complexității activității de certificare desfășurată conform OMT 635/2015, cu termen de finalizare până la sfârșitul semestrului I;

Începând cu data de 04.12.2014, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR a fost desemnată de către Ministerul Transporturilor, prin OMT nr. 1501/2014, să exercite atribuțiile de organism de evaluare recunoscut la nivel național, 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.

În data de 15.09.2015 Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a înființat „Serviciul Evaluare Sistem Management Risc”, în subordinea directă a Directorului ASFR, cu atribuții de organism de evaluare.

B. Realizarea generală a siguranței și strategia

1. Principalele concluzii privind anul de raportare

a) În anul 2015, 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 nr. 117/17.02.2010, regulament elaborat în sensul aplicării unitare a prevederilor Legii nr. 55/2006 de către toți operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe căile ferate din România.

Conform prevederilor regulamentului, investigarea accidentelor s-a efectuat de către Organismul de Investigare Feroviar Român – OIFR iar investigarea incidentelor s-a efectuat în funcție de activitatea în care acestea s-au produs, de către comisii formate din reprezentanți ai OIFR și/sau ai administratorului de infrastructură/gestionarilor de infrastructură, operatorilor economici implicați care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate, respectiv numai de către reprezentanți ai administratorului de infrastructură/gestionarilor de infrastructură, operatorilor economici implicați care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate. Rapoartele de investigare întocmite de către OIFR, pe lângă descrierea obiectivelor investigațiilor efectuate au cuprins, atunci când fost cazul și recomandări de siguranță.

La data de 04.09.2015, a intrat în vigoare Hotărârea Guvernului nr. 716/2015 privind organizarea și funcționarea Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER și pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor. De la această dată accidentele au fost investigate de către AGIFER, agenție cu personalitate juridică.

b) **În anul 2015**, pe rețeaua feroviară din România s-au produs accidente și incidente feroviare, încadrate conform prevederilor *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 nr. 117/17.02.2010 după cum urmează:

- **o coliziune între 2 trenuri**, la data de 27.05.2015, prin ajungerea din urmă și lovirea ultimului vagon din compunerea trenului de marfă nr. 41786 (aparținând operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR MARFĂ” SA) de către trenul nr. 58394 format din drezina pantograf DP-052 aparținând ELECTRIFICARE CFR SA, districtului LC Mărășești, care circula pe relația Mărășești – Cotești, având ca urmare avariarea drezinei pantograf și rănirea a 4 din cele 5 persoane aflate pe drezina pantograf, tratat ca și accident semnificativ conform Hotărârii Guvernului nr. 161/2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară;
- un număr total de **53 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.);
- **11 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 nr. 117/17.02.2010, art. 7 (1), b), iar investigarea s-a efectuat de către AGIFER, care a emis, după caz, recomandări de siguranță. Nicio deraiere de trenuri nu a fost încadrată ca accident semnificativ;
- **75 de accidente la treceri la nivel** (din care un număr de 29 de accidente semnificative care s-au soldat cu 18 persoane rănite grav și 17 persoane decedate);

- **111 cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare**, cu excepția cazurilor de suicid, pentru care nu s-a efectuat investigație, soldate cu **rănirea gravă a 47 persoane și decesul a 64 persoane**;
- **6 incendii la materialul rulant** încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 117/17.02.2010, art. 7, alin. (e), iar investigația s-a efectuat de către AGIFER. Niciun caz de incendiu nu a fost încadrat ca accident semnificativ.

Faptele produse de terțe persoane fizice sau juridice, care au pus în pericol siguranța feroviară și 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 investigație a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, aprobat prin Hotărârea Guvernului 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.

c) În cursul anului 2015 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, reprezintă informații furnizate de către Poliția Transporturi care continuă cercetările și după producerea accidentelor, putând fi astfel stabilită cu exactitate starea de sănătate ulterioară a victimelor.

În conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigație a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România*, art. 74, alin. (2) și (3) recomandările de siguranță emise de AGIFER în rapoartele de investigație 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 2015 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 condiții 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 2016 – 2017 este de a schimba filozofia 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 din sistemul 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 clienților.

Misiunea activității de supraveghere este de a ține sub observație performanțele în domeniul siguranței după ce a acordat un certificat/autorizație de siguranță sau un certificat ERI 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 elimine 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 cu partenerii.

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 constatate în activitatea feroviară pentru implementarea celor mai eficiente măsuri corective.

Politica în domeniul dezvoltării sistemului de transport feroviar din România

- conducerea sistemului către excelența operațională în general și, mai specific, către o piață europeană unică și îmbunătățirea siguranței în mod durabil;

- susținerea și monitorizarea în condițiile și limitele legislației în vigoare pe linie de siguranță și interoperabilitate, a tuturor proiectelor comunitare, naționale sau regionale legate de domeniul feroviar;
- încurajarea sistemului în abordarea punctelor slabe specifice referitoare la regimul riscurilor;
- monitorizarea proactivă a părților critice și vulnerabile ale sistemului feroviar în raport cu indicatorii de siguranță în scopul identificării „devierilor” de la obiectivele ce trebuie atinse în domeniul siguranței;
- revizuirea și îmbunătățirea procesului de supraveghere utilizând o abordare bazată pe evaluarea riscurilor și îndrumarea sectorului feroviar în vederea dobândirii unui comportament dorit;
- acordarea continuă a unei atenții sporite pentru a face posibilă crearea unei valori adăugate pentru siguranța feroviară, atât pe plan legislativ cât și tehnic;
- identificarea în mod sistematic a sarcinilor și responsabilităților actorilor din sectorul feroviar, precum și instituirea unui sistem pentru a asigura conformitatea cu cerințele UE; implementarea unor politici privind diminuarea impactului de trecere la Pachetul IV Feroviar.

Politica în domeniul colaborării cu Ministerul Transporturilor

- stabilirea unor reguli comune între Ministerul Transporturilor și ASFR, ca părți implicate în notificarea regulilor naționale și a normelor naționale tehnice din România, privind transmiterea acestora în Baza de date a ERA (NOTIF - IT), în vederea publicării;
- elaborarea împreună cu MT a unor strategii de aplicare a STI în perioada de tranziție;
- efectuarea unor analize comune MT - ASFR - AGIFER - sistem feroviar, pentru adoptarea unor măsuri care să conducă la atingerea obiectivelor de siguranță și îmbunătățirea continuă a siguranței.

Elemente de politică pe linie de legislație comunitară și reglementări naționale

- participă la procesul de transpunere corectă și promptă la nivel național a legislației europene în domeniul siguranței feroviare;
- aplicarea regulamentelor europene și a deciziilor aferente Specificațiilor Tehnice de Interoperabilitate (STI) și implicit armonizarea cu STI a normelor naționale de siguranță și a normelor naționale tehnice de referință;
- asanarea regulilor naționale de siguranță care fac obiectul sistemului de management al siguranței feroviare (SMS), care sunt redundante sau caduce;
- acțiuni de analiză a normelor naționale de siguranță și a normelor de referință pentru a putea fi eliminate aspectele care contravin cerințelor prevăzute în STI;
- elaborarea unui program optim de migrare graduală de la normele tehnice naționale de referință către cerințele din STI;
- redefinirea, adaptarea și respectarea unor eventuale noi atribuții și responsabilități ale actorilor implicați în aplicarea și respectarea regulilor naționale și europene, survenite ca urmare a modificării elementelor de legislație aferente;
- integrarea și aplicarea regimurilor de reglementare a metodelor comune de siguranță pentru evaluarea riscurilor;
- utilizarea informațiilor provenite din acțiunile de supraveghere, certificare, monitorizare, anchetare a accidentelor în scopul revizuirii procedurilor de evaluare a riscurilor;
- stabilirea unor canale de comunicare informale care să conducă la eficientizarea activității de armonizare a legislației naționale cu cea europeană și eliminarea barierelor birocratice.

Politica în domeniul comunicării și luării deciziilor

- acțiuni de analiză comune ERA - ASFR desfășurate în scopul clarificării și identificării posibilelor neconcordanțe apărute între normele naționale de siguranță sau tehnice și cerințele

prevăzute în STI, în vederea asanării graduale a cerințelor redundante sau a acelor care nu fac obiectul unor norme naționale;

- punerea la dispoziție în condițiile și limitele legislației în vigoare, a tuturor informațiilor, datelor și îndrumărilor pentru actorii din sectorul feroviar;
- înființarea și îmbunătățirea continuă, la nivelul ASFR, a unui instrument de gestionare a normelor naționale de siguranță și a normelor tehnice în scopul asigurării unei transparențe optime și armonizării acestor norme cu STI și cu legislația europeană;
- comunicarea bidirecțională între ASFR și sistemul feroviar pentru îmbunătățirea în comun a culturii siguranței;
- comunicarea activă cu sistemul feroviar în vederea colectării datelor, precum și pentru direcționarea sistemului feroviar pentru îndeplinirea politicilor generale în domeniul transportului feroviar;
- urmărirea în mod proactiv a partajării informațiilor la nivel transfrontalier și stabilirea unor relații bilaterale cu alte autorități naționale de siguranță.

Politica în domeniul colaborării cu Agenția Feroviară European (ERA) și cu alte autorități naționale de siguranță

- participarea cu specialiști și reprezentanți ai ASFR la întrunirile și acțiunile grupurilor de lucru înființate de către Unitatea de Interoperabilitate și Unitatea de Siguranță a Agenției în vederea elaborării, completării și revizuirii legislației comunitare (Directive, STI, Regulamente, Decizii etc.);
- elaborarea de rapoarte de activitate transmise către ERA;
- organizarea și participarea la ședințe pe teme comune de interes pentru sectorul feroviar, ședințe care au loc la inițiativa Agenției sau a altor instituții europene pentru diseminarea unor practici privind obiectul de activitate al autorităților naționale de siguranță.

Politica pentru dezvoltarea și perfecționarea activității ASFR

- instituirea și dezvoltarea unui sistem de analiză a performanței în cadrul organizației și de culegere a datelor referitoare la siguranță;
- dezvoltarea unui cadru de management solid prin care să se aducă dovezi că la toate nivelurile personalul își asumă în mod proactiv responsabilitățile pentru activitățile sale;
- creșterea nivelului de competență, de implicare și de responsabilitate a salariaților ASFR;
- adoptarea în activitatea ASFR, a unor concepte moderne în vederea unei mai mari eficientizări și crearea unui mediu de lucru axat exclusiv pe rezultate;
- instituirea unui proces de stimulare profesională la toate nivelurile, recunoscut de întreg personalul ca instrument important în realizarea obiectivelor;
- gestionarea eficientă a resurselor și stabilirea unor obiective în ceea ce privește activitatea proprie cât și a sistemului de transport feroviar.

3. Revizuirea anului precedent

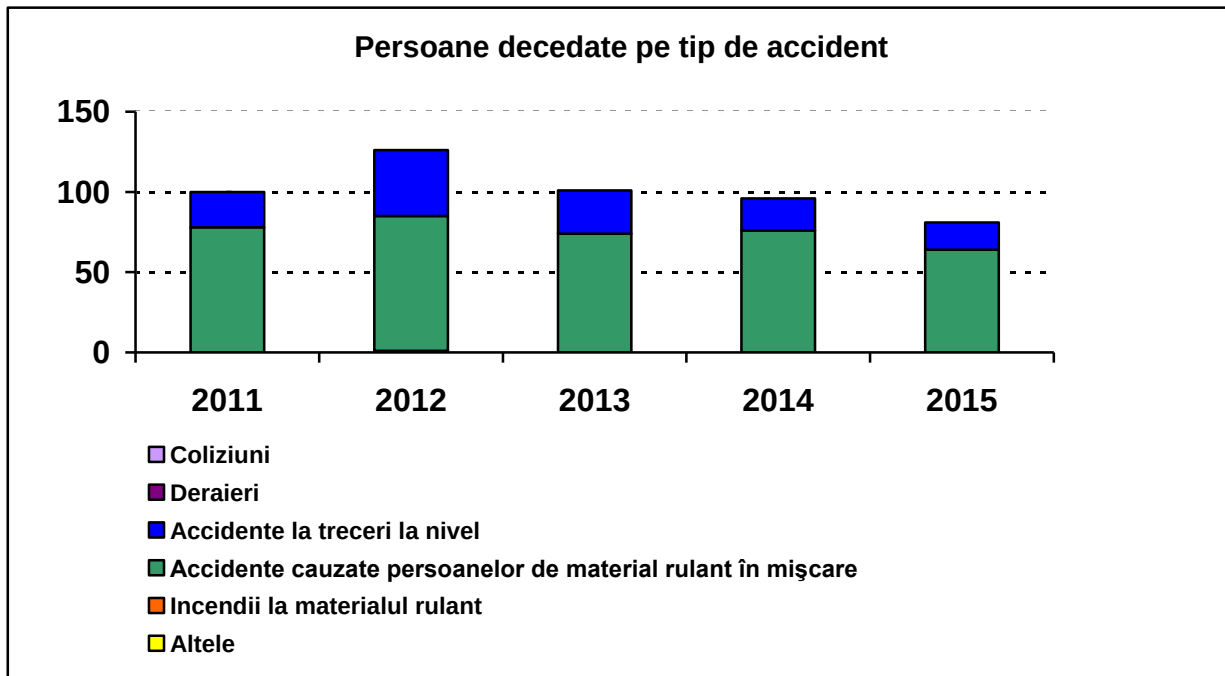
Pentru ținerea sub control a activității de supraveghere a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă și operatorilor de transport feroviar de către compartimentele din cadrul ASFR, în cursul anului 2015 au fost efectuate audituri interne de evaluare în baza obiectivelor de audit întocmite și au fost dispuse măsuri de îmbunătățire a activității.

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

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

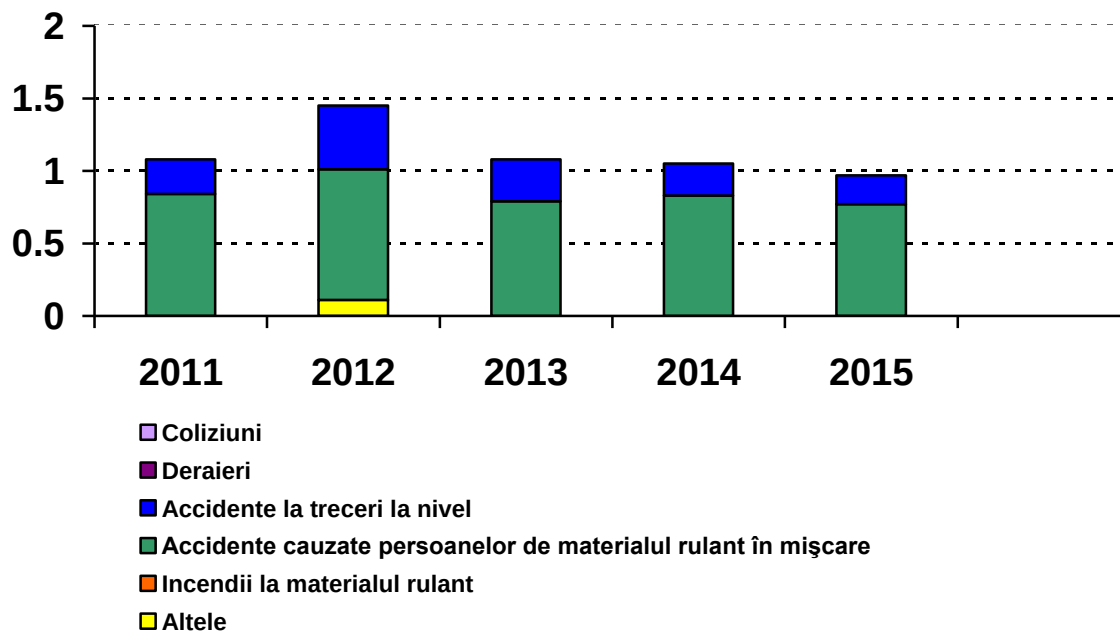
C. Progrese în realizarea siguranței

1. Analiza detaliată a ultimelor trenduri înregistrate.



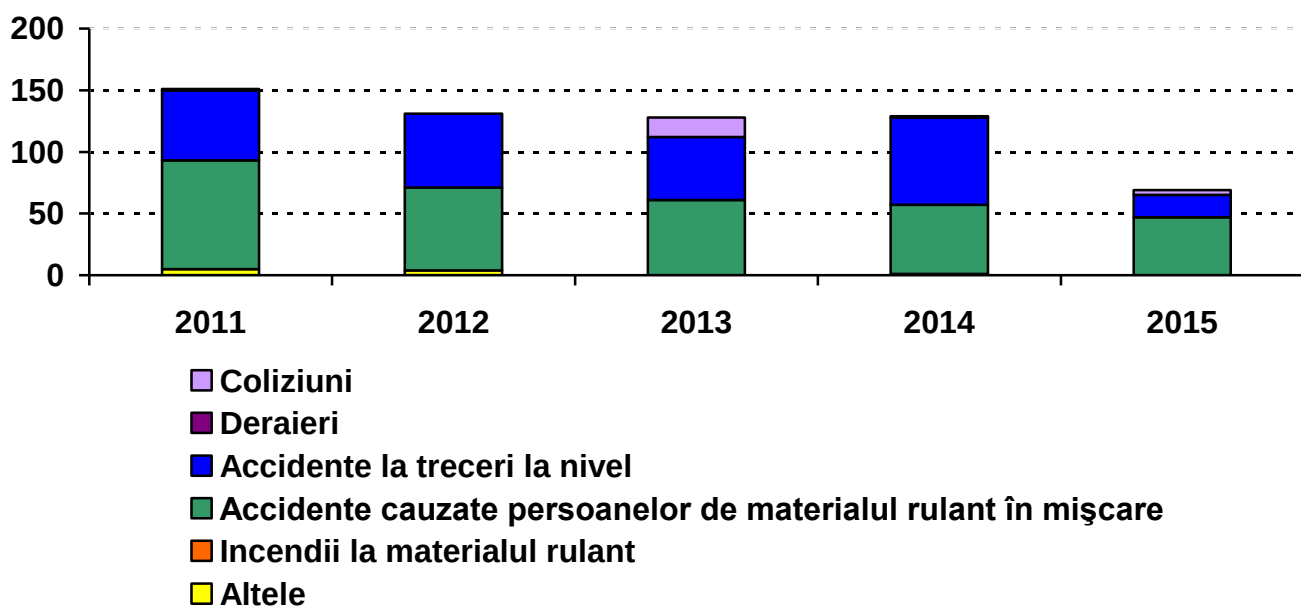
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2011	0	0	22	78	0	0	100
2012	0	0	41	84	0	1	126
2013	0	0	27	74	0	0	101
2014	0	0	20	76	0	0	96
2015	0	0	17	64	0	0	81

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

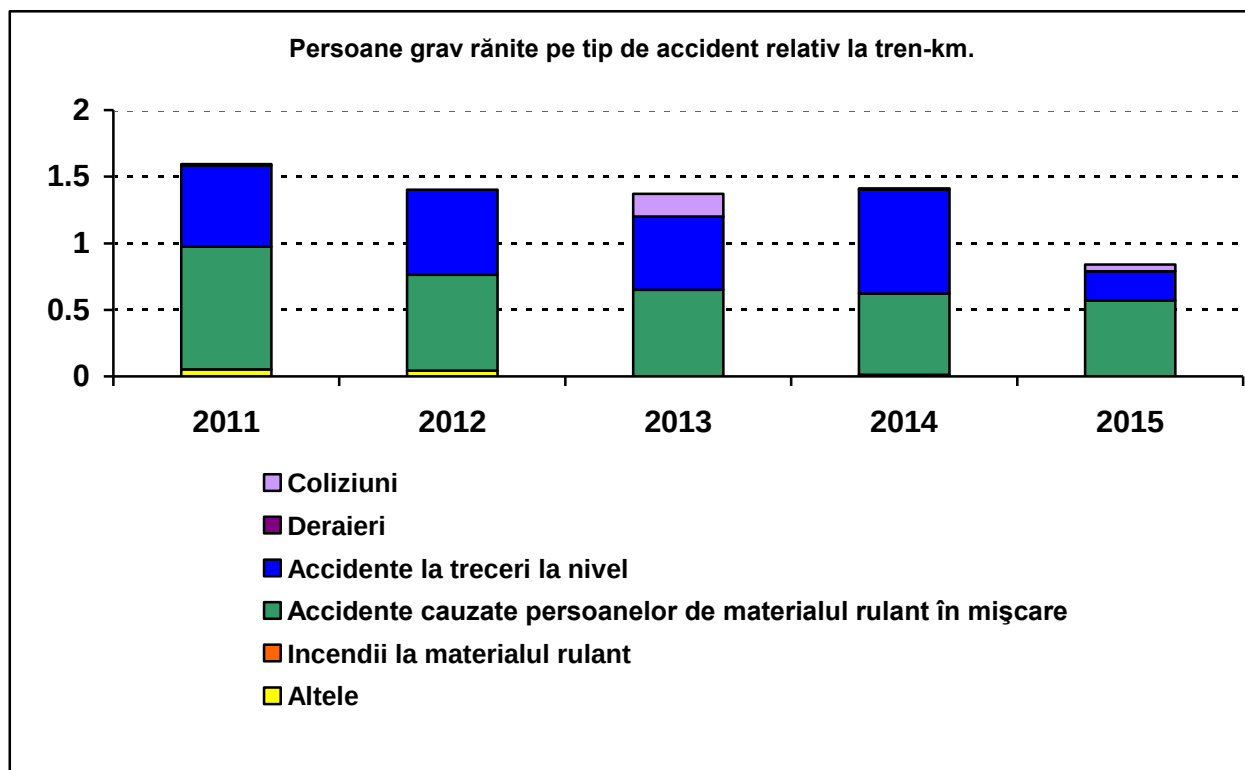


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
2011	0	0	0.24	0.84	0	0
2012	0	0	0.44	0.9	0	0.11
2013	0	0	0.29	0.79	0	0
2014	0	0	0.22	0.83	0	0
2015	0	0	0.20	0,77	0	0

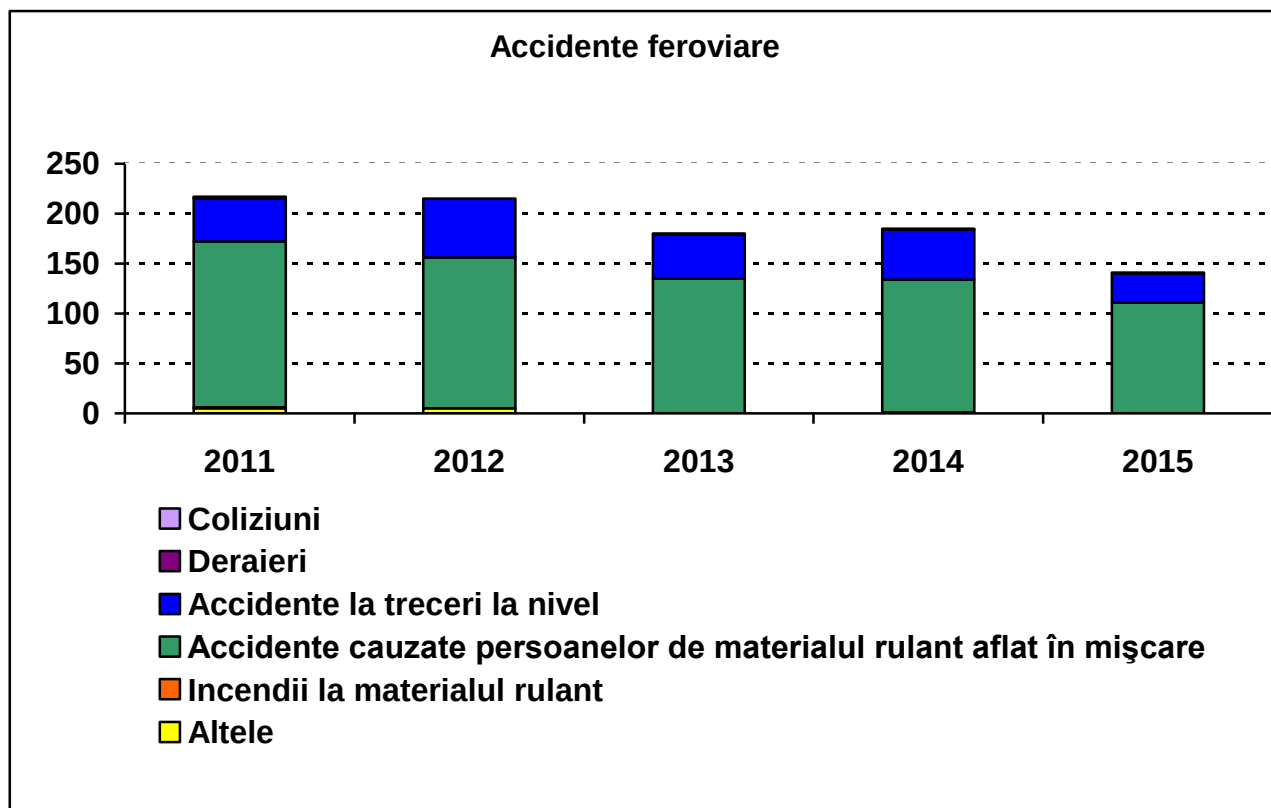
Persoane grav rănite pe tip de accident



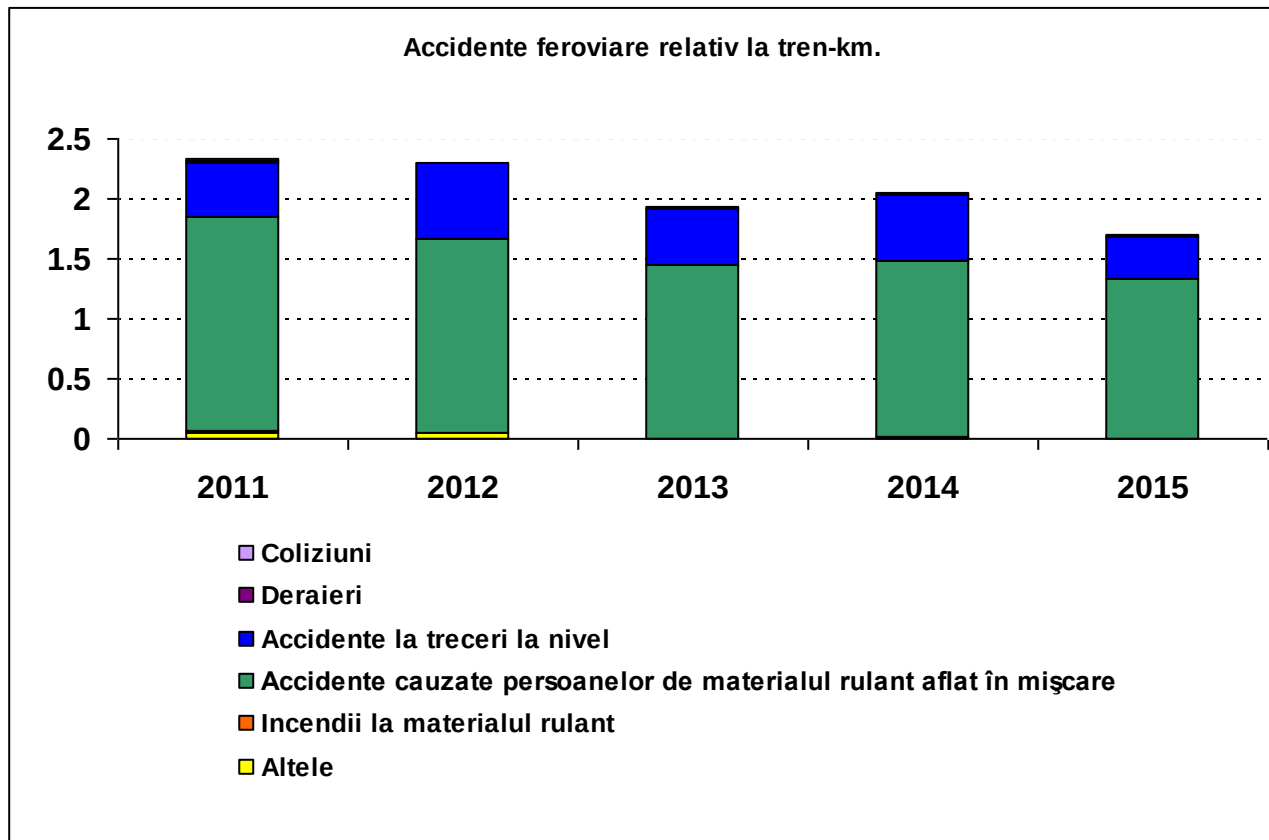
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2011	1	0	57	88	0	5	151
2012	0	0	60	67	0	4	131
2013	16	0	51	61	0	0	128
2014	1	0	71	56	1	0	129
2015	4	0	18	47	0	0	69



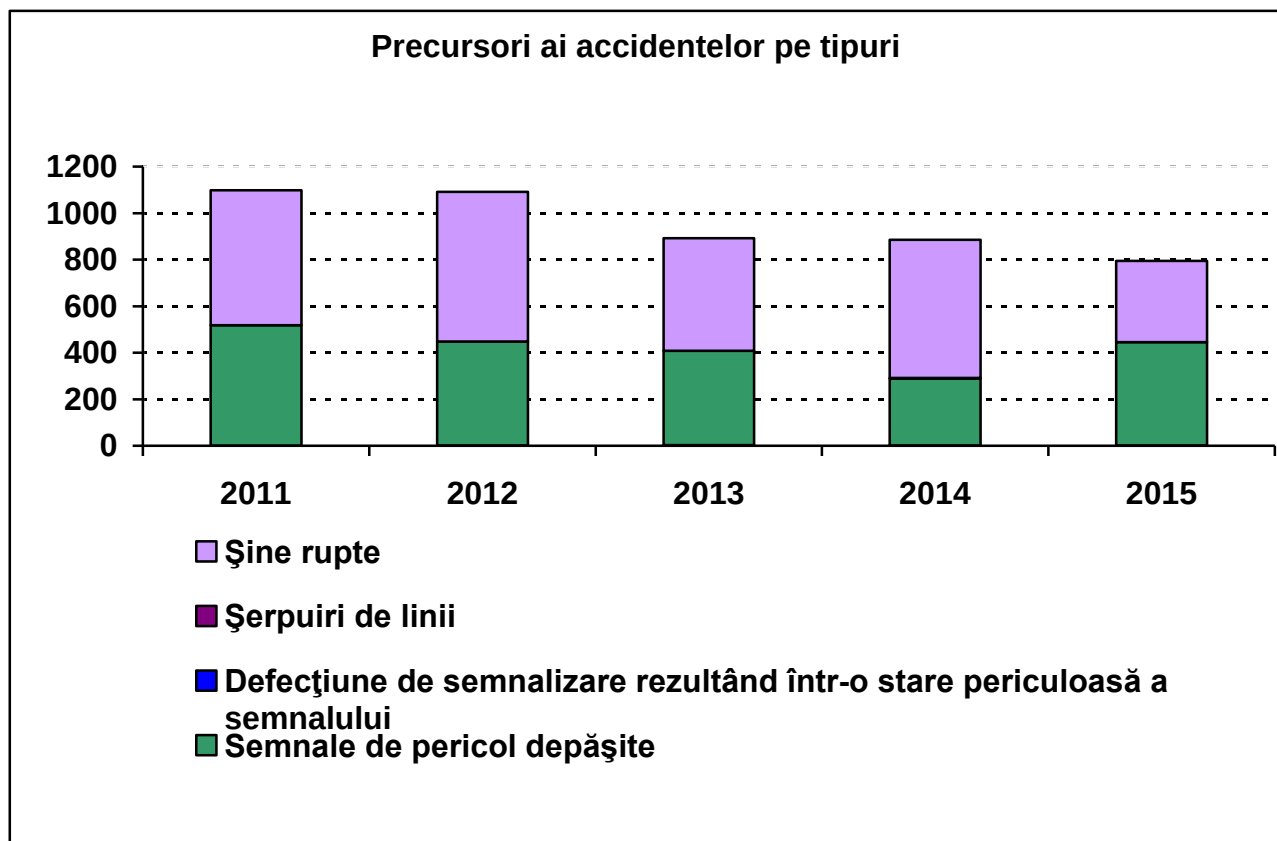
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
2011	0.011	0	0.61	0.92	0	0.054
2012	0	0	0.64	0.72	0	0.043
2013	0.17	0	0.55	0.65	0	0
2014	0.011	0	0.78	0.61	0.011	0
2015	0.05	0	0,22	0,57	0	0



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
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
2015	1	0	29	111	0	0	141



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
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
2015	0,012	0	0,35	1,34	0	0



An	Șine rupte	Șerpuiți de linii	Defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului	Semnale depășite pe pericol	Roți crăpate la vehicule feroviare în serviciu	Osii rupte la vehicule feroviare în serviciu	Total
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
2015	349	0	0	444	0	1	794

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 2015, în derulare și pregătire în vederea modernizării)

Nr. crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2015	Recepție la terminarea lucrării
Stații CF recepționate 2015				
1	Modernizarea unor stații de cale ferată din România - Stațiile CF Giurgiu Oraș, Slobozia Veche și Călărași Sud	Modernizare stație de cale ferată Slobozia Veche	100%	31.03.2015
Stații CF – lucrări în derulare				
1	Modernizarea stațiilor CF Sfântu Gheorghe și Târgu Mureș	Modernizarea stației de cale ferată Tg. Mureș	60,01%	30.08.2016
2	Modernizarea unor stații de cale ferată din România - Stația CF Pitești	Modernizarea unor stații de cale ferată din România - Stația CF Pitești	98,46%	15.03. 2016
3	Modernizarea unor stații de cale ferată din România - Stațiile CF Slatina, Râmnicu Vâlcea și Resita Sud	Lucrări de modernizarea a stațiilor Slatina, Râmnicu Vâlcea, Reșița Sud - „Lot 2 - Lucrări de modernizare a stației Râmnicu Vâlcea”	78,60%	15.07.2016
Stații CF aflate în pregătire în vederea reabilitării și modernizării				
1	“Modernizarea stațiilor de cale ferată BAIA MARE, SATU MARE, MIERCUREA CIUC, TÂRGOVISTE și TÂRGU JIU”			

Sunt în curs de realizare instalațiile de centralizare electronică din cadrul proiectului de reabilitare coridor IV, tronson Frontieră – Curtici – Arad, km. 614, astfel:

- Instalația de centralizare SMARTLOCK din stația CFR Curtici;
- Instalația de centralizare SMARTLOCK din stația CFR Șofronea;
- Instalația de centralizare SMARTLOCK din stația CFR Arad;
- Instalația de centralizare SMARTLOCK din stația CFR Glogovăț.

Stații centralizate electronic în cursul anului 2015 (lucrări finalizate, în derulare, pregătire)

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Recepție finală
1	Lucrări de execuție (inclusiv proiectare) a proiectului operațional pentru o aplicație ETCS/ERTMS nivel 2 – Proiect instalație electronică ESTW L90 RO	Centralizarea stației Buftea	18.12.2015
2	Lucrări de execuție (inclusiv proiectare) a proiectului operațional pentru o aplicație ETCS/ERTMS nivel 2 – Proiect instalație electronică ESTW L90 RO	Centralizarea stației Periș	18.12.2015
3	Lucrări de execuție (inclusiv proiectare) a proiectului operațional pentru o aplicație ETCS/ERTMS nivel 2 – Proiect instalație electronică ESTW L90 RO	Centralizarea stației Crivina	18.12.2015
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 22,16%
Stații centralizare electronică în pregătire			
Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Centralizare electronică în stația C.F. Videle” – Procedură de achiziție publică încheiată.			
Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului: „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni-Adjud – 2 loturi - Procedură de achiziție publică încheiată.			

Proiecte de reabilitare a infrastructurii feroviare aflate în pregătire în cursul anului 2015

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 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.	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 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 2015

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2015	Recepție la terminarea lucrării
1	Reabilitarea liniei de CF Frontiera - Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulatia trenurilor cu viteza max. de 160 km/h, tronsonul 1: Frontiera - Curtici - Arad - km. 614	Reabilitarea liniei de CF Frontiera - Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteza max. de 160 km/h, tronsonul 1: Frontiera - Curtici - Arad - km. 614	93,40%	Decembrie 2016
	Reabilitarea liniei de CF	Execuția lucrărilor de construcții	63,12%	Septembrie

2	Braşov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max. de 160 km/h, tronsonul: Simeria - Coslariu	și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ), SECȚIUNEA 3: COȘLARIU-SIMERIA, Tronsonul: VINTU DE JOS - COȘLARIU		2017
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ), SECȚIUNEA 3: COȘLARIU-SIMERIA, Tronsonul: VINȚU DE JOS – SIMERIA	33,57%	Februarie 2017
		Lucrări de execuție instalații semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronica si Centrul de Control Operațional Simeria aferente proiectelor: "Reabilitarea liniei c.f. Simeria - Braşov, parte componenta a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maxima de 160 km/h " secțiunea Coşlariu - Simeria	1,00%	28.02.2018
3	Reabilitarea liniei de CF Braşov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul: Coşlariu - Sighișoara	Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coşlariu – Sighișoara, tronsonul Coslariu - Micăsasa - LOT 3	86,68%	22.09.2016
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coşlariu – Sighișoara, tronsonul Micăsasa – Ațel – LOT 2	65,30%	Noiembrie 2016
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coşlariu – Sighișoara, tronsonul Ațel – Sighișoara – LOT 1	64,80%	Noiembrie 2016
		Lucrări adiționale (execuție pod rutier DN 14, km. 75+650)	67,40%	03.06.2016

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

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2015	Recepție la terminarea lucrării
---------	---------	-----------------------	---	---------------------------------

Lucrări recepționate 2015				
1	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Iași	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Iași Lotul 1 - Tuneluri	100%	19.10.2015
Lucrări aflate în derulare				
1	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Constanța	Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată - SRCF Constanța - Lot 2 - PODURI	93,00%	15.07.2016
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	63,00%	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	47,00%	10.12.2016
4	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF București	Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată SRCF TIMIȘOARA - Lot 4	22,95	25.03.2017
5	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Cluj	Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată SRCF Cluj - Lot 1 Tuneluri	16,00%	Iunie 2016
		Lucrări de reabilitare poduri și podețe de cale ferată SRCF Cluj - Lot 3 Poduri și podețe	1,00%	Decembrie 2016
6	Reabilitarea podurilor feroviare situate la km 152+149 și km 165+817 pe secțiunea feroviară București - Constanța	Lucrări de construcții și instalații aferente obiectivului "Lucrări de reabilitare a podurilor de cale ferată peste Dunăre - km 152+149 și km 165+817, linia CF București - Constanța, SRCF Constanta"	68,23%	08.08.2016
7	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Iași	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Iași Lotul 2 - Poduri și podețe	20,63%	23.02.2017
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Iași	1%	Aprilie 2018

		Lotul 3 - Poduri si podețe		
8	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	1,25%	15.10.2017

Lucrări aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării/modernizării

Nr. crt	Proiect	Denumire obiectiv	Stadiul actual
1	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”: Sucursala Regională CF Brașov și Sucursala Regională CF Cluj – LOT 1	În pregătire în vederea lansării procedurii de achiziție publică
		Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”: Sucursala Regională CF Craiova și Sucursala Regională CF Timișoara – LOT 2	În pregătire în vederea lansării procedurii de achiziție publică
		Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”: Sucursala Regională CF Iași și Sucursala Regională CF Galați – LOT 3	În pregătire în vederea lansării procedurii de achiziție publică
		Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată”: Sucursala Regională CF București și Sucursala Regională CF Constanța – LOT 4	În pregătire în vederea lansării procedurii de achiziție publică
2	Lucrări de reabilitare poduri și podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Craiova	„Lucrări de reabilitare poduri și podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Craiova” – 3 loturi	Procedură de achiziție publică în desfășurare
3	Lucrări de reabilitare poduri și podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Galați	„Lucrări de reabilitare poduri și podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Galați” – 4 loturi	Procedură de achiziție publică în desfășurare

2. Rezultatele recomandărilor de siguranță.

Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
Revizuirea cadrului de reglementare referitor la efectuarea controlului ultrasonic la osiile automotoarelor seria 900, astfel încât să fie stabilite în mod clar: - reviziile /reparațiile planificate când se execută controlul ultrasonic; - intervalul de timp/kilometrii la care se efectuează controlul ultrasonic; - unitatea și personalul care efectuează controlul ultrasonic. Cadrul de reglementare astfel revizuit va fi pus în concordanță cu prevederile: - Ordinului MT nr. 1359/2012 pentru modificarea și completarea Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate” aprobate prin Ordinul MT nr. 315/2011; - Instrucțiunilor pentru controlul ultrasonic al osiilor de automotor – elaborate de către ICPTT în anul 1975; - Instrucției pentru repararea osiilor montate de la vehiculele feroviare nr. 931/1986.	A fost reglementat modul de efectuare a controlului ultrasonic pentru toate tipurile de osii ale automotoarelor seria 900, prin reactualizarea tuturor normelor și reglementărilor specifice.	Implementată.
Stabilirea condițiilor tehnice de exploatare, referitoare la diferența maximă admisă între diametrele cercurilor de rulare ale roților osiilor motoare de la automotoarele pe două osii seria 900, echipate cu motor Volvo Penta și cutie de viteză automată Allison, în cazul utilizării acestora cuplate, în comandă multiplă.		Neimplementată. Există condiții tehnice de exploatare referitoare la diferența maximă admisă între diametrele cercurilor de rulare ale roților osiilor motoare în actul TEHNIM nr. 689/19.03.2014.
Constituirea și implementarea	A fost constituită o bază de date.	Implementată.

unei baze de date care să permită identificarea trasabilității osiilor de la vehiculele feroviare motoare.		
Elaborarea unor reglementări referitoare la modul de efectuare a controlului ultrasonic la osiile de la automotoarele seria 79 tip LVT.		Neimplementată. Există acest cadru de reglementare și Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, care prevede: „în procesul de legiferare este interzisă instituirea aceluiași reglementări în mai multe articole sau alineate din același act normativ ori în două sau mai multe acte normative”.
Deși operatorul de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA a implementat sistemul de management al siguranței acceptat de Autoritatea de Siguranță Feroviară, în cadrul căruia a identificat factorii de risc, a evaluat riscurile asociate și a stabilit măsurile pentru ținerea sub control a acestora, comisia de investigare a constatat creșterea numărului incidentelor produse în activitatea de transport a operatorului feroviar generate de depășiri ale semnalelor care ordonă oprirea, motiv pentru care a considerat necesară emiterea următoarei recomandări de siguranță: - reevaluarea măsurilor propuse pentru ținerea sub control a factorului de risc „Depășirea semnalelor și a indicatoarelor care ordonă oprirea”.	Au fost reevaluate măsurile propuse pentru ținerea sub control a factorului de risc „Depășirea semnalelor și a indicatoarelor care ordonă oprirea”.	Implementată.
CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, împreună cu celelalte părți care acționează în cadrul producerii de accidente sau incidente feroviare (operatori de transport, instituții publice sau	A fost modificat și actualizat documentul.	Implementată.

servicii publice de urgență) va modifica și actualiza documentul comun „Managementul unitar al forțelor participante la intervenția în cazul accidentelor pe calea ferată”, parte a sistemului propriu de management al siguranței, astfel încât: • să fie menționat faptul că, avizarea accidentelor/incidentelor feroviare se face în conformitate cu prevederile din Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG nr.117/2010; • să fie prevăzute obligațiile administratorului infrastructurii feroviare publice de a asigura „un serviciu de transport pentru călători și bagaje cu alte vehicule, pe cheltuiala lor (ei), până la destinație sau până la primul punct de legătură pentru continuarea călătoriei cu trenul”, așa cum este stabilit prin art.10, alin.(8) din Regulamentul de transport pe Căile Ferate din România aprobat prin Ordonanța Guvernului României nr.7/20.01.2005 și Legea nr.115/27.04.2006; • să fie prevăzute obligațiile conducătorilor operatorilor economici de luare a măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației, așa cum sunt ele stabilite în Regulamentul de Investigare, aprobat prin HG 117/2010.		
Efectuarea unei acțiuni de audit la operatorul de transport feroviar de marfă SC Transferoviar Grup SA pentru evaluarea resurselor necesare monitorizării și aplicării măsurilor de ținere sub control a riscurilor asociate proceselor feroviare care să aibă ca obiective: - eficiența măsurilor care au fost dispuse de conducerea	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a efectuat la acest operator de transport un număr de 3 acțiuni de audit și 5 acțiuni de supraveghere prin inspecții de stat și controale de stat, încă din data de 13.08.2014, imediat după producerea accidentului feroviar, având ca obiective: „modul de organizare a activității feroviare, astfel încât să	Implementată.

operatorului de transport feroviar de marfă pentru eliminarea cazurilor de depășire a duratei de lucru reglementată, înregistrate atât înainte, cât și după producerea accidentului feroviar grav; - modul în care se face verificarea stării de funcționare a instalației de siguranță și vigilență și a celei de control automat al vitezei trenului și a măsurilor dispuse pentru ținerea sub control a cazurilor de izolare nejustificată a acestor instalații.	fie respectat timpul de lucru și de odihnă de către personalul cu atribuții în siguranța circulației, conform prevederilor OMT nr. 256/2013”, respectiv: „modul de respectare a prevederilor instrucționale și a reglementărilor în vigoare privind exploatarea instalațiilor de siguranță și vigilență și a celor de control automat al vitezei trenului, modul de analizare și tratare a neconformităților”.	
Analizarea de către SC Transferoviar Grup SA a oportunității introducerii în procedura de proces cod PP-6.2 „Asigurare resurse Umane” a unui criteriu nou referitor la cazierul profesional, în cadrul acțiunii de angajare, în scopul asigurării unei structuri de personal adecvată cerințelor de profesionalism și responsabilitate cerute de activitatea de siguranța circulației.	A fost introdus în procedură un criteriu referitor la cazierul profesional în sensul că la depunerea dosarului de angajare, personalul va trebui să completeze un chestionar din care să reiasă activitatea desfășurată anterior, foștii angajatori, implicarea/neimplicarea în accidente/incidente feroviare, sancțiuni relevante.	Implementată.
Identificarea și evaluarea de către CNCF „CFR,, SA a riscurilor de interfață introduse de modificarea activității de circulație și manevră în condițiile executării lucrărilor de reparație a infrastructurii feroviare, care impun introducerea restricțiilor de viteză sau închiderea circulației feroviare. Organismul de Investigare Feroviar Român recomandă Autorității de Siguranță Feroviară Română să solicite includerea în instrucțiunile speciale de lucru		Neimplementată. Nu reprezintă o îmbunătățire a nivelului de siguranță, deoarece CNCF „CFR” SA, are obligația să urmărească permanent identificarea riscurilor asociate acestor procese, analiza, evaluarea și ținerea sub control a riscurilor asociate activităților feroviare, a riscurilor de interfață și a riscurilor datorate schimbărilor, corespunzător cerințelor specificate în Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 și nr. 402/2013. Neimplementată. ASFR nu poate lua în considerare această recomandare de siguranță, care a fost implementată de către

elaborate de către administratorul/gestionarul infrastructurii feroviare, în conformitate cu prevederile Instrucției de norme și toleranțe pentru construcții și întreținerea căii-linii cu ecartament normal nr. 314/1989 a măsurilor preventive necesare ținerii sub control a riscurilor asociate acestui tip de lucrare, corespunzătoare condițiilor atmosferice și de teren caracteristice fiecărei situații de lucru.		CNCF „CFR” SA, conform celor menționate în primul Raport de investigare, ambele accidente fiind produse pe aceeași zonă de circulație (km. 138).
RC-CF TRANS SRL Brașov, în calitate de gestionarul de infrastructură feroviară va revizui procedurile din cadrul sistemului de management al siguranței, astfel încât, prin aplicarea acestora, să garanteze că activitățile legate de mentenanța liniilor, identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor, precum și monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor sunt efectuate în conformitate cu cerințele relevante.	A fost elaborat programul de management al siguranței feroviare.	Implementată.
Impresa Pizzarotti SA ca, în calitate de operator economic care efectuează lucrări de reabilitare a liniei de cale ferată, sa întocmeasca reglementări proprii referitoare la modul de transmitere a semnalelor între agentul de semnalizare și personalul de deservire al utilajelor care lucrează în zona căii ferate, reglementări ce vor fi apoi aduse la cunoștința personalului interesat.	Au fost întocmite și transmise la ASFR cu actul nr. IP/ING/VT8000/24.08.2015, „Reglementările proprii referitoare la modul de transmitere a semnalelor între agentul de semnalizare și personalul de deservire a utilajelor care lucrează în zona căii ferate”.	Implementată.
Identificarea tuturor pericolelor ce pot apărea în activitatea de reabilitare a liniei de cale ferată cu un fir de circulație deschis și	Conducerea Sucursalei Regionale CF Brașov a emis decizia nr. 372/26.06.2015, prin care a fost nominalizat un grup de lucru	Implementată.

stabilirea măsurilor de control a riscurilor corespunzătoare fiecărui pericol identificat, astfel încât operațiunile de transport de călători și marfă să se efectueze în condiții de siguranță a circulației.	pentru reevaluarea pericolelor din activitatea de gestionare a infrastructurii feroviare, având în componență specialiști din cadrul Sucursalei.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română să dispună operatorilor de transport feroviar luarea unor măsuri de conștientizare a implicațiilor depășirii vitezelor maxime de circulație, fără a fi exclusă posibilitatea examinării psihologice peste rând a personalului.		Neimplementată. Recomandarea este inoportună și nu există o îmbunătățire nivelului de siguranță deoarece normele de siguranță și reglementările existente, specifice acestor activități feroviare cât și a celor asociate conțin măsurile propuse și reprezintă, în fapt, coduri de practică prin care trebuie controlate pericolele în procesul de management al riscurilor, corespunzător cerințelor specificate în Regulamentul (UE) nr. 1078/2012.
Având în vedere deficiențele manifestate în elaborarea și aplicarea sistemului de management al siguranței, consemnate la cap. C.5.2. Sistemul de management al siguranței, comisia de investigare consideră necesară emiterea unei recomandări de siguranță către ASFR de a solicita RC- CF TRANS SRL Brașov, ca în calitate de gestionar de infrastructură feroviară, să revizuiască procedurile din cadrul sistemului de management al siguranței, astfel încât prin aplicarea acestora, să garanteze că activitățile legate de mentenanța liniilor, identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, elaborarea și instituirea măsurilor de control al riscurilor, precum și monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor sunt efectuate în conformitate cu	Procedurile au fost revizuite.	Implementată.

cerințele relevante.		
Includerea în nomenclatoarele de reparații/revizii planificate de la locomotivele LDE 2100 cp, a unor prevederi de înlocuire preventivă a cablului electric de înseriere dintre bateriile de acumulatori nr.6 și nr.7.		Neimplementată. Deoarece aceste lucrări sunt prevăzute în Normativul feroviar „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate” (NF nr. 67-006 din 2011). Normele tehnice feroviare au caracter obligatoriu.
Includerea în cadrul acțiunilor de audit desfășurate de ASFR, a analizei modului de ținere sub control a riscurilor de producere a incendiilor la locomotivele LDE 2100 cp.	Includerea în cadrul acțiunilor de audit desfășurate de ASFR, a analizei modului de ținere sub control a riscurilor de producere a incendiilor la locomotivele LDE 2100 CP.	Implementată.
Revizuirea Instrucției pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniei de cale ferată nr.302/1986 și completarea acesteia cu precizări care să clarifice: - dacă pentru trecerile la nivel pe care au fost executate lucrări de buraj și ripaj mecanizat al căii, refacerea zonei carosabile a drumului se face prin soluții tehnice provizorii, după fiecare buraj și ripaj a liniei până la burajul III și ripajul III, urmând ca soluția definitivă să fie executată după realizarea burajului III și a ripajului III; - dacă refacerea conform standardelor a zonei carosabile a drumului (soluția definitivă) trebuie realizată în aceeași zi cu burajul III și ripajul III după executarea acestora, sau la o zi după executare acestor buraje și ripaje tehnologice. Includerea acestor precizări în documentațiile tehnice care se întocmesc pentru executarea lucrărilor de reparație radicală a liniilor de cale ferată.		Neimplementate. Considerăm că recomandările de siguranță stabilite și transmise, potrivit cărora în cadrul instrucției nu există precizări tehnice/organizatorice referitoare la modul cum se reface zona carosabilă la trecerile la nivel cu calea ferată în cadrul lucrărilor de reparație radicală/reparație periodică nu reflectă realitatea și deci nu pot fi acceptate în forma actuală.

Reanalizarea dimensionării numărului de personal din cadrul districtului L6 Bănița, prin raportarea acesteia la prevederile Instrucției de întreținere a liniilor ferate nr. 300/1982. Reanalizarea dotării tehnice existente atât la nivelul Secției de întreținere linii L9 Simeria, cât și la nivelul Sucursalei de Căi Ferate Timișoara.		Neimplementate. Nu sunt în contextul celor prezentate la paragraful „Recomandări de siguranță” din cadrul Raportului de investigare și nici susținute de concluziile acțiunii de investigare
Reanalizarea cadrului de reglementare aplicabil în cazul reviziilor tehnice intermediare efectuate la vagoanele de marfă și introducerea unor prevederi referitoare la obligativitatea executării lucrărilor de dezlegare și ridicare a vagoanelor, inclusiv pentru vagoanele dotate cu osii cu roți disc și bandaje.		Neimplementată. OMTI nr. 315/2011 - privind aprobarea Normativului feroviar "Vehicule de cale ferata. Tipuri de revizii si reparatii planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcursi pentru efectuarea reviziilor si reparatiilor planificate" care prevede faptul că: „Reviziile tip RRu, RIF și RIT se efectuează fără ridicarea cutiei vagonului de marfă de pe osii/boghiuri. Excepție fac vagoanele de marfă dotate cu roți monobloc la care revizia tip RRu se efectuează cu ridicarea cutiei vagonului de pe osii/boghiuri și dezlegarea osiilor montate în vederea efectuării controlului ultrasonic total și al verificărilor dimensionale”, considerăm că propunerea dvs. nu este în măsură să îmbunătățească semnificativ nivelul de siguranță. Trebuie, de asemenea, pentru implementarea acestei recomandări ca aceasta să aibă la bază o analiză de cost - beneficiu precum și o analiză de risc.
Elaborarea de prevederi privind modul de manipulare a mufei de regim, în conținutul Instrucției de Exploatare a locomotivei	Au fost elaborate prevederi cu privire la modul de manipulare a mufei de regim în conținutul Instrucției de Exploatare a	Implementată.

diesel hidraulice 580 CP remotorizată cu motor Diesel Cummins QSX15, în forma de Power Pack.	locomotivei DIESEL hidraulice 570 CP remotorizată cu motor DIESEL CUMMINS QSX15, în formă Power Pack.	
Elaborarea unei proceduri de implementare a cerințelor menționate în Regulamentul (UE) nr.1158/2010 referitoare la identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, inclusiv cele care rezultă direct din activitățile profesionale, organizarea muncii sau volumul de lucru și activitățile altor organizații și/sau persoane	A fost elaborată procedura de implementare a cerințelor menționate în Regulament, referitoare la identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, cod PSI 4.3.1-01.	Implementată.
În cazul accidentului produs în circulația trenului de marfă nr.80386 s-a constatat că ruperea foi principale a arcului de suspensie, corespunzător cutiei de osiei nr.2, a vagonului nr.84537850017-5 s-a produs la oboseală, pe fondul unui tratament termic necorespunzător, în condițiile existenței pe fețele foi principale a arcului de suspensie a concentratorilor de tensiune proveniți din rugozitatea grosolană a suprafeței, precum și din cavitățile de coroziune ce au avansat în material și au condus, în timp, la apariția unor rețele de fisuri de oboseală. Rețelele de fisuri de oboseală ar fi putut fi identificate în condițiile în care, cadrul de reglementare ar fi prevăzut ca efectuarea verificării arcurilor pentru suspensiile boghiurilor tip H în zonele greu accesibile ale acestora, să se efectueze la intervale de timp astfel determinate, încât apariția fisurilor în aceste zone să fie identificată din timp astfel încât ruperea arcurilor să fie împiedicată. Având în vedere cele menționate, comisia de investigare consideră		Neimplementată. -în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, art. 3, pct. (1), „întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea, sunt responsabile pentru efectuarea procesului de monitorizare” și „se asigură că măsurile de control al riscurilor puse în aplicare de către contractanții lor sunt, de asemenea, monitorizate în conformitate cu prezentul regulament. În acest scop, ele aplică procesul de monitorizare...sau impun contractanților lor aplicarea acestui proces prin intermediul dispozițiilor contractuale”. - În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 402/2013, Anexa nr. 1, pct 4.1.1, „Începând cu faza de proiectare și de implementare și până la acceptarea schimbării sau predarea raportului de evaluare a siguranței, partea care înaintează propunerea creează sau actualizează (dacă există deja) o evidență (evidențe) a

necesară emiterea unei recomandări de siguranță către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR în sensul ca aceasta să se asigure că Sistemul de Management al Siguranței al operatorilor de transport feroviar de marfă conține suficiente măsuri pentru ținerea sub control a riscurilor manifestate prin defectarea componentelor suspensiilor vagoanelor cu boghiuri tip H.		(ale) pericolelor. Evidența pericolelor urmărește progresul monitorizării riscurilor asociate cu pericolele identificate. O dată ce sistemul a fost aprobat și funcționează, evidența pericolelor trebuie menținută în continuare de către administratorul infrastructurii sau de către întreprinderea feroviară responsabilă cu exploatarea sistemului în curs de evaluare ca partea integrantă a sistemului său de management al siguranței” și respectiv pct. 4.1.2, „Evidența pericolelor include toate pericolele, împreună cu toate măsurile de siguranță și ipotezele sistemice aferente care au fost identificate în cursul procesului de apreciere a riscurilor. Aceasta conține o referință clară la originea pericolelor și la principiile de acceptare a riscului selectate și identifică în mod clar actorul (actorii) responsabil(i) cu controlul fiecărui pericol”.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română trebuie să se asigure, că administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară respectă întru totul prevederile din codurile de bună practică, ce sunt parte a documentelor sistemului de management al siguranței, referitoare la mentenanța infrastructurii feroviare		Neimplementată. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, ca organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, conform atribuțiilor specifice reieșite din H.G. nr. 606/2015 pentru modificarea și completarea H.G. nr. 626/1998 și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, precum și pentru modificarea anexei nr. 2 la H.G. nr. 21/2015, 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, cu privire la siguranța circulației feroviare, la securitatea transporturilor, la calitatea serviciilor publice și respectarea normelor tehnice obligatorii în activitățile de construire, modernizare, exploatare, întreținere, reparare și verificare tehnică a materialului rulant și a infrastructurii feroviare; Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA în calitate de administrator de infrastructură feroviară și RC CF-TRANS SRL Brașov în calitate de gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă, au obligația să întocmească strategia de monitorizare a activității conform Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, să identifice și să evalueze riscurile proprii și de interfață conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013
--	--	---

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 august 2015, cu privire la starea tehnică a trecerilor la nivel cu calea ferată.	- Dispunerea măsurilor tehnice și operaționale necesare în vederea ținerii sub control și menținerea în parametrii normali de exploatare a liniilor/aparatelor de cale, precum și stabilirea modului de eliminare a neconformităților constatate în vederea realizării unui nivel scăzut al riscurilor; - Dispunerea măsurilor tehnice și operaționale necesare în vederea respectării obligațiilor locatorului din contractele de închiriere a secțiilor de circulație, precum și stabilirea modului de eliminare a neconformităților constatate în vederea realizării unui nivel scăzut al riscurilor; - Monitorizarea eficienței acțiunilor de revizie efectuate pe liniile neinteroperabile de către personalul SRCF în comun cu reprezentanții SC

		RC-CF TRANS SRL Braşov şi realizarea măsurilor de remediere a deficienţelor, încât să fie realizate obiectivele contractuale, de asigurare a caracteristicilor tehnico-funcţionale, ale siguranţei circulaţiei şi securităţii transporturilor la vitezele şi sarcinile maxime stabilite prin norme şi prevederile instrucţionale; - Analizarea de către Sucursalele Regionale CF a neconformităţilor constatate şi întocmirea unor planuri de măsuri corective cu termene şi responsabilităţi, pe care le vor comunica în scris fiecare la Inspectoratele de Siguranţă Feroviară, în termen de 10 zile de la primirea notelor de constatare; - Aplicarea unor măsuri preventive pentru a se efectua verificarea trimestrială a modului de îndeplinire a tuturor obligaţiilor asumate prin contracte de către gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă; - Aprovizionarea cu materialele de cale necesare realizării lucrărilor de întreţinere şi reparaţie periodică propuse pentru anul 2015; - Aprovizionarea cu materialele de cale necesare eliminării întreruperilor neconstructive pe CFJ; - Întocmirea programelor de înlocuire pentru şinele de cale ferată defecte de categoria I-a; - Întocmirea programelor de înlocuire pentru şinele de cale ferată defecte de categoria a II-a; - Urmărirea remedierii defectelor constatate în urma măsurătorilor cu vagonul de măsurat calea, cu respectarea termenelor stabilite prin Instr. 329/1995; - Solicitarea Diviziilor Linii şi Tehnic de introducere în programe a lucrărilor de RK a liniilor curente şi directe, podurilor şi podeţelor, terasamentelor scadente la aceste tipuri de lucrări; - Completarea în fişele lucrărilor de artă privind constatările făcute în urma reviziilor la lucrările de artă pe liniile ferate neinteroperabile; - Întocmirea exemplarului secţiei din dosarul foilor de măsurare a rosturilor de dilataţie pentru liniile ferate neinteroperabile; - Întocmirea măsurătorilor la curbele din linie curentă şi directă din staţii de pe liniile ferate neinteroperabile deschise circulaţiei; - Efectuarea demersurilor necesare în vederea obţinerii tuturor portofoliilor profesionale individuale, respectiv documentele specifice necesare pentru ca personalul să fie cuprins şi integrat în continuare într-un sistem de menţinere a competenţelor profesionale;
--	--	--

		- Autorizarea din punct de vedere tehnic a stațiilor de cale ferată și a haltelor afiliate precum și prelungirea vizelor autorizațiilor existente pentru liniile ferate neinteroperabile.
Operatorul de transport feroviar REGIOTRANS SRL Brașov.	Solicitarea Direcției Naționale Anticorupție (DNA), nr. 1000/28/26.02.2015, în urma căreia personal aparținând ASFR a efectuat o acțiune de verificare pe teren a conformității înscrisurilor de pe vehiculele feroviare cu care operatorul de transport menționat efectuează operațiuni de transport feroviar cu înscrisurile din documentele aferente acestor vehicule, precum și a stării tehnice a acestora.	La data de 17.03.2015, ASFR a retras certificatul de siguranță partea A, cu numărul de identificare UE RO122050006, aparținând operatorului de transport feroviar, în conformitate cu prevederile OMT nr. 884/2011, Anexa nr. 2, art. 27, pct. 10, pentru nerespectarea cerințelor care au stat la baza acordării acestuia.

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:

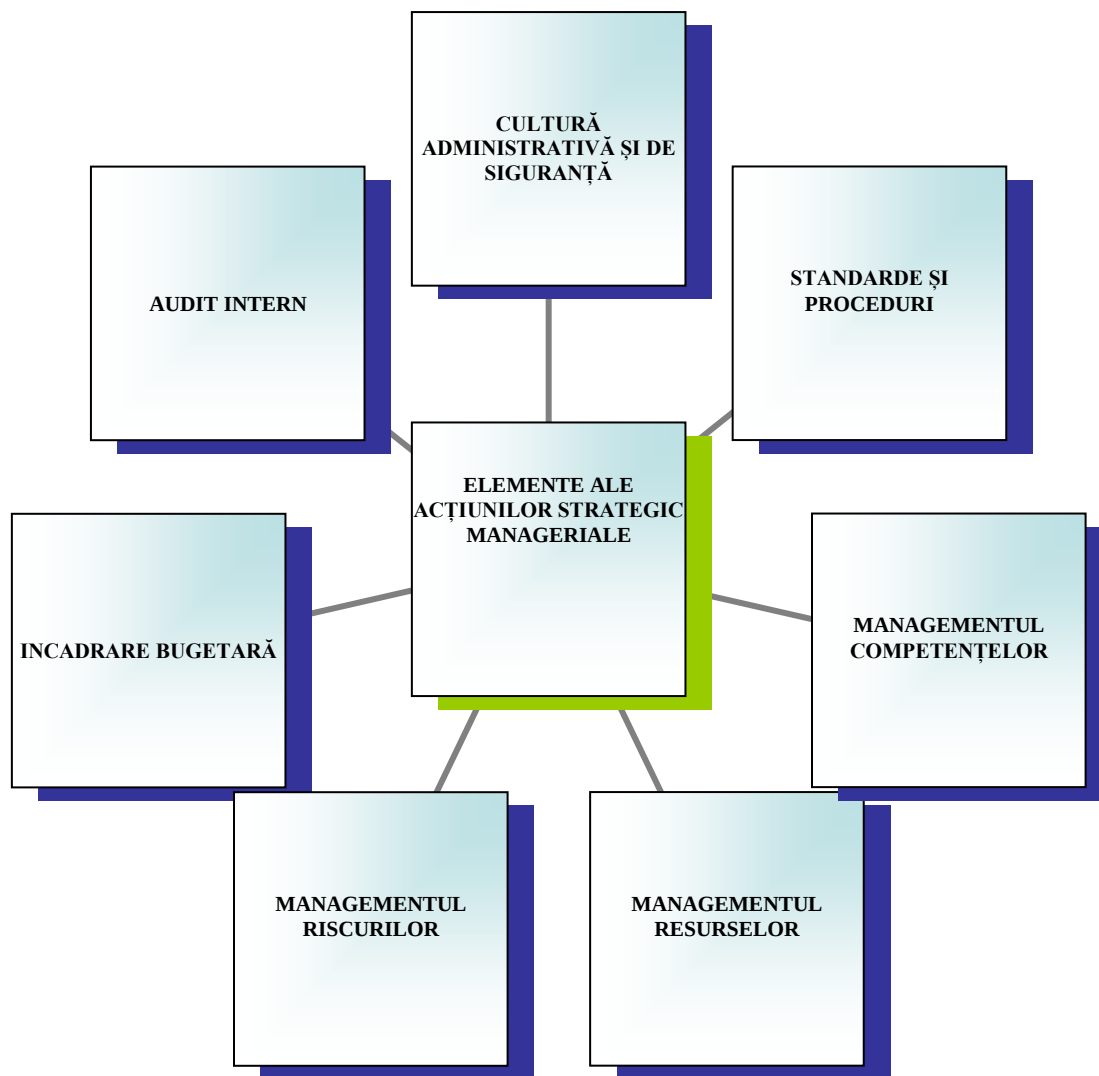
- acțiuni de control de stat care se efectuează la administratorul/gestionarii de infrastructură și la operatorii de transport feroviar, în baza Programului trimestrial de control de stat aprobat de Ministrul Transporturilor;
- acțiuni de inspecție de stat care se efectuează la administratorul/gestionarii 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/gestionarii de infrastructură feroviară, 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.

Ca urmare a faptului că legislația europeană din domeniul feroviar se află într-o dinamică continuă, în primul rând ca urmare a schimbărilor fundamentale ce se vor impune ca urmare a iminentei transpuneri, de către Parlamentul European, a pilonului tehnic al Pachetului IV Feroviar (modificarea directivei de siguranță și a celei de interoperabilitate, respectiv modificarea regulamentului privind organizarea și funcționarea Agenției Feroviare Europene – ERA), ASFR trebuie să fie capabilă să-și adapteze întreaga activitate acestor schimbări.

Strategia ASFR, planurile de acțiune, programele și obiectivele proprii trebuie continuu revizuite și îmbunătățite, astfel încât acestea să concorde cu cele stabilite la nivel european, ținând cont de necesitatea unui impact minim economic și social care să permită deschiderea pieței și protejarea

actorilor la nivel național (operatori de transport feroviar, administratori de infrastructură și operatorii economici din industrie care furnizează produse/servicii feroviare).

ASFR își dezvoltă o Strategie de modernizare și dezvoltare pe termen mediu și lung, document care stă la baza prezentului Plan strategic general pentru anul 2016 și care ține cont de principalele direcții de dezvoltare și acțiune strategic managerială, după cum este prezentată în schema de mai jos:



Obiective strategice propuse pe termen mediu

- Dezvoltarea cooperării cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, prin participarea la acțiuni comune privind siguranța și interoperabilitatea în cadrul spațiului unic feroviar european, respectiv grupuri de lucru, dezbateri și schimburi de bune practici, alte acțiuni similare. Termen: permanent până la aplicarea Pachetului IV Feroviar.
- Dezvoltarea rolului ASFR de organism suport al sectorului feroviar din România prin promovarea unei cooperări durabile cu toți actorii de pe piața transportului feroviar, în vederea susținerii procesului de transformare a domeniului de transport feroviar european într-un mediu de afaceri. Termen: permanent, pe măsura aplicării în special a directivei privind spațiul feroviar unic european.

- Menținerea și dezvoltarea continuă a competențelor personalului ASFR prin participarea la cursuri organizate de către organisme specializate. Termen: permanent.
- Eficientizarea proceselor interne ale ASFR prin implementarea unei platforme IT pe baza căreia să se gestioneze circuitul informațiilor/documentelor, atât în procesul de autorizare/certificare, cât și în cel de supraveghere de siguranță feroviară, inclusiv pentru gestionarea bazelor de date privind elementele identificate de interes (date privind operatorii economici, a personalului, proceduri ale sistemelor de management, neconformități constatate cu ocazia acțiunilor de supraveghere etc.). Termen Implementare platformă IT: DECEMBRIE 2017.
- Migrarea normelor naționale de siguranță clasificate în categoria 6, respectiv migrarea din NOTIF-IT către SRD. Termen: anul 2019.
- Revizuirea proceselor de autorizare/certificare și supraveghere. Termen: anul 2018, conform termenelor de transpunere a directivelor de siguranță și de interoperabilitate.

Obiective pe termen lung ale ASFR

Pe termen lung, ASFR își va dezvolta și consolida rolul de organism suport al sectorului feroviar din România, în procesul de integrare în cadrul conceptului de Spațiu Unic Feroviar European.

Obiectivele strategice propuse pentru perioada 2016 - 2017

Nr Crt.	Element al acțiunii strategice manageriale	Obiective
1	Cultura administrativă și de siguranță	▪ Pregătirea organizației pentru a dezvolta metodologia de lucru în condițiile reglementate de Pachetul IV Feroviar în care Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, care va avea responsabilități în activitatea de autorizare/certificare (memorandumul privind cooperarea ERA – AFER prin ASFR). Termen: octombrie 2016; ▪ Pregătirea sistemului feroviar din România pentru schimbările ce vor surveni prin implementarea Pachetului IV Feroviar – atât în domeniul autorizării/certificării de siguranță cât și în domeniul autorizării punerii în funcțiune. Termen: semestrial, în perioada 2016 - 2017; ▪ Revizuirea OMT nr. 650/1998 și elaborarea unui nou ordin privind supravegherea efectuată de ASFR pe principiile Regulamentului (UE) nr. 1077/2012, care să cuprindă acțiunile de control de stat, inspecție de stat și audit de supraveghere. Termen: august 2016; ▪ Reconfigurarea sistemului de tarificare pentru activitățile ASFR, având ca referință tariful orar. Temen: august 2016;
2	Norme naționale și proceduri. Norme naționale tehnice corespunzătoare punctelor	▪ Remanierea cadrului de reglementare național (NNTR și norme naționale de siguranță redundante). Termen: noiembrie 2016; ▪ Configurarea proceselor de certificare și

	deschise sau cazurilor specifice prevăzute în STI. Analiza și revizuirea normelor pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță în măsura în care nu sunt acoperite de STI (categoria 6). Eliminarea normelor naționale de siguranță redundante cu STI OPE revizuită (categoria 4)	autorizare pentru punere în funcțiune astfel încât acestea să fie în concordanță cu procesele ce se vor dezvolta în condițiile implementării Pachetului IV Feroviar. Termen: mai 2017; ▪ Reconfigurarea procesului de supraveghere, dezvoltarea cooperării în domeniul supravegherii cu autoritățile naționale de siguranță similare din alte state membre ale UE. Termen: martie 2017; ▪ Revizuirea procedurilor interne pentru îmbunătățirea continuă a activității. Termen: semestrial;
3	Managementul competențelor	▪ Dezvoltarea unui ansamblu de criterii și competențe necesare desfășurării în condiții de profesionalism a sarcinilor de serviciu de către salariații implicați în actul de management, dar și pentru cei care relaționează cu solicitanții din domeniul feroviar. Termen: aprilie 2017; ▪ Dezvoltarea unui sistem de evaluare a nivelului de competențe eficient, la care trebuie să răspundă întreg personalul ASFR. Termen: martie 2017; ▪ Dezvoltarea de programe de instruire internă, dar și crearea condițiilor pentru autoinstruire prin dezvoltarea accesului la o bază de date privind cadrul de reglementare european și național aplicabil. Termen: februarie 2017;
4	Managementul resurselor	▪ Managementul resurselor umane prin optimizarea distribuirii forței de muncă proporțional cu nivelul de complexitate al proceselor. Termen: septembrie 2017; ▪ Managementul eficient al mijloacelor fixe deja existente. Termen: permanent;
5	Managementul riscurilor	▪ Identificarea permanentă a riscurilor asociate activităților de autorizare/certificare și de supraveghere. Termen: martie 2017; ▪ Continuarea implementării unui proces structurat de evaluare a binomului probabilitate – impact fiecărui risc identificat. Termen: iulie 2017; ▪ Înregistrarea evaluării riscurilor într-un mod care să permită monitorizarea și identificarea ordinii de prioritate în tratarea riscurilor. Termen: iunie 2017; ▪ Diferențierea clară a riscurilor inerente de riscurile reziduale. Termen: iunie 2017;

2. Resurse umane.

În cadrul ASFR sunt 98 salariați care efectuează activități de supraveghere prin control de stat/inspecție de stat/audit.

În cursul anului 2015, au fost desfășurate acțiuni de control de stat /inspecție de stat/audit după cum urmează:

- numărul total de ore de inspecții/audituri realizate – 60800;
- numărul total de ore/membru alocate pentru inspecții/audituri realizate – 620;
- procentul timpului alocat de angajați pentru inspecții/audituri – 34,75 %.

3. Competență

ASFR funcționează conform prevederilor *Legii nr. 55/16.03.2006 privind siguranța feroviară* care a transpus în legislația din România prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate europene și a *Hotărârii Guvernului României nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER*, modificată și completată prin *Hotărârea Guvernului nr.1561/01.11.2006 și prin Hotărârea Guvernului nr. 606/2015*. 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 prin acțiuni de control și inspecție de stat PS - COD 2310 - 01, Finalizarea de ASFR a activității de supraveghere PS - COD 2310 - 02, Modul de efectuare de către ASFR a supravegherii în cazul producerii de accidente/incidente feroviare, precum și în cazul închiderii sau perturbării majore a circulației PS - COD 2310 – 06, Acordarea autorizației pentru punere în funcțiune vehicule feroviare PS – COD 2220-05, Procedura specifică „Certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă/Certificarea pentru funcții de întreținere a vagoanelor de marfă”, Procedura specifică „Modul de alcătuire a colectivelor care efectuează acțiuni de supraveghere”, Procedura pentru „Acordarea certificatului de siguranță”.

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:
 - Se va reactualiza lista salariaților care asigură instruirea teoretică și practică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației care nu au absolvit cursurile de perfecționare „Metodologia instruirii adultului din domeniul feroviar” și se va solicita Direcției de Resurse Umane programarea acestora la cursurile respective;
 - Se vor face demersurile necesare în vederea vizării procedurii pentru menținerea competențelor profesionale la alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate de către AFER și CENAFER;
 - Reprelucrarea tuturor șefilor de stație privind respectarea strictă a punctului 3 din actul Direcției Trafic nr.11/3d-426/2014 (măsuri pentru îmbunătățirea activității de trafic) care prevede : “se vor lua măsurile necesare pentru ca șefii stațiilor (unde este cazul) să transmită operatorilor de transport feroviar și operatorilor economici interesați, PTE sau extrase din acesta, inclusiv fișe PTE care au fost reactualizate. Pentru evidența fișelor transmise operatorilor de transport feroviar, se va întocmi un tabel care va fi anexă la PTE unde se va consemna ce extrase din PTE (inclusiv fișele reactualizate) au fost transmise operatorilor de transport feroviar și operatorilor economici interesați”;
 - Interzicerea efectuării operațiilor de manevră pentru OTF care nu au solicitat extrase din PTE;
 - Se va urmări permanent aprovizionarea cu materialele necesare pentru efectuarea lucrărilor de întreținere și reparație a suprastructurii căii, asigurarea fondurilor necesare pentru achiziția de materiale și prestații cu „terți”, cât și asigurarea condițiilor de circulație pe zonele unde nu se pot efectua lucrările de reparație necesare;
 - Programarea pentru „reparații definitive” prin sudură aluminotermică a întreruperilor existente pe calea fără joante, în ordinea urgențelor de execuție;
 - Pe zonele pe care nu s-au putut realiza lucrările de punere în siguranță a CFJ în termenele instrucționale s-au luat măsuri de siguranță a circulației, de ținere sub observație permanentă și de intervenție imediată în cazul creșterii temperaturilor din șină peste limitele admise;
 - Asigurarea cu piatră spartă, în special a zonelor de cale fără joante, în vederea realizării dimensiunilor instrucționale ale prismeii căii;
 - Programarea la înlocuire a șinelor defecte, funcție de volumul de materiale de cale aprovizionate ca urmare a recuperărilor realizate în urma lucrărilor de reabilitare de pe Coridorul IV. Pe zonele prevăzute pentru reabilitare, șinele defecte se vor ține sub observație strictă, intervenindu-se imediat în cazul pericolului de rupere;
 - Pentru mărirea capacității de verificare ultrasonică a șinelor în cale vor fi introduse în programele de verificare și cărucioarele de verificare ultrasonică (RFD) funcționale;
 - Se va urmări realizarea întocmai a programelor propuse de ridicare a restricțiilor și limitărilor de viteză;
 - Se vor programa și realiza lucrările de întreținere și reparații poduri și podețe urgente, iar pentru cele necuprinse în programe se vor lua măsurile necesare de siguranță a circulației;
 - Punctele periculoase cu limitări și restricții de viteză vor figura cu prioritate în propunerile de lucrări anuale.

- Gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă:

RCCF TRANS SRL Braşov

- Organizația va revizui corespunzător PP 83-01 cu implementarea standardului de riscuri SR ISO 31000 din 2010, în sensul implementării analizei defectărilor (FMEA) și tratarea riscurilor care vor fi înregistrate în registrul de riscuri;
- A fost reinstruit tot personalul cu atribuții de control din prevederile procedurii operaționale cod PO – 82, revizuită și a fost cercetat personalul constatat cu nereguli și au fost făcute propuneri de sancționare conform CCM în vigoare;
- Au fost reperlucrați toți șefii de secții cu privire la avizarea accidentelor și incidentelor produse pe infrastructura gestionată de către RCCF TRANS SRL;
- A fost reinstruit personalul cu atribuții de instruire pentru introducerea și prelucrarea măsurilor stabilite în urma acțiunilor de control care au vizat activitatea proprie;
- Au fost completate fișele de post ale personalului de instruire și control cu obligațiile care să aibă ca scop dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței pe calea ferată;
- Punctele periculoase au fost prelucrate cu tot personalul interesat și se vor ține sub observație și în funcție de evoluția lor se vor lua măsuri corespunzătoare;
- Lucrările de verificare ultrasonică a șinelor de cale ferată sunt în derulare, urmând să se încheie până la sfârșitul anului;
- Există în evidențele de specialitate trecerile la nivel pentru care nu este asigurat rombul de vizibilitate datorită construcțiilor din zona căii ferate, însă în toate cazurile au fost luate măsurile de siguranță prin limitarea vitezei în zonă;

- Operatori de transport feroviar:

SNTFC „CFR Călători” SA

- S-a procedat la actualizarea procedurii operaționale cod PO 0-6.2.2-12 „Instruirea și evaluarea competențelor profesionale” în concordanță cu OMT 1649/2014, intrat în vigoare la data de 12.01.2015. În prezent procedura se află în circuitul de verificare și aprobare;
- Se va monitoriza periodic înscrierea vehiculelor feroviare în certificatul de siguranță partea B al societății;
- Se va emite o dispoziție care va reglementa modul de urmărire și înscriere în Anexa II la certificatul de siguranță partea B a locomotivelor, înainte de punerea acestora în circulație;
- Prin actul nr. 82/10/549/2015, depourile de locomotive au fost atenționate să respecte prevederile Deciziei nr. 28/2014 în legătură cu avizarea frânărilor de urgență către unitățile sau compartimentele interesate (secții CT, SCRL Braşov, etc.)
- Conducerea SNTFC „CFR Călători” SA a solicitat conducerii CNCF „CFR” SA, sprijin pentru aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1371/2007, referitoare la accesul nediscriminatoriu a persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă în stațiile CF deschise traficului de călători;

SNTFM „CFR Marfă” SA

- În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, a fost finalizată Procedura de monitorizare PO SMS 004, a fost definită Strategia de monitorizare a SMS la nivelul companiei li au fost stabilite prioritățile de monitorizare;

- Vor fi elaborate planuri de măsuri pentru riscurile inacceptabile atât la nivel central cât și la nivelul Sucursalelor/CZM-urilor/CIRV;
- Prin actul SNTFM „CFR Marfă” SA nr. A 1.2.3/511/2015, privind organizarea și desfășurarea activităților de instruire teoretică și practică a personalului specialitatea Mișcare și Comercial, pe anul 2015, s-a stabilit ca fiecare instructor sau persoană cu atribuții de instruire să stabilească registrele posturilor unde se fac înscrișuri pentru efectuarea instruirii practice de serviciu;
- Centrele de instruire pentru personalul de tracțiune cre la momentul actual nu corespund cu cerințele din OMTI nr. 815/2010, vor fi dotate cel puțin cu minimul de materiale didactice necesare.

GRUP FERROVIAR ROMÂN SA

- Elaborarea unui plan de monitorizare a proceselor prin care să se asigure că procesul de culegere a informațiilor generate de sistemul de management, inclusiv de măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor sunt analizate și că pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor sunt inițiate planuri de acțiune;
- Vor fi evidențiate în vederea tratării toate cazurile de neavizare și neîntocmire de raport de eveniment în cazul frânărilor de urgență;
- Va fi realizată o procedură privind finalizarea tratării cazurilor de frânări de urgență din cauza instalației de pe locomotivă;
- Au fost întreprinse demersurile necesare pentru încheierea unui contract cu ELECTRIFICARE SA în vederea realizării lucrărilor de mentenanță conform RET 002/2001, art. 112, pct. 1 și 2;
- A fost întocmit program nr. GS 5.2/654/21.07.2015, privind revopsirea podurilor metalice;
- A fost reevaluată programarea remedierii defectelor de gradul 3 înregistrate cu vagonul de măsurat calea, fiind întocmit un nou program nr. GS 5.2/656/21.07.2015.

REGIOTRANS SRL Brașov

- S-a dispus personalului cu atribuții de instruire din ramura „T” respectarea prevederilor OMTI nr. 815/2010, Anexa 1.2, pct. 25 și 26, în sensul întocmirii fișelor de interpretare a parametrilor instalațiilor de control și vigilență pe fiecare zonă de activitate;
- Prin actul nr. 443/S/2015, a fost transmis la organismul pentru certificarea competențelor profesionale (CENAFER), solicitarea pentru evaluarea în vederea confirmării competențelor profesionale ale personalului cu responsabilități în siguranța circulației cu termenul de evaluare scadent în anul 2015;
- Cu ocazia controalelor de monitorizare a activității, personalul de îndrumare, însoțire și control vor urmări respectarea de către personalul de execuție a prevederilor Ordinului DTV 17 Da-610/1987, cap. IX, alin 2;
- Va fi continuată identificarea, evaluarea și monitorizarea riscurilor din activitatea societății precum și cele de interfață, stabilindu-se măsuri suplimentare de ținere sub control a riscurilor.

E. Certificare și autorizare

1. Ghid de instrucțiuni

ASFR a elaborat și publicat pe propriul site web ghid pentru elaborarea sistemului de management al siguranței feroviare, ghid pentru acordarea certificatului de siguranță și ghid pentru acordarea/vizarea autorizației de siguranță, disponibile 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 vehicule

În cursul anului 2015, ASFR prin Serviciul Autorizare Punere în Funcțiune Sub sisteme Structurale - SAPFSS a emis un număr de 5 autorizații de punere în funcțiune conforme cu tipul pentru următoarele vehicule feroviare:

- **13.08.2015** au fost emise 3 (trei) autorizații de punere în funcțiune a vehiculelor feroviare, **Locomotivă electrică cu motoare electrice de tracțiune asincrone tip LEMA**, pentru SC SOFTRONIC SRL Craiova, în calitate de constructor al acestor vehicule feroviare, după normele naționale tehnice de referință - NNTR.
- **19.08.2015** a fost emisă 1 (una) autorizație de punere în funcțiune a vehiculului feroviar, **Locomotivă electrică cu motoare electrice de tracțiune asincrone tip LEMA**, 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 aceste vehicule 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;
- **28.08.2015** a fost emisă 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;

Precizăm că în privința constituenților de interoperabilitate 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 2015 ASFR a transmis operatorilor de transport feroviar și administratorului respectiv gestionarilor de infrastructură feroviară chestionar 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
Vezi Anexa B, Tabelul 1
2. Modificări privind Directiva de Interoperabilitate
Vezi Anexa B, Tabelul 2
2. Modificări în Legislație și Reglementare
Vezi Anexa B, Tabelul 3

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

Începând cu data de 04.12.2014, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR a fost desemnată de către Ministerul Transporturilor, prin OMT nr. 1501/2014, să exercite atribuțiile de organism de evaluare recunoscut la nivel național, 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.

În data de 15.09.2015 Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a înființat „Serviciul Evaluare Sistem Management Risc”, în subordinea directă a Directorului ASFR, cu atribuții de organism de evaluare.

1. Experiența ASFR

- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, a decis ca documentația menționată la art.4 alin.(3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 și care justifică decizia luată de către partea care înaintează propunerea, să fie evaluată pentru toate schimbările din sistemul feroviar, pentru a se diminua riscul ca schimbări semnificative să fie tratate ca fiind nesemnificative. Deoarece în România nu există norme naționale notificate care să definească dacă o schimbare este semnificativă sau nu, pentru analiză sunt luate în considerare criteriile precizate la art.4 alin.(2) din Regulament.
- În anul 2015 au fost 177 de solicitări privind analiza unor schimbări din sistemul feroviar. Dintre acestea, un număr de 171 solicitări au vizat schimbări legate de actualizarea/modificarea certificatelor de siguranță deținute de către operatorii feroviari, majoritatea prin introducerea/scoaterea din exploatare a unor vehicule feroviare motoare sau extinderea/restrângerea secțiilor de circulație/zonelor de manevră pe care desfășoară operațiuni de transport de călători și sau marfă respectiv manevră feroviară. ASFR a emis un număr de 52 de rapoarte de evaluare a siguranței pentru schimbări semnificative. Un număr de 6 schimbări au fost evaluate ca fiind nesemnificative. Un număr de 113 solicitări au fost fie respinse datorită unei documentări neconforme cu procesul descris în anexa I la Regulament, fie nu au mai fost transmise la ASFR lămuririle/documentele suplimentare solicitate.

Un număr de 6 solicitări au vizat schimbări legate de actualizarea/modificarea certificatelor ERI. ASFR a emis un număr de 2 rapoarte de evaluare a siguranței pentru schimbări semnificative, 1 schimbare a fost evaluată ca fiind nesemnificativă. Un număr de 3 solicitări au fost respinse datorită unei documentări neconforme cu procesul descris în anexa I la Regulament.

Numărul mare de solicitări/dosare respinse care a fost înregistrat în special în prima perioadă a anului 2014 datorită unei documentări neconforme cu procesul descris în anexa I la Regulament, reflectă o piață încă nematurizată la acel moment, față de noua abordare bazată pe riscuri și alegerea unui mod de evaluare adecvat. ASFR a depus eforturi și a organizat periodic diseminări, dezbateri și alte forme de dialog în sprijinul unei mai bune înțelegeri a procesului descris în anexa I la Regulament, numărul de solicitări/dosare neconforme fiind din ce în ce mai mic.

- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română verifică conformitatea documentelor transmise de către partea care înaintează propunerea, cu procesul descris în anexa I la Regulament. Atunci când identifică un aspect care necesită lămuriri suplimentare, formulează observații concrete și îl ajută pe solicitant să înțeleagă nivelul de detaliu care trebuie să caracterizeze răspunsul care i-a fost solicitat. După primirea tuturor informațiilor și a documentelor solicitate, formulează fără

întârziere, dar nu mai târziu de 4 luni, raportul de evaluare a siguranței, care se prezintă spre aprobare directorului ASFR, apoi transmite solicitantului un exemplar.

Raportul de evaluare a siguranței este întocmit în conformitate cu prevederile din anexa III la Regulament. În cuprinsul acestui document, sunt comunicate și eventualele cazuri identificate de neconformitate cu dispozițiile Regulamentului, respectiv recomandările organismului de evaluare.

Partea care înaintează propunerea este responsabilă pentru acceptarea schimbării din cadrul sistemului evaluat.

- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a publicat pe site la adresa <http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/metodogii-ro.html> o metodologie care detaliază atât elementele unde echipa de experți care evaluează documentația transmisă de către partea care înaintează propunerea trebuie să-și concentreze atenția, cât și elemente procedurale necesare întocmirii dosarelor de către partea care înaintează propunerea. La adresa <http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/ghiduri-ro.html> a publicat ghidul ERA/GUI/01-2008/SAF și setul de exemple ERA/GUI/02-2008/SAF iar la adresa <http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/proceduri-ro.html> procedura „Evaluarea independentă privind aplicarea procesului de management al riscului”.

De asemenea 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 evaluează reacția părților interesate cu ocazia auditurilor de evaluare și cu ocazia auditurilor de supraveghere de siguranță feroviară.

De asemenea la adresa <http://www.afer.ro/documents/sesizari-ro.html> părțile interesate pot formula orice problemă, sugestie, sesizare către AFER.

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

În cursul anului de raportare nu au fost cazuri de reguli naționale de siguranță cu privire la metodele de siguranță comune privind evaluarea riscului care să fie revizuite.

Regulamentul (UE) nr. 402/2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009, a fost aplicat în totalitate prin Ordinul nr. 1501/2014.

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

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

Anexa A – Indicatori de siguranță comuni

Anexa B – Modificări în legislație

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR

Director

Cristian VASILIU

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 2015

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, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antrepozite 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 funcției 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 precursore 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 regulamentelor 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 vătămrile 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 adecvare 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, vârsta, 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 readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului. Costurile pagubelor cauzate mediului înconjurător vor fi comunicate Autorității de Siguranță Feroviară Române de către factorii implicați.

5.3.2. Costul pagubelor materiale la materialul rulant sau la infrastructură - costul furnizării noului 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.

$$\text{Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an} = (tone-km)/(tren-km)$$

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

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

$$\text{Numărul mediu de călători per tren într-un an} = (călători-km)/(tren-km)$$

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 perceput în mod semnificativ mai negativ decât timpul normal al călătoriei.

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

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 referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia

6.1. Sistem de protecție a trenurilor (TPS) - un sistem care ajută să se aplice 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 continue 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 șine 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 piste 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: - 141

- 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 - 29:
 - Pasive: - 19
 - Active: - 10
 - sistem manual - 0;
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel - 10;
 - sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel - 0;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel - 0;
 - 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 - 111;
- f) numărul de incendii ale materialului rulant - 0;
- g) numărul de alte accidente - 0.

1.2. Numărul total de sinucideri - 42.

1.3. Numărul total de tentative de suicid - 9.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

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

- a) numărul de accidente care implică cel puțin un vehicul feroviar care transportă mărfuri periculoase, așa cum este definit în appendicele 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: - 69

- a) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 4;
- 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 – 18;
- e) numărul persoanelor grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 47;
- f) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- 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: - 4

- 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 – 0;
- e) numărul călătorilor grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - 4;
- 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 – 4;
- 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 – 0;
- f) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;

- 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: - 18

- 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 – 18;
- 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: - 43

- 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 – 43;
- 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: - 81

- 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 – 17;
- e) numărul persoanelor decedate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 64;
- 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: - 3

- 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 – 3;
- 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: - 0

- 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 – 0;
- e) numărul angajaților, incluzând și angajații contractanților ucise de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- 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: - 17

- 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 – 17;
- 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: - 61

- 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 – 61;
- e) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- f) numărul persoanelor neautorizate care au decedat ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.2.5. Numărul total de alte persoane decedate, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 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: - 794

- a) numărul total al șinelor rupte - 349;
- b) numărul total de șerpuiuri ale liniilor de cale ferată - 0;
- c) numărul total al defecțiunilor de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - 0;
- d) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol – 5;
- e) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol – 439;
- f) numărul total al roților rupte la materialul rulant aflat în serviciu - 0;
- g) numărul total al osiilor 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) – 190513.6;
- 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) - 29332;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 38045.

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) – **5216**;
- c) numărul de treceri la nivel active (**1701**), 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) - 0;
 - sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 534;
 - sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 59;
- 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) – 83,09;
- b) numărul de călător * km (exprimat în milioane călător*km) – 5289,68;
- c) numărul de tren de călători * km (exprimat în milioane tren*km) – 54,9;
- d) numărul de tren de marfă * km (exprimat în milioane tren*km) – 28,19;
- e) numărul de tone marfă * km (exprimat în milioane tone*km) – 14487,0;
- f) numărul de kilometri ai rețelei de cale ferată, (exprimat în km) – 16959,934;
- g) numărul de kilometri ai liniilor ferate (calea ferată dublă va fi numărată de 2 ori), (exprimat în km) – 19876,874.

TABELUL 1

Modificări privind Directiva de Siguranță Feroviară	Transpusă (Da/NU)	Referință Legală	Data intrării în vigoare
HG nr. 161 din 11.03.2015 pentru modificarea anexei I la Legea nr. 55/2016 privind siguranța feroviară	DA	Această hotărâre de guvern transpune integral prevederile Directivei 2014/88/UE a Comisiei din 9 iulie 2014 de modificare a Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la indicatorii de siguranță comuni și la metodele comune de calcul al costurilor accidentelor.	16.04.2015
OUG nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar	-	Această ordonanță de urgență a fost elaborată având în vedere avizul motivat al Comisiei Europene în Cauza nr. 2012/2219, acțiune demarată ca urmare a constatării neîndeplinirii obligațiilor prevăzute de art. 4 alin. (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană, precum și de art. 12 alin. (2) prima teză, art. 16 alin. (1), art. 21 alin. (1) și art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE privind siguranță căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței. Comisia Europeană a considerat că România nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE, directivă care a fost transpusă prin Legea nr. 55/2006 privind siguranță feroviară, cu modificările și completările ulterioare, precum și neadoptarea actului normativ la termenul asumat de către autoritățile române prin răspunsul la avizul motivat, în consecință, organismele nu își pot îndeplini atribuțiile în totalitate conform Directivei 2004/49/CE și siguranță feroviară este afectată. Având în vedere faptul că aceste situații aduc atingere interesului public general într-un context economico-financiar dificil, care reclamă măsuri rapide, coroborat cu eventualele sancțiuni care pot fi impuse României prin nerespectarea obligațiilor asumate, s-a impus adoptarea de măsuri imediate, respectiv prezenta ordonanță de urgență.	30.07.2015
HG nr. 606 din 22.07.2015 pentru modificarea și completarea HG nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare	-	<i>Accesată hotărâre de guvern pune în aplicare dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar</i>	03.09.2015

TABELUL 2

Modificări privind Directiva de Interoperabilitate	Transpusă (Da/NU)	Referință Legală	Data intrării în vigoare
HG nr. 313 din	DA	Această hotărâre de guvern transpune integral prevederile	10.06.2015

06.05.2015 pentru modificarea anexelor 3, 5 și 6 la HG nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar		Directivei 2014/38/UE a Comisiei din 10 martie 2014 de modificare a anexei III la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește poluarea fonică	
--	--	--	--

TABELUL 3

Legislație și reglementări	Referință Legală	Data intrării în vigoare	Descrierea Modificărilor	Argumentarea pentru modificare
Referitoare la Autoritatea Națională de Siguranță - NSA	HG nr. 161 din 11.03.2015 pentru modificarea anexei I la Legea nr. 55/2016 privind siguranța feroviară	16.04.2015	Modifică și înlocuiește Anexa <u>nr. 1</u> „Indicatori de siguranță comuni (I.S.C.)” la Legea <u>nr. 55/2006</u> privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare.	Această hotărâre de guvern transpune integral prevederile Directivei 2014/88/UE a Comisiei din 9 iulie 2014 de modificare a Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la indicatorii de siguranță comuni și la metodele comune de calcul al costurilor accidentelor.
	OUG nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar	30.07.2015	Modifică și completează prevederile Ordonanței Guvernului <u>nr. 95/1998</u> privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, cu modificările și completările ulterioare, în sensul separării complete de structura Autorității Feroviare Române - AFER a fostului Organism de Investigare Feroviară Român - OIFR și transformarea acestuia în Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER, organ de specialitate în subordinea Ministerului Transporturilor, instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, stabilind atribuțiile acesteia. De asemenea, aduce modificări în ceea ce	Această ordonanță de urgență a fost elaborată având în vedere avizul motivat al Comisiei Europene în Cauza nr. 2012/2219, acțiune demarată ca urmare a constatării neîndeplinirii obligațiilor prevăzute de art. 4 alin. (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană, precum și de art. 12 alin. (2) prima teză, art. 16 alin. (1), art. 21 alin. (1) și art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE privind siguranță căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței. Comisia Europeană a considerat că România nu și-a îndeplinit obligațiile

			privește conducerea celor trei organisme independente din cadrul AFER, respectiv ASFR, ONFR și OLFR.	care îi revin în temeiul art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE, directivă care a fost transpusă prin Legea nr. 55/2006 privind siguranță feroviară, cu modificările și completările ulterioare, precum și neadoptarea actului normativ la termenul asumat de către autoritățile române prin răspunsul la avizul motivat, în consecință, organismele nu își pot îndeplini atribuțiile în totalitate conform Directivei 2004/49/CE și siguranță feroviară este afectată. Având în vedere faptul că aceste situații aduc atingere interesului public general într-un context economico-financiar dificil, care reclamă măsuri rapide, coroborat cu eventualele sancțiuni care pot fi impuse României prin nerespectarea obligațiilor asumate, s-a impus adoptarea de măsuri imediate, respectiv prezenta ordonanță de urgență.
	HG nr. 606 din 22.07.2015 pentru modificarea și completarea HG nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare	03.09.2015	Modifică și completează prevederile Hotărârii Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare.	<i>Pune în aplicare dispozițiile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar</i>
	OMT nr. 615 din 29.04.2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a	18.06.2015	-	Ordinul a fost elaborat în temeiul prevederilor art. 14 alin. (1), art. 15 alin. (1) și art. 20 alin. (1) din Normele privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.

	certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor			1.611/2009, hotărâre care a transpus integral Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.
	OMT nr. 635 din 08.05.2015 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât cele de marfă	17.06.2015	-	Desemnează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, ca organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, pentru exercitarea atribuțiilor privind un sistem de certificare e a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă, respectiv pentru vehicule feroviare motoare și pentru vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători.
	OMT nr. 616 din 29.04.2016 pentru modificarea și completarea anexei la OMTI nr. 2180/2012 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de Autoritatea Feroviară Română - AFER	28.05.2015	Modifică și completează prevederile Anexei la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. <u>2.180/2012</u> privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de Autoritatea Feroviară Română - AFER, cu modificările și completările ulterioare.	Ordinul a fost elaborat în temeiul prevederilor art. 16 lit. 1) din <u>Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române - AFER, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 626/1998</u> privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 5 alin. (4) din <u>Hotărârea Guvernului nr. 21/2015</u> privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor.

	OMT nr. 648 din 14.05.2015 privind autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale și vehiculelor componente ale sistemului de transport feroviar din România	22.06.2015	Înlocuiește OMT nr. 1545/2008 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale componente ale sistemului de transport feroviar convențional din România. Prevede ca toți operatorii economici din România, care au calitatea de entitate contractantă, parte contractantă sau reprezentant autorizat al acestora, care comandă proiectarea și/sau construirea, modernizarea ori reînnoirea unui subsistem structural sau vehicul care este amplasat sau exploatat pe teritoriul României, trebuie să obțină autorizarea punerii în funcțiune a acestora. Autoritatea responsabilă cu autorizarea de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor este Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR. Organismul responsabil cu verificarea și evaluarea conformității cu specificațiile tehnice de interoperabilitate - STI și cu normele naționale tehnice notificate pentru subsistemele structurale și funcționale este Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR.	Ordinul a fost elaborat în temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) lit. b) și lit. k) pct. (ii) din anexa nr. 1 „Regulament de organizare și funcționare al Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR” la anexa nr. 1 „Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române - AFER” la Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 20-26 din Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare, și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor.
Referitoare la Organisme Notificate, Organisme Desemnate, Organisme de evaluare, entități terțe de înregistrare, examinare, etc.	HG nr. 313 din 06.05.2015 pentru modificarea anexelor 3, 5 și 6 la HG nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar	10.06.2015	Modifică prevederile Hotărârii Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare, respectiv Anexa nr. 3, la punctul 1 „Cerințe generale” subpunctul 1.4., precum și	Ordinul transpune prevederile Directivei 2014/38/UE a Comisiei din 10 martie 2014 de modificare a anexei III la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește poluarea fonică.

			Anexele nr. 5 și 6.	
	OMT nr. 635 din 08.05.2015 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât cele de marfă	17.06.2015	-	Desemnează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, ca organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, pentru exercitarea atribuțiilor privind un sistem de certificare e a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă, respectiv pentru vehicule feroviare motoare și pentru vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători.
	OMT nr. 615 din 29.04.2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor	18.06.2015	Aprobă și stabilește Procedura pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințele privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului, precum și Cerințele și procedura de recunoaștere a persoanelor și organismelor.	Ordinul a fost elaborat în temeiul prevederilor art. 14 alin. (1), art. 15 alin. (1) și art. 20 alin. (1) din Normele privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.611/2009, hotărâre care a transpus integral Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.
Referitoare la Operatorii de transport feroviar, Administrator/Gestionari de infrastructură feroviară, Entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă	OMT nr. 615 din 29.04.2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind	18.06.2015	Aprobă și stabilește Procedura pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințele privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului, precum și	Ordinul a fost elaborat în temeiul prevederilor art. 14 alin. (1), art. 15 alin. (1) și art. 20 alin. (1) din Normele privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în

	procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor		Cerințele și procedura de recunoaștere a persoanelor și organismelor.	sistemul feroviar din România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.611/2009, hotărâre care a transpus integral Directiva 2007/59/CE 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.
	HG nr. 467 din 24.06.2015 privind modificarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, aprobate prin HG nr. 1161/2009	01.01.2016	Modifică prevederile <u>Normele</u> privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. <u>1.611/2009</u> .	Transpune prevederile Directivei 2014/82/UE a Comisiei din 24 iunie 2014 de modificare a Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește cunoștințele profesionale generale și cerințele medicale și cele referitoare la permis.
	OMT 723 din 04.06.2015 privind modificarea OMTI nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin OMTCT nr. 1.816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători	17.07.2015	Modifică și înlocuiește Anexa <u>nr. 2</u> „Definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători” la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. <u>153/2011</u> privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. <u>1.816/2005</u> , și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători.	<i>Ordinul a fost elaborat în temeiul prevederilor art. 3 alin. (2) lit. k) pct. (i) din anexa nr. 1 „Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR” la Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române - AFER, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 4 alin. (1) pct. 1 și 12 și art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările ulterioare.</i>
	OMT 1688 din 15.12.2015 pentru	01.01.2016	Modifică prevederile articolului 168 alineatul	Transpune prevederile pct. 4.2.2.1.3.2. și 4.2.2.1.3.3.

	modificarea Regulamentului de semnalizare nr. 004, aprobat prin OMTCT nr. 1.482/2006		(2) <u>litera b</u> „Semnale de «fine de tren»”, figura 222 „Semnale de fine de tren de marfă” și a articolului 168, <u>alineatele (6) - (8)</u> , conform tipului de semnale „fine de tren” prevăzute în <u>Decizia 2012/757/UE</u> .	din anexa I la Decizia <u>2012/757/UE</u> a Comisiei din 14 noiembrie 2012 privind <u>specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul exploatare și gestionarea traficului al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE</u> , cu modificările ulterioare.
Referitoare la Organismul de investigare feroviară	OUG nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar	30.07.2015	Modifică și completează prevederile Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, cu modificările și completările ulterioare, în sensul separării complete de structura Autorității Feroviare Române - AFER a fostului Organism de Investigare Feroviară Român - OIFR și transformarea acestuia în Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER, organ de specialitate în subordinea Ministerului Transporturilor, instituție publică cu personalitate juridică, finanțată integral din venituri proprii, stabilind atribuțiile acesteia. De asemenea, aduce modificări în ceea ce privește conducerea celor trei organisme independente din cadrul AFER, respectiv ASFR, ONFR și OLFR.	Această ordonanță de urgență a fost elaborată având în vedere avizul motivat al Comisiei Europene în Cauza nr. 2012/2219, acțiune demarată ca urmare a constatării neîndeplinirii obligațiilor prevăzute de art. 4 alin. (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană, precum și de art. 12 alin. (2) prima teză, art. 16 alin. (1), art. 21 alin. (1) și art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței. Comisia Europeană a considerat că România nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE, directivă care a fost transpusă prin Legea nr. 55/2006 privind siguranță feroviară, cu modificările și completările ulterioare, precum și neadoptarea actului normativ la termenul asumat de către autoritățile

				române prin răspunsul la avizul motivat, în consecință, organismele nu își pot îndeplini atribuțiile în totalitate conform Directivei 2004/49/CE și siguranța feroviară este afectată. Având în vedere faptul că aceste situații aduc atingere interesului public general într-un context economico-financiar dificil, care reclamă măsuri rapide, coroborat cu eventualele sancțiuni care pot fi impuse României prin nerespectarea obligațiilor asumate, s-a impus adoptarea de măsuri imediate, respectiv prezenta ordonanță de urgență.
	HG nr. 716 din 02.09.2015 privind organizarea și funcționarea Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER	04.09.2015	Stabilește organizarea și funcționarea Agenției de Investigare Feroviară Română – AGIFER.	<i>Hotărârea de guvern a fost elaborată în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, al art. 9 alin. (6) și art. 9 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare, al art. 21 din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, și al art. 5 din Ordonanța Guvernului nr. 80/2001 privind stabilirea unor normative de cheltuieli pentru autoritățile administrației publice și</i>

				<i>instituțiile publice, aprobată cu modificări prin Legea nr. 247/2002, cu modificările și completările ulterioare. Necesitatea înființării AGIFER a apărut ca urmare a avizului motivat al Comisiei Europene în Cauza nr. 2012/2219, acțiune demarată ca urmare a constatării neîndeplinirii obligațiilor prevăzute de art. 4 alin. (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană, precum și de art. 12 alin. (2) prima teză, art. 16 alin. (1), art. 21 alin. (1) și art. 23 alin. (1) din Directiva 2004/49/CE privind siguranță căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței.</i>
Referitoare la implementarea altor cerințe europene (dacă privesc siguranța feroviară)	-	-	-	-