

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 - 2016 -

Cuprins

A. Introducere.....	3
1. Scopul și domeniul de aplicare.....	3
2. Schimbări organizatorice semnificative.....	5
B. Realizarea generală a siguranței și strategia.....	6
1. Principalele concluzii cu privire la anul de raportare.....	6
2. Strategie națională de siguranță programe și inițiative.....	7
3. Revizuire a anului precedent	11
4. Zone pe care se va concentra atenția în anul viitor.....	11
C. Dezvoltarea în domeniul realizării siguranței.....	11
1. Analiza detaliată a ultimelor trenduri înregistrate.....	11
2. Rezultatele recomandărilor de siguranță.....	24
3. Măsuri implementate care nu au legătură cu recomandările de siguranță	32
D. Supravegherea.....	33
1. Strategie și plan/planuri.....	33
2. Resurse umane.....	38
3. Competență.....	39
4. Luarea deciziilor.....	39
5. Coordonare și cooperare.....	39
6. Constatări din măsurile luate.....	39
E. Certificare și autorizare.....	42
1. Ghid.....	42
2. Contacte cu alte NSA-uri.....	42
3. Aspecte procedurale.....	42
4. Autorizare pentru punere în funcțiune.....	42
5. Feed – back.....	43
F. Modificări în legislație.	43
1. Directiva de siguranță feroviară.....	43
2. Modificări privind Directiva de interoperabilitate.....	43
3. Modificări în legislație și reglementare.....	43
G. Aplicarea metodelor de siguranță comune cu privire la evaluarea riscului și evaluare.....	44
1. Experiența Autorității de Siguranță Feroviară Române.....	44
2. Feed – back de la părțile interesate.....	45
3. Revizuirea regulilor naționale de siguranță, luând în considerare Regulamentul CE cu privire la metodele de siguranță comune privind evaluarea riscului.....	45
H. Derogări în ceea ce privește schema de certificare a Entităților Responsabile cu Întreținerea vagoanelor de marfă- ERI.....	45

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.

Conform Hotărârii 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 Uniunii Europene pentru Căile 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 Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate 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 a întocmit prezentul raport anual cu activitățile sale din anul 2016, în scopul transmiterii acestuia la Agenția 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, TRANSEROVIAR GRUP S.A., VIOMET 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, TRANSEROVIAR GRUP S.A., SOFTRANS S.R.L., DEUTSCHE BAHN CARGO RAIL ROMÂNIA S.R.L., CARGO TRANS 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., CAPTRAIN ROMÂNIA S.R.L., TRANSEROVIAR 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

În cursul anului de raportare nu au fost schimbări organizatorice semnificative.

B. Realizarea generală a siguranței și strategia

1. Principalele concluzii privind anul de raportare

a) În anul 2016, 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.

Investigarea accidentelor s-a efectuat de către Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER iar investigarea incidentelor s-a efectuat în funcție de activitatea în care acestea s-au produs, de către comisii formate din reprezentanți ai AGIFER 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 AGIFER, pe lângă descrierea obiectivelor investigațiilor efectuate au cuprins, atunci când fost cazul și recomandări de siguranță.

În anul 2016, 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:

- **nicio coliziune între 2 trenuri;**
- un număr total de **81 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.);
- **23 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;
- **166 de accidente la treceri la nivel (din care un număr de 42 de accidente semnificative care s-au soldat cu 21 persoane rănite grav și 23 persoane decedate);**
- **140 cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare**, cu excepția cazurilor de suicid, pentru care nu s-a efectuat investigare, soldate cu **rănirea gravă a 78 persoane și decesul a 62 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 investigarea s-a efectuat de către AGIFER. Un caz de incendiu a fost încadrat ca accident semnificativ.

La data de 29.11.2016, ora 17:50, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, în halta de mișcare Neptun, la km. 263+270, s-a produs un incendiu la automotorul AM 753, care circula ca tren de călători Regio nr. 8389 (aparținând SNTFC „CFR Călători” SA). Călătorii au fost debarcați la timp. Incendiul a fost localizat și lichidat de către Pompierii Militari aparținând ISU Constanța, la ora 19:00. Mecanicul de locomotivă a suferit arsuri la față și la membrele superioare în timp ce a încercat să lichideze incendiul cu mijloacele din dotare și a fost transportat la Spitalul Municipal Mangalia.

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 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 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.

b) În cursul anului 2016 s-a produs un accident grav.

La data de 29.11.2016, ora 13:30, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, în stația CFR Bîrsești, la manevra de regarare a locomotivei izolate EA 515 (aparținând SNTFM "CFR Marfă" SA), la linia 5, în vederea cuplării cu locomotiva EC 104 (aparținând SNTFM "CFR Marfă" SA), care se afla în remorcarea trenului de marfă nr. 81708, garat la linia 5, s-a produs tamponarea violentă a celor 2 locomotive. În urma impactului mecanicul locomotivei EA 515, Gîrîiacu Vasile a fost accidentat mortal iar mecanicul locomotivei EC 104, Șerbănescu Spiridon a fost accidentat grav și a fost transportat cu ambulanța la Spitalul Municipal Târgu Jiu, unde a decedat ulterior. Cutia vagonului nr. 81536654117-6 (situat primul în compunerea trenului) a fost distrusă, locomotiva EC 104 a fost deraiată de primul boghiu, pantograful activ a fost rupt, izolatorii spărți și cutia ei a fost deformată iar la locomotiva EA 515 cabina mecanicului din sensul de mers a fost înfundată până în dreptul postului de conducere, pantograful activ a fost rupt și izolatorii spărți.

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 investigare 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 investigare sunt adresate ASFR iar cele care pot fi urmate sunt luate în considerare, analizate, identificate măsurile ce trebuie luate și efectuată planificarea implementării acestora.

2. Strategia, programele și inițiativele naționale de siguranță

După ce a eliberat un certificat de siguranță, o autorizație de siguranță sau un certificat ERI, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, trebuie să pună în practică toate dispozițiile pentru a verifica dacă rezultatele descrise în cererea pentru obținerea unui certificat de siguranță, a unei autorizații de siguranță sau a unui certificat ERI, sunt obținute în timpul exploatării și dacă toate cerințele necesare sunt respectate în permanență, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) litera (e) și cu articolul 17 alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE. Pentru a fi în măsură să își îndeplinească sarcinile în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) litera (f) din Directiva 2004/49/CE, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR trebuie, de asemenea, să evalueze, pe baza activităților sale de supraveghere, eficacitatea cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

Ca urmare a faptului că legislația comunitară din domeniul feroviar se află într-un continuu proces de revizuire, determinat în primul rând de schimbările profunde pe care le implică Pachetul IV Feroviar, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR având rol de autoritate națională de siguranță (NSA) pentru România, trebuie să își revizuiască, să îmbunătățească și să urmeze o strategie de supraveghere care să concorde cu cea la nivel european, ținând cont de necesitatea unui impact minim economic și social care să permită deschiderea pieței și protejarea actorilor la nivel național,

respectiv operatori de transport feroviar, administratori de infrastructură și entități responsabile cu întreținerea. Aceasta este structurată pe obiective grupate în funcție de priorități și de principalele atribuții ale ASFR. Prin această strategie, ASFR trebuie să îndeplinească în principal cinci obiective ce pot fi considerate ca fiind prioritare, dar a căror valabilitate o putem încadra pe termen mediu și lung.

Strategia ASFR este structurată pe obiective grupate în cele generale (pe termen mediu și lung) și cele aferente principalelor atribuții care îi sunt conferite prin cadrul legislativ european și național.

De la adoptarea și implementarea Strategiei privind supravegherea activităților de transport feroviar în anul 2016 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.

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 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 Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (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 Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate - 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 Uniunii Europene pentru Căile Ferate (EUAR) 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 EUAR;
- 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

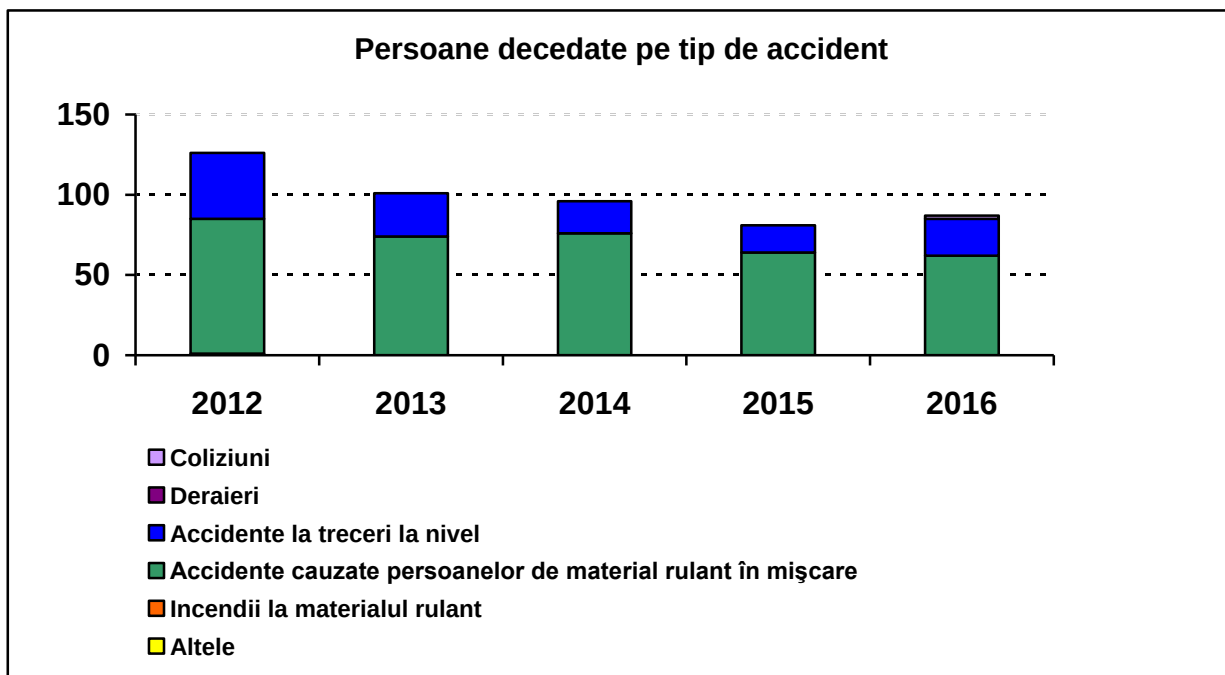
Pentru ținerea sub control a activității de supraveghere a administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă și operatorilor de transport feroviar de către compartimentele din cadrul ASFR, în cursul anului 2016 au fost efectuate audituri interne de evaluare în baza obiectivelor 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.

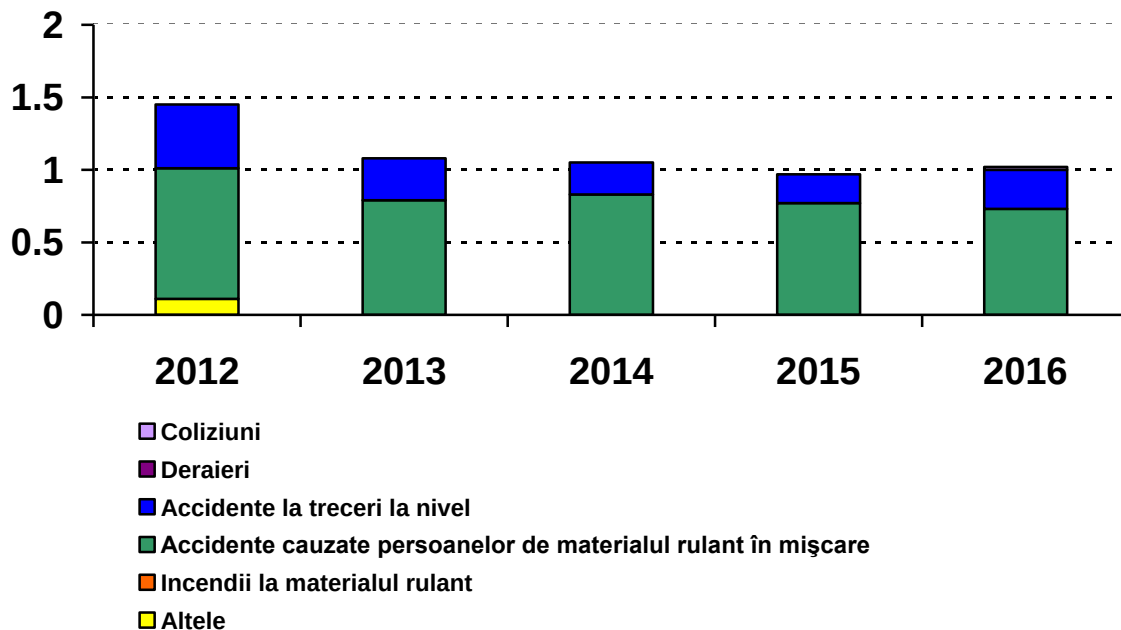
C. Progrese în realizarea siguranței

1. Analiza detaliată a ultimelor trenduri înregistrate.



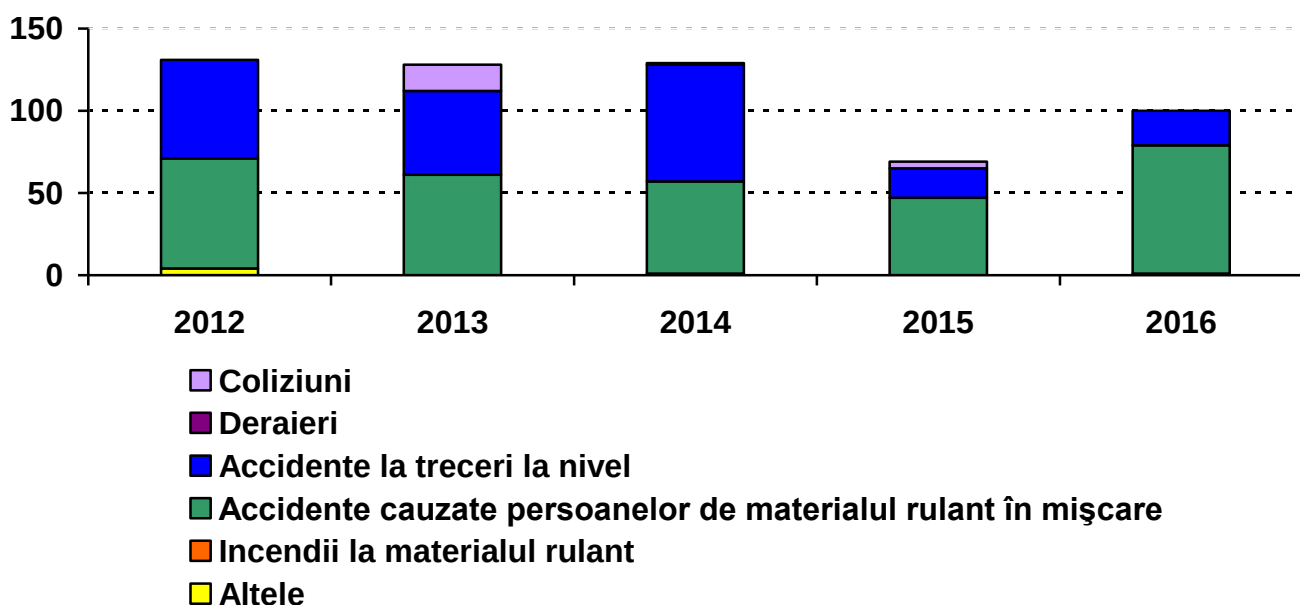
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2012	0	0	41	84	0	1	126
2013	0	0	27	74	0	0	101
2014	0	0	20	76	0	0	96
2015	0	0	17	64	0	0	81
2016	2	0	23	62	0	0	87

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

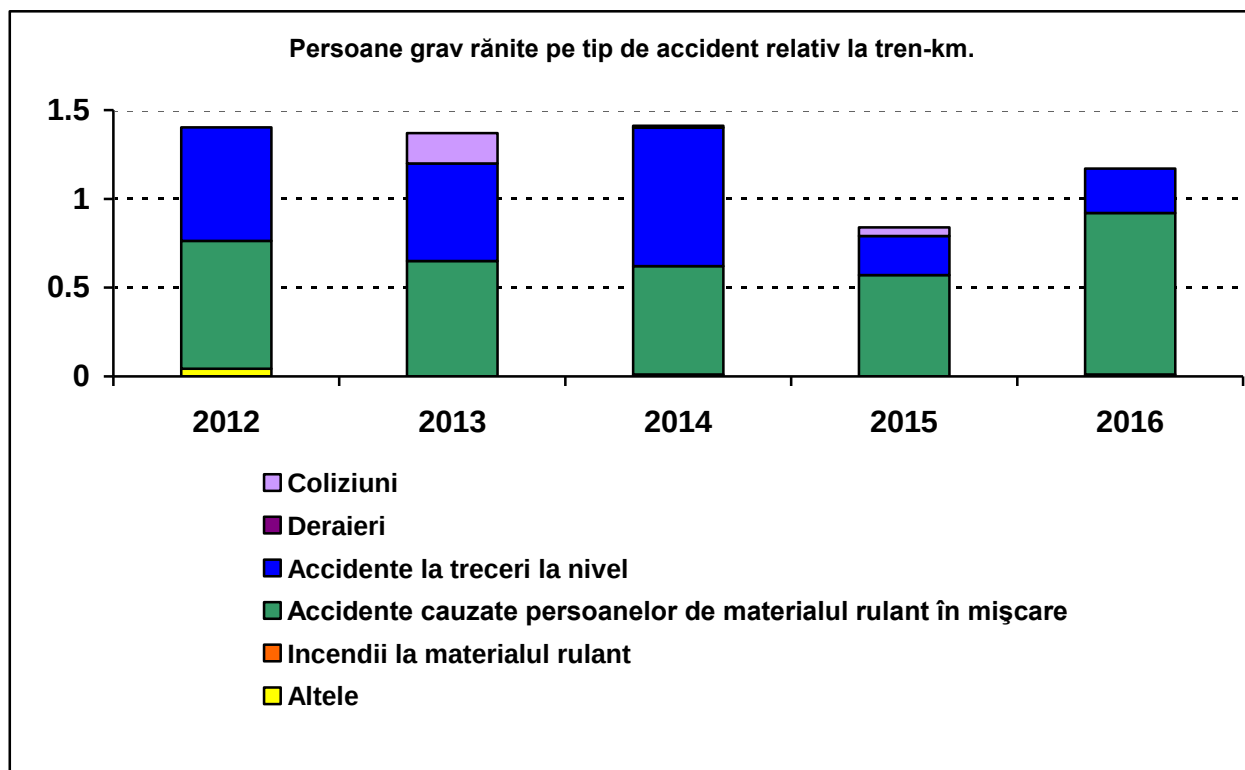


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
2012	0	0	0.44	0.9	0	0.11
2013	0	0	0.29	0.79	0	0
2014	0	0	0.22	0.83	0	0
2015	0	0	0.20	0,77	0	0
2016	0.02	0	0.27	0.73	0	0

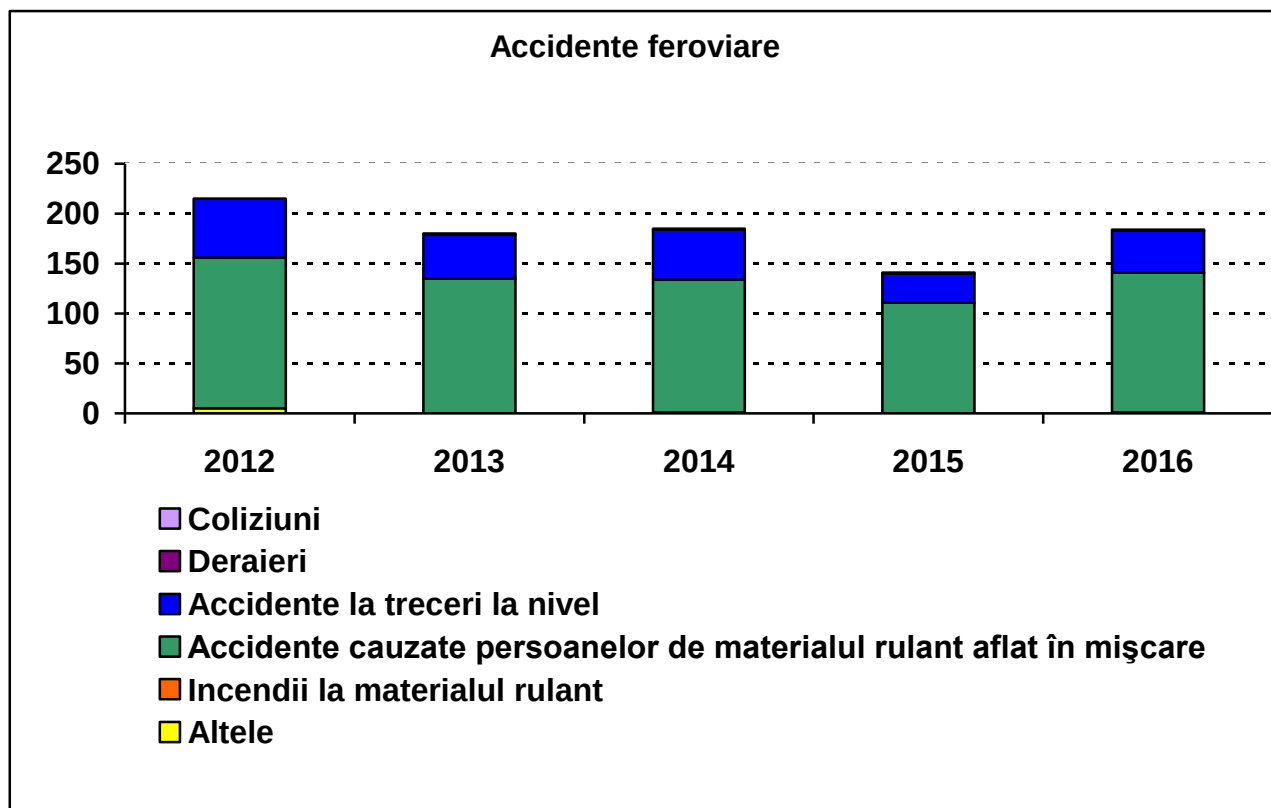
Persoane grav rănite pe tip de accident



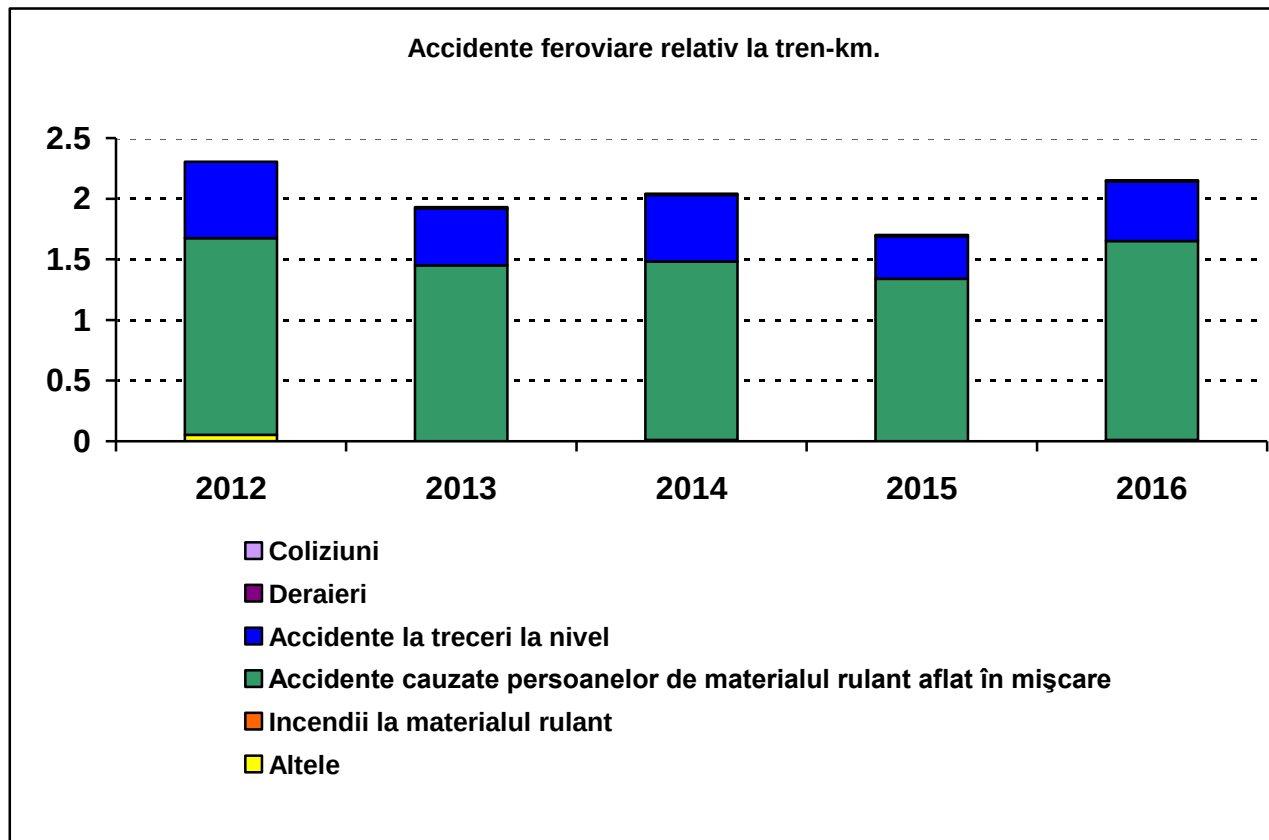
Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2012	0	0	60	67	0	4	131
2013	16	0	51	61	0	0	128
2014	1	0	71	56	1	0	129
2015	4	0	18	47	0	0	69
2016	0	0	21	78	1	0	100



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
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
2016	0	0	0.25	0.91	0.011	0

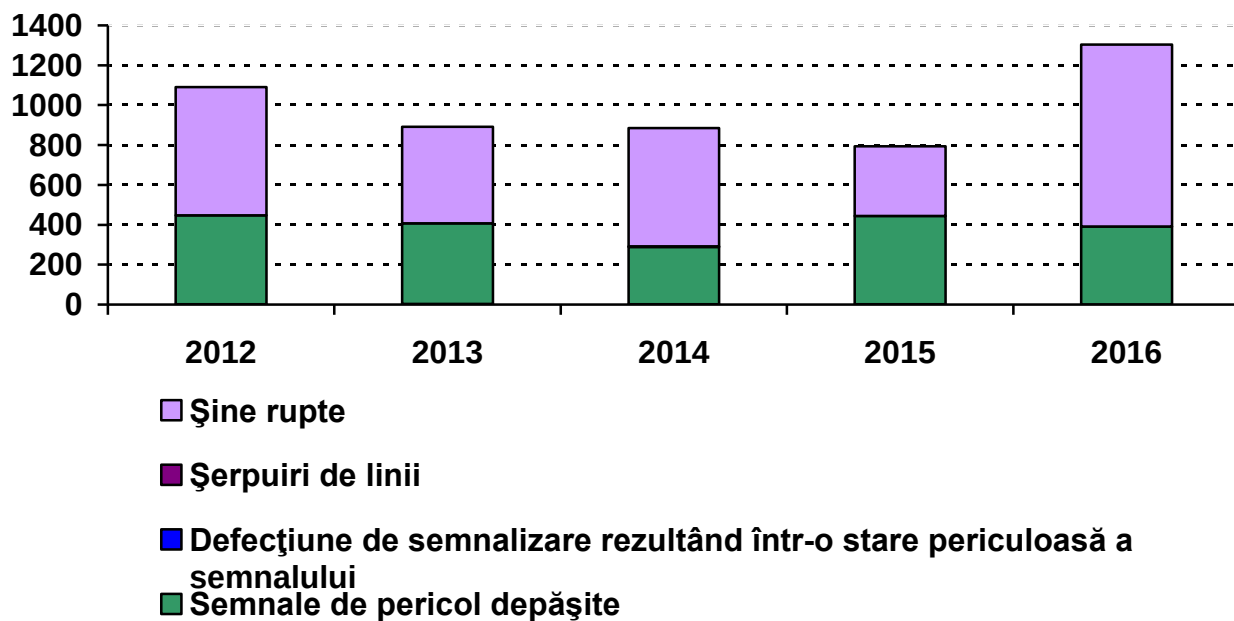


Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele	Total
2012	0	0	59	151	0	5	215
2013	1	0	44	135	0	0	180
2014	1	0	50	133	1	0	185
2015	1	0	29	111	0	0	141
2016	1	0	42	140	1	0	184



Anul	Coliziuni	Deraieri	Accidente la treceri la nivel	Accidente cauzate persoanelor de materialul rulant în mișcare	Incendii la materialul rulant	Altele
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
2016	0.011	0	0.49	1.64	0.011	0

Precursori ai accidentelor pe tipuri



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
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
2016	912	0	1	391	0	0	1304

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 2016, în derulare și pregătire în vederea modernizării)

Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2016	Recepție la terminarea lucrării
Stații CF recepționate 2016				
1	Modernizarea unor stații de cale ferată din România – Stația de cale ferată Pitești	Modernizarea stației de cale ferată Pitești	99,80%	15.03.2016
2	Modernizarea unor stații de cale ferată din România - Stațiile CF Slatina, Râmnicu Vâlcea, Reșița Sud	Lucrări de modernizarea a stațiilor Slatina, Râmnicu Vâlcea, Reșița Sud - „Lot 2 - Lucrări de modernizare a stației Râmnicu Vâlcea”	99,30%	28.07.2016
Stații CF – lucrări în derulare				
1	Modernizarea stațiilor CF Sfântu Gheorghe și Târgu Mureș	Modernizarea stației de cale ferată Tg. Mureș	98,80%	Estimare recepție în 2017
Stații CF aflate în pregătire în vederea reabilitării și modernizării				
1	Modernizarea a 47 stații de cale ferată din România (Târgoviște, Ploiești Vest, Sinaia, Bușteni, Videle, Târgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filiași, Roșiori Nord, Piatra Olt, Timișoara Nord, Simeria, Băile Herculane, Petroșani, Orșova, Caransebeș, Satu Mare, Baia Mare, Jibou, Dej Călători, Beclean pe Someș, Valea lui Mihai, Carei, Salonta, Miercurea Ciuc, Făgăraș, Sebeș Alba, Gheorghieni, Reghin, Aiud, Teiuș, Războieni, Suceava Nord, Pașcani, Vatra Dornei, Verești, Dolhasca, Rm. Sărat, Comănești, Făurei, Tecuci, Mărășești, Adjud, Neptun, Costinești Tabără, Ciulnița)			

Stații CF centralizate electronic în cursul anului 2016 (lucrări de centralizare electronică finalizate în anul 2016, lucrări de centralizare electronică în curs de realizare):

Lucrări de centralizare aflate 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 74,35%

2	Centralizare electronica în stația CF Videle	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Centralizare electronică în stația C.F. Videle”	Progres fizic 22,00%
3	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	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni-Adjud” - Lot 1	Progres fizic 26,53%
		Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni-Adjud”- Lot 2	Progres fizic 21,36%

Stadiul lucrărilor de reabilitare și modernizare pe coridorul IV (lucrări finalizate în cursul anului 2016, lucrări aflate în derulare, lucrări aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării și modernizării):

Lucrări aflate în derulare				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2016	Recepție la terminarea lucrării
1	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	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	96,00%	Decembrie 2016
2	Reabilitarea liniei de CF Brașov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul: Simeria – Coșlariu	Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ), SECȚIUNEA 3: COȘLARIU-SIMERIA, Tronsonul: VINTU DE JOS - COȘLARIU	74,40%	Decembrie 2017
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ), SECȚIUNEA 3: COȘLARIU-SIMERIA, Tronsonul: VINȚU DE JOS – SIMERIA	65,88%	Decembrie 2017
		Lucrări de execuție instalații semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronica si Centrul de Control Operațional Simeria	25,00%	05.03.2018

		aferente proiectelor: "Reabilitarea liniei c.f. Simeria - Braşov, parte componenta a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h " secțiunea Coşlariu - Simeria		
3	Reabilitarea liniei de CF Braşov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul: Coşlariu - Sighişoara	Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coşlariu – Sighişoara, tronsonul Coşlariu - Micăsasa - LOT 3	96,00%	06.06.2017
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coşlariu – Sighişoara, tronsonul Micăsasa - Aţel - LOT 2	70,50%	16.10.2017
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coşlariu – Sighişoara, tronsonul Aţel - Sighişoara - LOT 1	71,52%	27.02.2018
		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 maximă de 160 km/h " secțiunea Coslariu - Simeria si „Reabilitarea liniei c.f. Simeria-Braşov, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h” secțiunea Coşlariu-Sighisoara.	38,00%	05.03.2018
		Lucrări adiționale (execuție pod rutier DN 14 km 75+650 pr)	96,00%	15.12.2016

4	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"	84,39%	17.07.2017
---	---	--	--------	------------

Lucrări aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării			
Nr.crt	Proiect	Denumire obiectiv	Stadiul actual
1	Reabilitarea liniei CF Frontieră Curtici - Simeria parte componenta 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 viteză maximă de 160 km/h, tronsonul 2: Km 614 – Gurasada, subtronsonul 2a: Km 614 - Cap Y Bârzava.	Procedură de achiziție în derulare.
		"Reabilitarea liniei de cale ferată 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, subtronsonul 2b: Cap Y Bârzava – Cap Y Ilteu.	Procedură de achiziție în derulare.
		"Reabilitarea liniei de cale ferată 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, subtronsonul 2c: Cap Y Ilteu – Cap Y Gurasada.	Procedură de achiziție în derulare.
		"Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul 3: Gurasada – Simeria.	Procedură de achiziție în derulare.

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 31.12.2016	Recepție la terminarea lucrării
Lucrări recepționate 2016				

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	100%	Pod km 228+895 – 20.12.2016 Pod km. 250+416 – 27.07.2016 Pod km. 225+169 – 29.07.2016 Pod km. 252+597 – 27.07.2016
2	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	100% Pod km. 3+724, Pod km. 5+403, Podeț km. 12+255	Pod km. 3+724, Pod km. 5+403, Podeț km. 12+255 – 17.11.2016
Lucrări aflate în derulare				
1	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	92,84%	Iunie 2017
2	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	76,80%	01.08.2017 (2 obiective rămase de recepționat)
3	Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF București	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF București – Lotul 4	53,30%	28.02.2018
4	Lucrări de reabilitare poduri și podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Cluj	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Cluj – Lotul 1 Tuneluri	95,00%	01.07.2017
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Cluj – Lotul 3 Poduri și podețe	20,87%	01.11.2017

		Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Cluj – Lotul 4 Poduri și podețe	38,76%	25.11.2017
5	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	43,84%	01.09.2017
		Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Iași Lotul 3 - Poduri și podețe	3,12%	August 2018
6	Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse - DCOS	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului: „Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse – Lot1	4,89%	27.10.2017

Lucrări aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării/modernizării			
Nr.crt	Proiect	Denumire obiectiv	Stadiul actual
1	Lucrări de reabilitare poduri și podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Craiova	„Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Craiova” - 3 loturi	Procedură de achiziție publică în desfășurare
2	Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Galați	Lucrări de reabilitare poduri, 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
RC- CF TRANS SRL Brașov, în calitate de gestionar 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.		Neimplementată. RCCF TRANS SRL Brașov, în calitate de gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă și Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA în calitate de administrator de infrastructură feroviară, 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.
Furnizorul de servicii feroviare critice SC IRLU „CFR IRLU” SA, va lua măsurile necesare pentru evitarea punerii în exploatare a locomotivelor fără verificarea în prealabil a circuitelor de alimentare a releului de protecție 76. Întrucât aparatele SREC și AMRI nu au sisteme redundante pentru acționarea releului de protecție nr.76, SNTFM ”CFR MARFĂ” SA va lua măsuri pentru asigurarea funcționării protecțiilor sau semnalizării în timp real a defectării acestora.		Neimplementate. În specificațiile tehnice pentru toate tipurile de revizii tehnice cod ST-LDE 2100 CP-REV ediția 1 Revizia 4 (Revizii planificate tip PTAE (PTH 3), R15, RT, R1, R2, 2R2 și R3 și reparații accidentale tip RIT, RIR, RAD, RA la locomotivele Diesel – electrice de 2100 CP), sunt prevăzute în cadrul reviziilor planificate: verificarea punerii accidentale la masă și măsurarea rezistenței de izolație a circuitelor electrice, verificarea circuitelor de alimentare a releului de protecție poziția 76, respectiv curățarea sitelor scutului ventilatoarelor motoarelor de tracțiune, fapt care nu mai justifică recomandarea de siguranță formulată. OMTI nr. 315/2011, privind aprobarea Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate” nr. 67 – 005 din

		2008, completat cu OMTI nr. 1359/2012, stabilește „lucrările care trebuie efectuate la vehiculele feroviare, în cazul reviziilor planificate, în baza unei documentații tehnice care trebuie să conțină specificațiile tehnice” și are caracter obligatoriu.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română va solicita CNCF “CFR” SA ca în calitatea sa de administrator al infrastructurii feroviare publice, în cadrul procesului de management al siguranței, să-și reanalizeze procesul de pregătire a lucrărilor de reparație curentă a liniilor și să își stabilească măsurile de siguranță ce trebuiesc implementate pentru a se asigura că, în cadrul acestui proces, întocmirea documentației necesare pentru acest tip de lucrări se face ținând cont de toate reglementările specifice în vigoare pentru acest tip de lucrări		Neimplementată. În cadrul procesului de evaluare a conformității cu cerințele de obținere a autorizației de siguranță, CNCF „CFR” SA (în calitatea sa de administrator al infrastructurii feroviare) a prezentat deja dovezi că aplică măsuri pentru „controlul riscurilor legate de furnizarea de lucrări de întreținere și material” (așa cum cere Regulamentul (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei – Anexa II lit. B).
Operatorul de transport feroviar de călători SC Regiotrans SRL Brașov va dispune măsurile necesare pentru reexaminarea psihologică a personalului implicat în producerea incidentului. Operatorul de transport feroviar de călători SC Regiotrans SRL Brașov va dispune măsurile necesare pentru reevaluarea personalului implicat în producerea incidentului pentru confirmarea competențelor profesionale.	Prin adresa nr. 378/1/T/2016, din data de 06.05.2016, a fost solicitată Laboratorului CF și auto de psihologie Timișoara reexaminarea psihologică a mecanicului de locomotivă/automotor implicat. Salariatul a efectuat reexaminarea și a obținut avizul psihologic seria TM nr. 116/00647, „Apt psihologic mecanic de locomotivă”. Prin adresa nr. 379/1/T/2016 din data de 09.05.2016, a fost solicitată la CENAFER Timișoara reevaluarea pentru confirmarea competențelor profesionale ale mecanicului de locomotivă/automotor.	Implementate.
Autoritatea de Siguranță		Neimplementate.

Feroviară Română, va solicita: 1. Administratorului de infrastructură feroviară să își stabilească măsurile de siguranță ce trebuiesc implementate pentru a se asigura că în cadrul procesului de întreținere a liniilor, sunt respectate în totalitate atât prevederile procedurilor din cadrul sistemului propriu de management al siguranței, cât și cele din codurile de practică. 2. Operatorului de transport feroviar SNTFC "CFR Călători" SA documente referitoare la natura lucrărilor efectuate la tipul de automotor menționat și, pe cale de consecință, să solicite respectarea prevederilor hotărârii de guvern menționate.		- Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA în calitate de administrator de infrastructură feroviară trebuie să întocmească strategia, prioritățile și planul/planurile de monitorizare conform Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, să identifice și să evalueze riscurile proprii și de interfață conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013 și să urmărească permanent identificarea riscurilor asociate pericolelor, riscurilor de interfață și a riscurilor datorate schimbărilor, corespunzător cerințelor specificate în Regulamentele (UE) nr. 1169/2010 și nr. 402/2013. Totodată, CNCF „CFR” SA, trebuie să elaboreze un plan de acțiune pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare, să pună în aplicare planul de acțiune și să evalueze măsurile cuprinse în acest plan. - Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA în calitate de operator de transport feroviar, deține certificat de siguranță în conformitate cu legislația în vigoare pentru efectuarea serviciului de transport feroviar public de călători, supunându-se atât legislației naționale cât și legislației comunitare. Referitor la recomandarea formulată în proiectul raportului de investigare, menționăm faptul că automotorul în cauză a fost supus unor lucrări de „adaptare pentru circulația pe liniile CFR” și nu a fost reînnoit sau
--	--	---

		modernizat pentru a intra sub incidența HG nr. 877/2010.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va revizui cadrul legislativ pentru autorizarea personalului cu atribuții în siguranța circulației responsabile în manipularea unor tipuri de instalații de siguranța circulației, astfel încât acesta să fie clar, adecvat și neinterpretabil.	În urma consultării administratorului de infrastructură feroviară și a Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, a rezultat necesitatea revizuirii cadrului legislativ și a fost promovat și emis ordinul de ministru OMT nr. 1237 din 23.12.2016, „pentru modificarea articolului 4 al anexei nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar”.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română va dispune ca SNTFM “CFR Marfă” SA, în calitate sa de operator de transport feroviar, în cadrul procesului de management al siguranței, să-și reanalizeze procesul de întreținere a locomotivelor și să își stabilească măsurile de siguranță ce trebuie implementate pentru a se asigura că, în cadrul acestui proces sunt respectate toate normele naționale de siguranță, inclusiv normativul feroviar NF 67-006:2011 "Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate".		Neimplementate. Specificațiile tehnice cod ST-LE REV 1-5/05-2011, pentru tipurile de revizii tehnice (Revizii planificate tip RT, R1 și R2) prevăd în cadrul reviziilor planificate operațiile de verificare la regulatorul automat al timoneriei de frână SAB (control fixare cablu de siguranță, cilindru de frână, eclise și curățirea acestora; ungerea buloanelor cu nipluri, ghidaje, echere, role, la regulatorul SAB tip RL; control vizual al regulatorului de frână), fapt care nu mai justifică recomandarea de siguranță. (lucrări care nu au fost executate în cadrul reviziei tip R2 la Secția IRLU Craiova); Cataloagele de piese de schimb și materiale, documentațiile de proiectare și execuție furnizate de constructor prevăd detaliile pentru toate reperele
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română va dispune ca SNTFM “CFR Marfă” SA să completeze documentația privind		

reviziile și reparațiile efectuate la locomotivele electrice de 5100 KW cu prevederi clare referitoare la lungimea cablului de siguranță al regulatorului automat de timonerie, în cazul ruperii, astfel încât acesta să nu iasă din gabaritul de locomotivă CFR. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română va dispune furnizorului de servicii feroviare critice SC „CFR-IRLU” SA să-și reanalizeze procesele de efectuare a lucrărilor de revizii și reparații la locomotivele electrice de 5100 KW, astfel încât să se asigure că în cadrul acestor procese se efectuează, în totalitate, lucrărilor prevăzute în specificațiile tehnice sau caietele de sarcini.		componente ale locomotivei. În acest caz lungimea cablului de siguranță al regulatorului automat de timonerie este de 430 mm, conform desenului de execuție D.313-15 din 03 Decembrie 1968, astfel încât nu mai justifică recomandarea de siguranță; OMTI nr. 315/2011 privind aprobarea Normativului feroviar „Vehicule de cale ferată. Revizii și reparații planificate” nr. 67-005 din 2008, completat cu OMTI nr. 1359/2012 stabilește „lucrările care trebuie efectuate la vehiculele feroviare, în cazul reviziilor planificate, în baza unei documentații tehnice care trebuie să conțină specificațiile tehnice” și are caracter obligatoriu, fapt care nu mai justifică recomandarea de siguranță formulată.
Analizarea sistemului de management al siguranței al administratorului infrastructurii feroviare publice CNCF „CFR” SA de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ASFR, referitor la executarea lucrărilor de mentenanță a infrastructurii cu mașini grele de cale și dispunerea completării cu prevederi specifice executării lucrărilor de buraj mecanizat pe schimbătoarele de cale cu mașini de tip Plasser&Theurer. Analizarea de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ASFR a procesului de instruire a personalului din cadrul CNCF „CFR” SA, responsabil cu executarea lucrărilor de buraj mecanizat pe schimbătoarele de cale cu mașini grele tip		Neimplementate. Recomandările de siguranță stabilite ca urmare a efectuării acțiunii de investigare, nu pot fi luate în considerare, întrucât din analiza cauzelor de producere a accidentului, a reieșit că acesta s-a produs datorită nerespectării în cadrul procesului tehnologic de buraj mecanizat a aparatelor de cale cu mașinile grele de cale tip Plasser&Theurer, a prevederilor din reglementările specifice în vigoare.

Plasser&Theurer și disponerea includerii în cadrul acestui proces a temelor de instruire specifice privind urmărirea modului de executare a acestui tip de lucrări.		
Completarea cadrului de reglementare referitor la verificarea și executarea lucrărilor de mentenanță la fixătoarele de macaz cu cleme și a electromecanismelor de macaz de la schimbătoarele de cale centralizate electrodinamic în comun de echipe L și CT, cu precizarea atribuțiilor și responsabilităților pentru fiecare specialitate în parte.	Au fost întocmite de către CNCF „CFR” SA „Prescripțiile Cadru pentru executarea în comun a lucrărilor de revizii bianuale/anuale la electromecanisme, verificarea fixătoarelor și verificarea părților ascunse ale aparatelor de cale”, nr. 1.B/984/05.07.2017.	Implementate.
Completarea sistemului de management al siguranței al CNCF„CFR” SA cu proceduri referitoare la executarea lucrărilor de revizii bianuale la electromecanismele de macaz și a lucrărilor de verificare a părților ascunse ale schimbătoarelor de cale în echipe L și CT prin care să se stabilească repartizarea sarcinilor personalului și responsabilizarea acestuia pentru executarea lor. Stabilirea unor măsuri tehnice pentru securizarea procesului de întreținere, care să excludă posibilitatea demontării cuplajelor barelor de tracțiune și control de către persoane neautorizate.		Neimplementată. Considerăm că nu este necesar a fi elaborate recomandări de siguranță, deoarece existentă deja reglementări specifice acestor activități iar producerea accidentului s-a datorat și nerespectării acestora de către personalul cu asemenea atribuții.
CNCF„CFR” SA și SC „ELECTRIFICARE CFR” SA vor analiza oportunitatea dotării drezinelor pantograf de tipul celei implicate în acest accident feroviar cu instalații de control automat al vitezei. SC „ELECTRIFICARE CFR” SA va întocmi o procedură referitoare		Neimplementate. Măsurile stabilite nu reprezintă recomandări de siguranță pe care ASFR să le poată lua în considerare în vederea implementării ci măsuri de îmbunătățire a activității de instruire, examinare și autorizare a salariaților ce îndeplinesc atribuțiile de

la poziționarea agentului de însoțire în raport cu sensul de deplasare al drezinei pantograf.		însoțire a utilajelor tehnologice de tipul celui implicat, de către CNCF „CFR” SA și ELECTRIFICARE „CFR” SA.
ASFR se va asigura că administratorul infrastructurii feroviare publice - CNCF „CFR” SA, în activitatea de mentenanță a infrastructurii feroviare, urmărește permanent identificarea riscurilor asociate pericolelor, a riscurilor de interfață și a riscurilor datorate schimbărilor.		Neimplementată. Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA în calitate de administrator de infrastructură feroviară trebuie să întocmească strategia, prioritățile și planul/planurile de monitorizare conform Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, să identifice și să evalueze riscurile proprii și de interfață conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013 și să urmărească permanent identificarea riscurilor asociate pericolelor, riscurilor de interfață și a riscurilor datorate schimbărilor, corespunzător cerințelor specificate în Regulamentele (UE) nr. 1169/2010 și nr. 402/2013 și să respecte necondiționat instrucțiunile, instrucțiunile, regulamentele și reglementările în vigoare la calea ferată din România.
Reanalizarea normei tehnice referitoare la repararea cutiilor de osii cu rulmenți și completarea acestei cu prevederi prin care să fie stabilită durata maximă de serviciu pentru rulmenții cu role ce echipează vagoanele de marfă (exprimată în kilometri parcurși sau ani).		Neimplementată. - vagonul nr. 82537987165-0, are atribuită o entitate responsabilă cu întreținerea, care în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 445/2011, asigură efectuarea lucrărilor de întreținere tehnică și decide din punct de vedere tehnico-economic frecvența înlocuirii de piese și subansambluri; - în ceea ce privește cutiile de osie, ERI poate lua în considerare prevederile următoarelor standarde, care au caracter voluntar: ▪ Standardul Român SREN

		12082/2011 „Aplicații feroviare, Cutii de osie, Încercări de performanță”; - Standardul internațional ISO 281/2007 „Rulmenți - Încărcare dinamică și durată de viață”; - Standardul Român SREN 12080/2011 – „Aplicații feroviare, Cutii de osii, Rulmenți”; -menținerea în funcțiune, respectiv scoaterea din funcțiune a tuturor subansamblurilor vehiculelor feroviare se realizează în funcție de prescripțiile fabricantului.
CNCF „CFR” S.A. în calitate sa de administrator de infrastructură feroviară publică, va reevalua măsurile proprii pentru ținerea sub control a riscurilor astfel, încât să aibă certitudinea că acestea au ca efect reducerea riscurilor asociate pericolelor manifestate.		Neimplementată. - Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA în calitate de administrator de infrastructură feroviară este obligată să întocmească strategia, și planurile de monitorizare conform Regulamentului (UE) nr. 1078/2012, să identifice și să evalueze riscurile proprii și de interfață conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013 și să urmărească permanent identificarea riscurilor asociate pericolelor, riscurilor de interfață și a riscurilor datorate schimbărilor, corespunzător cerințelor specificate în Regulamentele (UE) nr. 1169/2010 și nr. 402/2013; - Pentru o evaluare obiectivă a stării tehnice a infrastructurii feroviare aflată în exploatare, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA în calitate de administrator de infrastructură feroviară, trebuie să elaboreze urgent un plan de acțiune pentru stabilirea unor măsuri

		proprii de ținere sub control a riscurilor astfel, încât să aibă certitudinea că acestea au ca efect reducerea riscurilor asociate pericolelor manifestate.
ASFR să se asigure că operatorii de transport feroviar, vor analiza oportunitatea montării pe locomotivele electrice din parcul propriu, a unor instalații de detectare a emisiilor de fum în zonele critice cu potențial de apariție a unui incendiu.		Neimplementată. Vehiculele feroviare au fost dotate din construcție cu diverse dispozitive sau instalații de prevenire și stingere a incendiilor; În prezent sunt oferite de către diverși furnizori sisteme moderne de prevenire și stingere a incendiilor, cu diverse niveluri de performanță, care corespund normelor actuale în domeniu; În baza sistemului de management de siguranță, fiecare operator de transport feroviar deținător de astfel de vehicule feroviare poate analiza și decide oportunitatea înzestrării parcului propriu de vehicule cu astfel de dispozitive sau instalații de prevenire și stingere a incendiilor, ținând cont și de impactul economic al acestor investiții.

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

Nu au fost cazuri.

D. Supraveghere

1. Strategie și planuri.

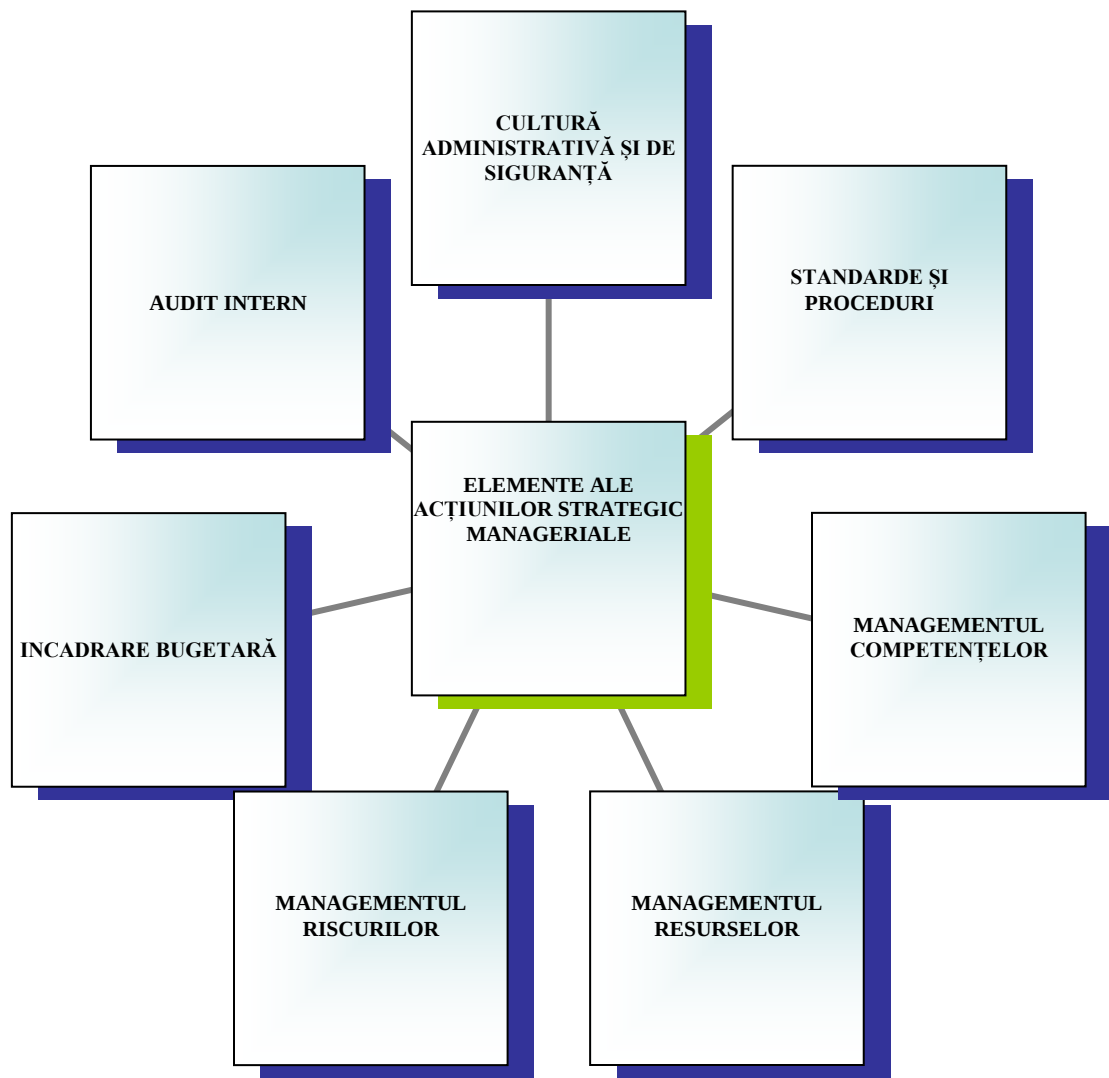
Activitatea de supraveghere a ASFR vizează în primul rând, activitățile care sunt expuse celor mai grave riscuri sau cele în cazul cărora pericolele asociate sunt controlate în modul cel mai nesatisfăcător. În acest sens, ASFR stabilește următoarele tehnici pentru exercitarea activităților de supraveghere:

- 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 Uniunii Europene pentru Căile Ferate), 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 2018.

- 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.

Modul de realizare a obiectivelor strategice propuse pentru perioada 2016 - 2017

Nr Crt.	Element al acțiunii strategice manageriale	Obiective	Mod de realizare
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. ▪ 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 tarifyare pentru activitățile ASFR, având ca referință tariful orar. Temen: august 2016;	- Protocolul privind cooperarea EUAR – AFER prin ASFR privind prestațiile comune – lucrări în curs de derulare; - În curs de programare și desfășurare de diseminări cu factorii interesați din cadrul sistemului feroviar; - A fost transmis către Ministerul Transporturilor proiectul ordinului de ministru care include toate activitățile ce fac obiectul supravegherii și abrogă OMT nr. 650/1998. - A fost înaintat proiectul de OMT, Ministerului Transporturilor care a fost aprobat.
2	Norme naționale și proceduri. Norme naționale tehnice corespunzătoare	▪ Remanierea cadrului de reglementare național (NNTR și norme naționale de siguranță redundante). Termen: noiembrie 2016;	- A fost elaborat planul național de implementare care va fi transmis de către Ministerul Transporturilor la Comisia Europeană, conform termenului din STI OPE, plan care stabilește

	punctelor 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)	- Configurarea proceselor de certificare și 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;	normele naționale de siguranță care vor fi eliminate din NOTIF – IT. - Se va finaliza odată cu emiterea regulamentelor europene care vizează aceste procese. - A fost înaintat la Ministerul Transporturilor proiectul de ordin privind supravegherea în domeniul feroviar în concordanță cu Regulamentul (UE) nr. 1077/2012 și legislației naționale. - Sunt revizuite, ori de câte ori este necesar, pe baza experienței acumulate și emiterii de noi acte normative.
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;	- În cadrul sistemului de management al competențelor și implicării personalului pregătit și implementat în cadrul ASFR conform cerințelor SR ISO 10018:2012, pentru personalul existent cât și pentru cel nou angajat, s-au determinat criteriile și competențele profesionale, în cadrul procedurilor de sistem și a fișelor de post actualizate pentru anul 2017. Luându-se în considerare faptul că noile activități prevăzute a fi desfășurate de către ASFR, conform noilor prevederi privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, ar trebui definite criteriile privind competențele necesare pentru desfășurarea în condiții de

		▪ 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;	eficiență și profesionalism a sarcinilor de serviciu. - Pentru întreg personalul ASFR s-au implementat prevederile SR ISO 10018:2012 și ale procedurilor : PGO 27” Evaluarea performanțelor profesionale individuale ale personalului”; PGO - 41”Definitivarea în funcție a personalului nou angajat” și PGO - 45” Delegarea competențelor”. Astfel, personalul ASFR a fost evaluat corespunzător iar rezultatele evaluărilor au fost consemnate și aduse la cunoștința personalului implicat prin fișele de evaluare individuale , iar pentru personalul nou angajat au fost comunicate rezultatele concursurilor de angajare pe site-ul AFER. - S-au stabilit pentru anul în curs la nivelul fiecărui compartiment ASFR programe de instruire internă și externă conform prevederilor PGO - 05 „Instruirea și formarea profesională”. Personalul ASFR se autoinstruiește continuu având asigurat un bun acces la mai multe baze de date care conțin reglementările europene /naționale specifice domeniului feroviar.
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;	- Managementul resurselor umane și managementul eficient al mijloacelor fixe sunt procese cu caracter continuu în cadrul ASFR.

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 priorități în tratarea riscurilor. Termen: iunie 2017; ▪ Diferențierea clară a riscurilor inerente de riscurile reziduale. Termen: iunie 2017;	- Conform procedurii specifice PGO 31 „Managementul riscurilor” la nivelul fiecărui compartiment din ASFR sunt înregistrate riscurile asociate activităților specifice. Registrul de riscuri conține riscurile semnificative, modul de control existent al acestora și controlul propus, posibil de implementat cât și responsabilul desemnat pentru ținerea sub control a riscurilor identificate. La nivelul fiecărui compartiment s-au stabilit responsabilii cu gestionarea riscurilor din cadrul ASFR. De asemenea s-au îndeplinit parțial obiectivele privind implementarea unui proces structurat de evaluare a binomului probabilitate-impact fiecărui risc identificat. În trimestrul III 2017 se continuă procesul de reevaluare a riscurilor și ierarhizare a acestora cât și de diferențiere a riscurilor inerente de cele reziduale. Pentru anul următor ASFR își propune asigurarea unui control global al riscului, ce permite menținerea unui nivel acceptabil al expunerii la risc cu costuri minime.
---	-------------------------	---	---

2. Resurse umane

În cadrul ASFR sunt 126 salariați care efectuează activități de supraveghere prin control de stat/inspecție de stat/audit.

În cursul anului 2016, au fost desfășurate acțiuni de control de stat /inspecție de stat/audit după cum urmează:

- numărul total de ore de controale/inspecții/audituri realizate – 108832;
- numărul total de ore/membru alocate pentru controale/inspecții/audituri realizate – 863,74;
- procentul timpului alocat de angajați pentru controale/inspecții/audituri – 79,36 %.

3. Competență

ASFR funcționează conform prevederilor *Legii nr. 55/16.03.2006 privind siguranța feroviară* care a transpus în legislația din România prevederile Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate europene și a *Hotărârii Guvernului României nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea*

Autorității Feroviare Romane – AFER, modificată și completată prin Hotărârea Guvernului 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 Autorități de Siguranță 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:
 - Actualizarea strategiei, a priorităților și a planurilor de acțiune la nivel de companie;
 - Culegerea, documentarea și analizarea tuturor informațiilor în conformitate cu strategia și prioritățile stabilite în acest sens;
 - Elaborarea unor planuri de acțiune pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare a riscurilor;

- Evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune prin acțiuni de verificare a corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate sau dacă sunt necesare și alte măsuri de control al riscurilor;
- Monitorizarea modului în care personalul de conducere , instruire și control respectă obligațiile din fișele posturilor corespunzător funcției executate, conform Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010;

- Gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă:

RCCF TRANS SRL Brașov

- Planul de măsuri pentru ridicarea/ameliorarea restricțiilor de viteză se continuă, iar restricțiile rămase vor fi monitorizate până la eliminarea lor de pe teren;
- A fost reinstruit tot personalul cu atribuții de control din prevederile procedurii operaționale cod PO – 82, cu privire la completarea în toate cazurile a fișelor centralizatoare de neconformități, conform registrului de evidență a pericolelor – cod F – 82 – 13, revizia 1, întocmite cu ocazia controalelor efectuate;
- Înaintarea de adrese către administratorul de infrastructură, pentru încheierea de convenții privind colaborarea în vederea recunoașterii reciproce a riscurilor de siguranță feroviară identificate de ambele părți;
- Demersurile necesare în vederea autorizării din punct de vedere tehnic a stațiilor și haltelor de mișcare, în funcție de situația economico-financiară a societății, etapizat;
- Lucrările de verificare ultrasonică a șinelor de cale ferată.

TRANSFEROVIAR GRUP SA Cluj Napoca

- În cadrul sistemului de management de siguranță feroviară a fost elaborată și implementată procedura operațională cod PO – 4.3.2 „Cerințe legale și de reglementare”, procedură prin care este reglementat circuitul și accesul la informațiile relevante;
- Actualizarea Fișelor de post ale personalului de conducere și ale personalului cu atribuții de instruire și control, în conformitate cu organigrama societății și cu reglementările interne;
- Întocmirea programelor de stagiu pentru tot personalul care urmează să fie autorizat pentru efectuarea unor activități specifice cu responsabilități în siguranța circulației;
- A fost actualizată Instrucțiunea de lucru cod IL 6.2.04 și va fi transmisă la ASFR și CENAFER pentru avizare;
- La întocmirea planurilor specifice de instruire se va respecta termenul de 15 decembrie;
- Completarea fișei de post a consilierului de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase cu toate atribuțiile specificate în reglementările specifice în vigoare;
- Reprelucrarea informațiilor relevante din fișele PTE ale stațiilor unde TRANSFEROVIAR GRUP SA execută operațiuni de manevră, cu tot personalul interesat;

- Operatori de transport feroviar:

SNTFC „CFR Călători” SA

- Vehiculele feroviare din parcul de exploatare scadente la reparații planificate, vor fi înlocuite pe măsură ce vor ieși din reparații alte vehicule;
- S-a dispus prin planul de acțiuni corective nr. CV 12/1/443/2016, respectarea în totalitate a prevederilor reglementărilor specifice în vigoare în ceea ce privește cazurile de suspendare/retragere a autorizațiilor personalului cu responsabilități în siguranța circulației;

- Solicitarea Sucursalelor Regionale de cale ferată din subordinea CNCF „CFR” SA, transmiterea în copie a fișelor PTE specifice în vigoare, respectiv reglementările privind exploatarea LFI aparținând SNTFC „CFR Călători” SA, care vor fi distribuite stațiilor din subordine, în vederea actualizării bazelor de date ;
- Revizoratul General de Siguranța Circulației a dispus măsuri privind finalizarea procesului de identificare a riscurilor asociate siguranței feroviare;
- Întocmite de evaluări ale activității de control desfășurată de către personalul de conducere, instruire și control din cadrul Sucursalelor Regionale de Transport Feroviar de Călători, care vor cuprinde măsuri de îmbunătățire a activității și vor fi aprobate de Directorii Sucursalelor.

SNTFM „CFR Marfă” SA

- Identificarea în comun cu administratorul de infrastructură feroviară și gestionarii de infrastructură, a pericolelor și evaluarea riscurilor de interfață;
- Evaluarea performanței în domeniul siguranței în raport cu obiectivele de siguranță ale organizației, cu ocazia analizelor de siguranța circulației trimestriale;
- Sucursalele de Marfă pe a căror rază de activitate s-au produs accidente/incidente, vor convoca comisiile de evaluare a riscurilor în vederea reevaluării riscurilor asociate acestora;
- SNTFM „CFR Marfă” SA a întocmit strategia de monitorizare a sistemului de management al siguranței feroviare și planul de acțiune pentru implementarea strategiei;
- Efectuarea de audituri de secundă parte la furnizorii de servicii feroviare critice, ca parte a programului de monitorizare SMS;
- S-a solicitat CNCF „CFR” SA încheierea contractelor de Exploatare și Locațiune a liniilor ferate industriale proprietate SNTFM „CFR Marfă” SA.

GRUP FERROVIAR ROMÂN SA

- Întocmirea unui program de ținere sub control a riscurilor de interfață cu gestionarii de infrastructură, încheindu-se totodată convenții bilaterale referitoare la asigurarea verificării stării personalului cu responsabilități în siguranța circulației la intrarea în serviciu;
- Întreprinderea de demersuri către administratorul de infrastructură feroviară, respectiv către gestionarii de infrastructură privind identificarea și stabilirea mijloacelor în ceea ce privește schimbul reciproc de informații relevante referitoare la siguranța feroviară;
- A fost întocmit un plan de monitorizare pentru a se putea stabili dacă măsurile luate în materie de control al riscurilor sunt eficiente și prin aplicarea lor se obțin rezultatele scontate;
- GRUP FERROVIAR ROMÂN SA a făcut demersuri pentru programarea personalului cu atribuții de instruire, în vederea efectuării cursurilor de perfecționare obligatorii;
- Reprelucrarea Dispoziției Directorului General nr. 12 din data de 14.10.2013, care reglementează întocmirea, înregistrarea și tratarea rapoartelor de eveniment ale salariaților GRUP FERROVIAR ROMÂN SA.

REGIOTRANS SRL Brașov

- Identificarea trecerilor la nivel cu risc ridicat, efectuând o statistică a lovirilor frecvente la treceri la nivel, în baza înregistrărilor din perioada 2010 - 2015;
- Stabilirea împreună cu organele de Poliția din cadrul Poliției Rutiere, administratorul drumurilor și gestionarul de infrastructură, reprezentanți media, acțiuni comune de supraveghere a pasajelor identificate, în vederea conștientizării conducătorilor auto de riscurile la care se supun prin nerespectarea legislației rutiere la trecerile la nivel cu calea ferată;
- Efectuarea unei analize de risc privind riscurile de interfață cu societățile cu care REGIOTRANS SRL are relații contractuale;

- Revizuirea procedurii operaționale cod PO – 82, „Evaluarea conformării” în vederea respectării cerinței de monitorizare de siguranță conform Regulamentului (UE) nr. 1078/2012;
- Demararea unei acțiuni de prelucrare/reprelucrare a tuturor PTE-urilor stațiilor de pe secțiile de circulație pe care REGIOTRANS SRL desfășoară operațiuni de transport feroviar de călători.

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.asfr.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 2016, ASFR prin SAPFSS a emis un număr de 4 autorizații de punere în funcțiune conforme cu tipul pentru următoarele vehicule feroviare:

11.02.2016 s-a emis o 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.

26.04.2016 s-a emis o 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.

08.08.2016 s-a emis o 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.

28.11.2016 s-a emis o 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.

Aceste vehicule, în privința constituentilor de interoperabilitate, prezintă următoarele date:

Cuplă– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR o data cu vehiculul;
Roată– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR o data cu vehiculul;
Sistemul de protecție antipatinare– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR o data cu vehiculul;
Far– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR o data cu vehiculul;
Dispozitive de avertizare sonoră- certificat CE 0863/1/B/12/RST/DE EN 2056/25.04.2012 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 o data 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 o data cu vehiculul;
Disjunctorul principal– nu deține declarație CE de conformitate sau de adecvare pentru utilizare, acest element fiind evaluat de către ONFR o data cu vehiculul;

În legătură cu cele prezentate mai sus, precizăm faptul 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 2016 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

1. 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 ne semnificative.

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 majoritatea cazurilor, deciziile luate de propunători cu privire la nivelul importanței schimbărilor din sistemul feroviar, a fost că acestea au impact asupra sistemului și sunt semnificative.

2. În anul 2016 au fost 123 de solicitări privind analiza unor schimbări din sistemul feroviar.

Dintre acestea, un număr de 117 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 105 de rapoarte de evaluare a siguranței pentru schimbări semnificative. O schimbare a fost evaluată ca fiind ne semnificativă. Un număr de 13 solicitări au fost respinse din cauza unei documentații neconforme cu procesul descris în Regulamentul (UE) nr. 402/2013, iar pentru 4 solicitări nu au mai fost transmise la ASFR lămuririle/documentele suplimentare solicitate. Un număr de 8 solicitări au fost evaluate în regim de urgență.

O solicitare a vizat schimbarea legată de actualizarea/modificarea certificatelor ERI, schimbarea fiind evaluată ca fiind ne semnificativă. Un număr de 4 solicitări au vizat schimbări legate de un nou mod de lucru pentru conducerea și deservirea trenurilor de călători.

Față de anii anteriori a fost înregistrat un număr foarte mic de solicitări/dosare respinse pentru documentații neconforme cu procesul descris în Regulamentul (UE) nr. 402/2013, fapt ce reflectă o piață în curs de maturizare, privind abordarea bazată pe riscuri și alegerea unui mod de evaluare corespunzător. ASFR, prin personalul Serviciului Evaluare Sistem Management Risc, a răspuns întotdeauna la toate solicitările părților interesate în sprijinul unei mai bune înțelegeri și a respectării procesului descris în Regulament.

3. 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 (11 solicitări) 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.

4. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a publicat pe site la adresa <http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/metodologii-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 funcțiunii în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură.

1.14. Utilizator al trecerii la nivel - orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos.

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

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

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

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

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

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

2.1. Accident care implică transportul de mărfuri periculoase-orice accident sau incident supus raportării în conformitate cu Regulamentul privind transportul internațional al mărfurilor periculoase (RID)/Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), secțiunea 1.8.5.

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

3. Indicatori referitori la sinucideri

3.1. Sinucidere - un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări ducând la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă.

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

4. Indicatori referitori la elementele precursor 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.

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

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

$$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(călători-km)/(tren-km)]$$

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

Tren de marfă

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

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

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

Domeniul de aplicare al modelului

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

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

6. Indicatori 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 pistele pentru biciclete.

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

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

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

Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:

- bariere sau semibariere;
- porți.

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

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

Trecerile la nivel active se clasifică în:

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

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

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

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

7. Definițiile bazelor de etalonare

7.1. Tren-km - unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de 1 km. Distanța utilizată este distanța 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: - 184

- 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 – **42**:
 - Pasive: - 23
 - Active: - 19
 - sistem manual - 1;
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel - 18;
 - 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 - **140**;
- f) numărul de incendii ale materialului rulant – **1**;
- g) numărul de alte accidente - **0**.

1.2. Numărul total de sinucideri - 48.

1.3. Numărul total de tentative de suicid – 7.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

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

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

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

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

3. Indicatori referitori la persoane grav rănite și ucise

3.1. Numărul total al persoanelor grav rănite, în funcție de tipul accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 100

- a) numărul persoanelor grav rănite 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 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 – 21;
- e) numărul persoanelor grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 78;
- f) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 1;
- g) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.1.1. Numărul total al călătorilor grav răniți, în funcție de tipul accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 0

- 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 - 0;
- 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: - 1

- a) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- 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 – 1;
- g) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.1.3. Numărul total al utilizatorilor trecerilor la nivel grav răniți, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 21

- 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 – 21;
- 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: - 78

- 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 – 78;
- 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: - 87

- a) numărul persoanelor decedate ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 2;
- 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 – 23;
- e) numărul persoanelor decedate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 62;
- 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: - 0

- 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 – 0;
- f) numărul călătorilor decedați ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) numărul călătorilor decedați ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

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

- a) numărul angajaților incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 2;
- 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: - 23

- 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 – 23;
- 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: - 62

- 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 – 62;
- 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: - 1304

- a) numărul total al șinelor rupte - 912;
- b) numărul total de șerpuiiri ale liniilor de cale ferată - 0;
- c) numărul total al defecțiunilor de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - 1;
- d) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol – 3;
- e) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol – 388;
- 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 - 0.

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) – 251528;
- 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) - 24217;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 860.

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) – **5200**;
- c) numărul de treceri la nivel active (**1707**), echipate cu:
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 937;
 - sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 8;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) – 0;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel , precum și de protecție pe partea căii ferate (număr valoric) - 182;
 - sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 12;
 - sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 517;
 - sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 59;
- d) numărul total de treceri la nivel pasive (număr valoric) - **3493**.

7. Date de referință ale traficului și infrastructurii:

- a) numărul total de tren * km (exprimat în milioane tren*km) – 85,45;
- b) numărul de călător * km (exprimat în milioane călător*km) – 4740;
- c) numărul de tren de călători * km (exprimat în milioane tren*km) – 61,991;
- d) numărul de tren de marfă * km (exprimat în milioane tren*km) – 23,455;
- e) numărul de tone marfă * km (exprimat în milioane tone*km) – 10481;
- f) numărul de kilometri ai rețelei de cale ferată, (exprimat în km) – 16933,04;
- g) numărul de kilometri ai liniilor ferate (calea ferată dublă va fi numărată de 2 ori), (exprimat în km) – 19848,98.

TABELUL 1

Modificări privind Directiva de Siguranță Feroviară	Transpusă (Da/Nu)	Referința Legală	Data intrării în vigoare
Legea nr. 42/2016 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar	NU	Această Lege a fost elaborată în vederea aprobării de către Parlamentul României a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar.	01.04.2016

TABELUL 2

Modificări privind Directiva de Interoperabilitate	Transpusă (Da/Nu)	Referința Legală	Data intrării în vigoare
-	-	-	-

TABELUL 3

Legislație și reglementări	Referință Legală	Data intrării în vigoare	Descrierea modificărilor	Argumentarea pentru modificare
Referitoare la Autoritatea Națională de Siguranță - NSA	Hotărârea nr. 566/2016 pentru modificarea pct. 8 din anexa nr. 6 la Normele privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.611/2009.	16.08.2016	În vederea armonizării legislației naționale cu cea europeană, România s-a angajat să transpună în legislația națională actele normative internaționale, pentru a evita eventuale sancțiuni din partea Uniunii Europene. În acest sens această Hotărâre a Guvernului modifică prevederile punctului 8 cu privire la Testele Lingvistice din anexa 6 la Normele privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România,	Reducerea sarcinilor lingvistice inutile în secțiunile dintre frontiere și garile situate în apropierea granițelor și desemnate pentru operațiuni transfrontaliere, prin scutirea mecanicilor de locomotivă în cauză de la cerințele lingvistice de nivel B1.

			aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.611/2009.	
	Legea nr. 42/2016 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar	01.04.2016	Aprobă cu modificări și completări prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar cu privire la criteriile de selecție, de numire precum și mandatul Conducerilor executive a celor trei organisme, respectiv ASFR, ONFR, OLFR din cadrul Autorității Feroviare Române - AFER.	Această Lege a fost elaborată în vederea aprobării de către Parlamentul României în temeiul prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată, a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar adoptată de către Guvernul României.
	Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european	12.11.2006	Atribuții noi pentru Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, în principal privind colaborarea cu organismul de supraveghere, respectiv cu Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.	Prezenta lege transpune integral prevederile Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr.343/14.12.2012.
Referitoare la Organisme Notificate, Organisme Desemnate, Organisme de evaluare, entități terțe de înregistrare, examinare, etc.	-	-	-	-
	O.M.T nr. 270/2016 pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor	21.04.2016	Modifică și completează OMT nr. 535/2007 prin: - adăugarea la cerințele pentru acordarea unui certificat sau a obligației de a	Aplicarea Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu

Referitoare la Operatorii de transport feroviar, Administrator/Gestionari de infrastructură feroviară, Entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă	nr. 535/2007 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatelor de siguranță în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate din România		asigura datele și informațiile necesare investigării accidentelor și incidentelor feroviare, precum și dovada îndeplinirii acestei cerințe; - eliminarea obligativității operatorului de transport feroviar de a deține un agrement tehnic pentru activitatea de întreținere și reparare a vehiculelor proprii	<i>întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007, a OMT nr. 820/2013 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 445/2011 și OMT nr. 635/2015 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă</i>
	OMT nr. 1237/2016 pentru modificarea articolului 4 al anexei nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar	23.12.2016	Modificarea categoriilor de tipuri de instalații de siguranță a circulației	Reactualizarea categoriilor de tipuri de instalații de siguranță a circulației având în vedere faptul că o serie de instalații au fost și sunt în curs de modernizare, respectiv în diverse stadii de construire, odată cu modernizarea culoarului IV Pan European Curtici – Brașov – București – Constanța.
	OMT nr. 1.339/2016 pentru modificarea pct. III al anexei nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor	02.11.2016	Prezentul ordin <i>modifică pct. III al anexei nr. 2 la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 153/2011</i> prin introducerea obligativității	Ordinul a fost elaborat în vederea îmbunătățirii condițiilor de transport feroviar de călători și definirea

	și infrastructurii nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentul ui pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor , construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005 și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători, cu modificările ulterioare		dotării constructive cu sistem de climatizare, începând cu anul 2017, pentru orice tip de vehicul feroviar utilizat pentru transportul de călători, care va fi achiziționat sau modernizat pentru trenurile care circulă pe secțiile de circulație interoperabile.	trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători.
Referitoare la Organismul de investigare feroviară	Legea nr. 42/2016 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar	01.04.2016	Aprobă cu modificări și completări prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar cu privire la: - independența și finanțarea integrală din venituri proprii a instituțiilor publice; - criteriile de selecție, de numire și mandatul Conducerii	Această Lege a fost elaborată în vederea aprobării de către Parlamentul României în temeiul prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată, a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 33 din 30.06.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar adoptată de către Guvernul României

			executive a AGIFER; - criteriile de selecție și de numire a Membrilor consiliului de conducere a AGIFER.	
Referitoare la implementarea altor cerințe europene (dacă privesc siguranța feroviară)	-	-	-	-