



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
- 2018 -

Cuprins

1. Introducere.....	4
1.1. Scopul, domeniul raportului și cei cărora se adresează raportul.....	4
1.2. Concluzii principale privind anul de raportare.....	5
2. Rezumat în limba engleză	11
3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional	12
3.1. Strategie și activități de planificare.....	12
3.1.1. Strategia ASFR.....	12
3.1.2 Autoevaluarea activității ASFR.....	13
3.1.3. Obiective strategice propuse.....	13
3.1.4 Obiective strategice propuse pe termen lung.....	14
3.1.5 Obiectivele strategice privind cadrul național de reglementare în sistemul de transport feroviar.....	15
3.1.6 POLITICA AUTORITĂȚII DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ – ASFR.....	15
3.1.7 Strategia Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR privind evoluția cadrului național de reglementare din sistemul de transport feroviar	18
3.1.8 Consultarea sistemului feroviar privind proiectele de reglementări prin constituirea grupurilor de lucru comune	20
3.1.9 Dezbaterea reglementărilor noi aplicabile.....	21
3.2. Recomandări de siguranță	22
3.3. Măsurile de siguranță implementate care nu au legătură cu recomandările	34
3.4. Context organizațional de siguranță	35
4. Performanțe de siguranță.....	47
5. Legislația și reglementările UE	59
5.1. Modificări în legislație și reglementări.....	59
5.2. Derogare în conformitate cu art. 15 RSD	59
6. Certificări de siguranță, autorizații de siguranță și alte certificate emise de ASFR	59
6.1. Certificate de siguranță unice și autorizații de siguranță	59
6.2. Autorizații pentru vehicule	62
6.3. Entități responsabile de întreținere (ERI)	62
6.4. Mecanici de locomotivă	63
6.5. Alt tip de autorizări / certificări	64
6.6. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță	66
6.7. Schimb de informații între ANS și operatorii feroviari	66
7. Supravegherea	71
7.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor	71
7.2. Rezultatele supravegherii	79
7.3. Coordonare și cooperare	80
8. Aplicarea CSM-urilor relevante de către RU și IM.....	80
8.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței	80
8.2. Aplicarea CSM pentru evaluarea și estimarea riscurilor	81

8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare.....	83
8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE	83
9. Cultura de siguranță.....	84
10. Capitolul tematică.....	85

1. Introducere

1.1. Scopul, domeniul raportului și cei cărora se adresează raportul

ASFR a întocmit Raportul anual de siguranță pentru anul 2018 cu scopul de a informa sistemul feroviar din România privind stadiul siguranței feroviare și a interoperabilității prin publicare pe site-ul www.afer.ro și în Buletinul AFER și pentru trASFRmiterea acestui raport 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* și cu art. 19 din *Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară*.

Analiza datelor și a informațiilor din raportul anual contribuie, în ultimă instanță, la menținerea și cunoașterea nivelului de siguranță feroviară din România, la elaborarea și aplicarea unor măsuri de îmbunătățire a performanței în materie de siguranță și de dezvoltare a interoperabilității sistemului feroviar.

Astfel, conținutul raportului anual duce la înțelegerea modului în care funcționează sistemul feroviar în ansamblul său și a eventualelor probleme care afectează performanțele de siguranță.

Domeniul raportului anual este constituit de publicul larg, sistemul feroviar, dar și de mediul de afaceri național și european.

Raportul anual se adresează în mod transparent cetățenilor, Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate și tuturor actorilor din sistemul feroviar (Autorități Naționale de Siguranță, asociații din sectorul feroviar, întreprinderi feroviare, manageri de infrastructură, entități responsabile cu întreținerea, deținători de vehicule feroviare, etc).

Raportul anual este întocmit după modelul transmis de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate „Ghidul de întocmire a Raportului anual” și conține elementele menționate la art. 19 din *DIRECTIVA (UE) 2016/798 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară* referitoare la:

- (a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ICS;
- (b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- (c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- (d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;
- (e) derogările adoptate;
- (f) experiența întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură cu privire la aplicarea MCS relevante.

Obiectivele raportului anual

Obiectivele raportului anual sunt diferite pentru cei cărora se adresează.

- Pentru Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate
 - monitorizarea evoluției siguranței feroviare în sistemul feroviar al UE, pentru a îmbunătăți siguranța feroviară în statele membre ale UE;
 - înțelegerea modului în care Autoritățile de siguranță conduc procesul de îmbunătățire a siguranței în statele membre;
 - verificarea modului în care Autoritățile de siguranță își îndeplinesc sarcinile în temeiul art. 16 din *Directiva (UE) 2016/798*;
 - monitorizarea progreselor privind siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar din Uniunea Europeană.
- pentru Autoritatea Națională de Siguranță:
 - publicarea activităților întreprinse în anul de referință, a valorilor INS și a comparației cu perioada anterioară;
 - monitorizarea dezvoltării siguranței feroviare și a interoperabilității sistemului feroviar;
 - înțelegerea a ce a funcționat bine și ce nu atât de bine și explicarea ambelor situații;
 - comunicarea către părțile interesate a informațiilor legate de îmbunătățirea siguranței.
- pentru sectorul feroviar:

- înțelegerea modului în care Autoritatea Națională de Siguranță interpretează și aplică prevederile legislației naționale și europene în domeniul feroviar ;
- reprezintă un ajutor la îmbunătățirea continuă a aplicării SMS;
- constituie un ajutor pentru obținerea certificatelor de siguranță unice, a autorizațiilor pentru punerea în funcțiune, a autorizațiilor pentru vehicule, etc.

1.2. Concluzii principale privind anul de raportare

În anul 2018, 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:

- **132** accidente semnificative;
- **nicio coliziune între 2 trenuri;**
- un număr total de **55 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.);
- **28 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), lit. b), iar investigarea s-a efectuat de către AGIFER, care a emis, după caz, recomandări de siguranță. O deraiere de tren a fost încadrată ca accident grav și una ca accident semnificativ;
- **160 de accidente la treceri la nivel** (din care un număr de 33 de accidente semnificative care s-au soldat cu 37 persoane rănite grav și 17 persoane decedate);
- **105 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 54 persoane și decesul a 43 persoane;
- 3 incendii la materialul rulant 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), lit. e), iar investigarea s-a efectuat de către AGIFER. Niciun caz de incendiu nu a fost încadrat ca accident semnificativ.

Față de anul anterior (2017), se observă o **scădere a numărului de accidente semnificative de la 145 la 132, o scădere a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate de la 73 la 55, o creștere a numărului de deraieri de trenuri de la 20 la 28 și o scădere a numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată de la 169 la 160.**

Scăderile numărului de coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate și a numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată, s-au datorat în principal datorită colaborărilor care au avut loc între administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară cu Poliția Română.

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(2), organelor de poliție care, împreună cu alte instituții abilitate ale statului, au procedat la identificarea persoanelor vinovate în vederea recuperării contravalorii pagubelor produse la vehiculele feroviare sau la infrastructura feroviară.

În cursul anului 2018 s-a produs un accident grav.

La data de 12.08.2018, ora 08:17, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Craiova, secția de circulație Craiova - Caracal (linie dublă electrificată), între haltele de mișcare Malu Mare și

Banu Mărăcine, pe firul I de circulație, la km. 200+200 (Viaductul Cârcea), în circulația trenului de marfă nr. 80315 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar GRUP FERVIAR ROMÂN SA), remorcat cu locomotiva EB 208 (mecanic Prodan Ion), s-a produs deraierea locomotivei și a primului vagon de toate osiile, deraierea, răsturnarea și căderea de pe viaduct a vagoanelor (al 2-lea, al 3-lea, al 4-lea, al 5-lea, al 6-lea, al 7-lea și al 8-lea după locomotivă), deraierea și înclinarea celui de-al 9 -lea vagon de toate osiile și deraierea celui de-al 10-lea vagon de toate osiile. Din vagoanele răsturnate s-au înregistrat scurgeri din conținut.

Trenul a trecut prin halta de mișcare Leu la ora 08:00, având conform dispoziției Regulatorului de Circulație Craiova nr. 19/12.08.2018 ora 07:35, comandă de oprire la linia 2 din halta de mișcare Malu Mare. Trenul și-a continuat mersul și a depășit semnalul X II cu indicația de „oprire”.

Trenul a plecat din stația CFR Slobozia Veche, circula la stația CFR Curtici și a fost format din 23 vagoane încărcate cu combustibil biodiesel, 1741 tone brute, 1200 tone nete, 372 metri, frânare automată necesară de 988 tone și reală 1170 tone. Firul I de circulație Malu Mare - Banu Mărăcine era închis permanent pentru efectuarea unor lucrări de reparații. După producerea accidentului circulația feroviară a fost închisă pe ambele fire de circulație până la remediere. În urma deraierii trenului viaductul a fost avariat și pe firul I de circulație primul tablier a căzut de pe culee. Nu au fost înregistrate victime omenești.

Mecanicul a luat în primire locomotiva în stația CFR Chiajna la data de 11.08.2018 la ora 22:00 (foaie de parcurs FP seria VI nr. 8703) și împreună cu șeful de tren a efectuat proba de continuitate. La fața locului s-au deplasat specialiști de la Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR și Agenția de Investigare a Accidentelor Feroviare - AGIFER. Circulația trenurilor s-a efectuat cu tracțiune Diesel pe rută ocolitoare prin Caracal - Piatra Olt - Craiova. Au fost avizați Poliția TF Craiova, ISU Dolj și Serviciul Unic de Urgență 112.

Cauza directă a producerii accidentului grav o constituie eroarea umană apărută în procesul de conducere a trenului, ce a constat în nerespectarea de către personalul de locomotivă a indicației semnalului luminos de ieșire X II al h.m. Malu Mare, respectiv „Oprește fără a depăși semnalul”, ceea ce a avut drept consecințe: deraierea locomotivei, a primelor 10 vagoane și căderea primului tablier al viaductului Cârcea împreună cu vagoanele aflate pe acesta.

Factori care au contribuit la producerea accidentului:

- neurmărirea semnalului luminos de intrare X al h.m. Malu Mare ce a avut indicația „LIBER cu viteza stabilită. ATENȚIE! Semnalul următor ordonă oprirea”;
- conducerea și deservirea locomotivei cu instalația INDUSI izolată din punct de vedere pneumatic;
- conducerea și deservirea locomotivei de remorcare a trenului de marfă nr. 80315 de către personal a cărui stare fizică era afectată de consumul de băuturi alcoolice și de oboseala acumulată ca urmare a depășirii duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotivă;

Cauze subiacente:

- nerespectarea prevederilor: - art.59-(4) din Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr. 002/2001, care interzic depășirea unui semnal care ordonă oprirea; - art.23, alin.(2), coroborat cu art.21 din Regulamentul de semnalizare nr.004/2006, referitoare la respectarea indicației semnalului luminos de ieșire, care avea indicația „OPREȘTE fără a depăși semnalul” (o unitate luminoasă de culoare roșie, spre tren);
- nerespectarea prevederilor art.127, alin.(1), lit.a), g) și art.127, alin.(2) din Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, cu privire la obligația personalului de locomotivă ca, în remorcarea trenului, să urmărească cu atenție indicația semnalelor fixe și să ia măsurile impuse de observațiile efectuate în timpul parcursului;
- nerespectarea prevederilor Anexei 2, art.2(2), din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, unde se menționează că este interzisă scoaterea din funcție a sistemului pneumatic de descărcare a conductei generale de frână, astfel încât, deși instalațiile de siguranță, vigilență și control al vitezei trenurilor comandă frânarea trenului, descărcarea conductei generale de frână a trenului să fie împiedicată;

- nerespectarea prevederilor art.9, alin.(1), lit.o) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, referitoare la obligația personalului de locomotivă de a efectua operațiile prevăzute în instrucțiunile specifice, pentru sistemele de siguranță circulației instalate pe locomotivă;
- nerespectarea prevederilor art.37, alin.(3), lit.j), din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007, unde se menționează că, la punerea în serviciu a locomotivei personalul de locomotivă trebuie să efectueze verificarea funcționării corecte a instalațiilor de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei precum și a sigiliilor aplicate la acestea.
- nerespectarea prevederilor art.1 din OMTTc nr.855 din 24 februarie 1986 privind unele măsuri pentru întărirea disciplinei în unitățile Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, și ale art.12, alin.(1), lit.b) din Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr.201/2007 și fișei postului;
- nerespectarea prevederilor art.3 lit.b) din Normele privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România, aprobate prin Ordinul MT nr.256/2013, referitoare la durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă în cazul conducerii/deservirii locomotivei în sistem simplificat - fără mecanic ajutor;
- nerespectarea prevederilor art.16, din Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin Hotărârea de guvern nr.117/2010, referitoare la obligațiile și răspunderilor personalului operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată;
- nerespectarea prevederilor din Reglementări interne privind verificarea personalului GFR din punct de vedere al consumului de băuturi alcoolice și stupefiante referitoare la „obligația de a sesiza de îndată șeful său ierarhic sau conducătorul unității, cazurile în care unele persoane sub influența alcoolului sau substanțelor stupefiante urmează să intre în serviciu sau să continue serviciul”.

Cauze primare:

- lipsa unor prevederi concrete, din „Reglementările interne privind verificarea personalului GFR din punct de vedere al consumului de băuturi alcoolice și substanțelor stupefiante”, referitoare la modul de efectuare și consemnare a rezultatelor verificării personalului la intrarea în serviciu, fapt ce a condus la o serie de nereguli în această activitate;
- nerespectarea prevederilor art.4.2. din dispoziția nr.7 a Directorului General al SC GFR SA, conform căreia, în cazul trenurilor de marfă care circulă pe distanțe mai mari de 50 km, durata serviciului continuu maxim pe locomotivă se reduce cu o oră față de prevederile Ordinului 256/2013.

Stadiul lucrărilor de reabilitare și modernizare pe coridorul IV (lucrări finalizate în cursul anului 2018, 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 31.12.2018	Data estimată pentru recepție la terminarea lucrării
1	Reabilitarea liniei de CF Frontiera - Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteză max.de 160	Reabilitarea liniei de CF Frontiera - Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză max.de 160	99,00%	2019

	km/h, tronsonul 1: Frontiera - Curtici - Arad - km.614	km/h, tronsonul 1: Frontiera - Curtici - Arad - km.614		
2	Reabilitarea liniei CF Frontiera 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. Frontiera - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 2: Km 614 – Gurasada, subtronsonul 2a: Km 614 - Cap Y Bârzava.	7,34%	2020
		"Reabilitarea liniei de cale ferată Frontiera - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 2: Km 614 – Gurasada, subtronsonul 2b: Cap Y Bârzava – Cap Y Ilteu	6,56%	2020
		"Reabilitarea liniei de cale ferată Frontiera - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 2: Km 614 – Gurasada, subtronsonul 2c: Cap Y Ilteu – Cap Y Gurasada.	1,50%	2020
		"Reabilitarea liniei de cale ferată Frontiera - Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul 3: Gurasada – Simeria.	5,20%	2020
3	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	89,19%	2019
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizarea electronică), Secțiunea 3: Coșlariu-Simeria, Tronsonul: Vințu de Jos – Simeria	97,03%	2019
		Lucrări de execuție instalații semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronica si Centrul de Control Operațional Simeria aferente proiectelor: "Reabilitarea liniei c.f. Simeria - Brașov, parte componenta a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maxima de 160 km/h " secțiunea Coșlariu - Simeria	65,00%	2020
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-	99,70%	2019

4	Reabilitarea liniei de CF Braşov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulaţia trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul: Coşlariu - Sighişoara	R, centralizare electronică) Secţiunea 2: Coşlariu – Sighişoara, tronsonul Coşlariu - Micăsasa - LOT 3		
		Execuţia lucrărilor de construcţii şi instalaţii (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secţiunea 2: Coşlariu – Sighişoara, tronsonul Micăsasa - Aţel - LOT 2	95,70%	2019
		Execuţia lucrărilor de construcţii şi instalaţii (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secţiunea 2: Coşlariu – Sighisoara, tronsonul Aţel - Sighişoara - LOT 1	96,80%	2019
		Lucrări de execuţie instalaţii semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronica si Centrul de Control Operaţional Simeria aferente proiectelor: "Reabilitarea liniei c.f. Simeria - Braşov, parte componenta a Coridorului IV Pan European pentru circulaţia trenurilor cu viteza maxima de 160 km/h " secţiunea Coslariu - Simeria si „Reabilitarea liniei c.f. Simeria-Braşov, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulaţia trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h” secţiunea Coşlariu-Sighisoara.	80,00%	2020
		Lucrări adiţionale (execuţie pod rutier DN 14 km 75+650 pr)	100,00%	Recepţie finală conform proces verbal din data de 14.12.2018.
5	Reabilitarea podurilor feroviare situate la km 152+149 şi km 165+817 pe secţiunea feroviară Bucureşti – Constanţa	Lucrări de construcţii si instalaţii aferente obiectivului "Lucrări de reabilitare a podurilor de cale ferata peste Dunăre - km 152+149 şi km 165+817, linia CF Bucureşti - Constanţa, SRCF Constanta"	100,00%	Recepţie la terminarea lucrărilor conform proces verbal din data de 12.07.2018.

Lucrări aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării			
Nr.crt	Proiect	Denumire obiectiv	Stadiul actual
1	Reabilitarea liniei de cale ferata Brasov – Simeria, componenta a coridorului IV PanEuropean, pentru circulatia trenurilor cu viteza maxima de 160km/h, secţiunea Braşov –	În cadrul reabilitării secţiunii Braşov – Sighişoara (112,63 km) reabilitarea a 85 km de linie de cale ferată conform parametrii tehnici de coridor pan-european prevăzuţi în acordurile internaţionale AGC, AGTC, TER Subsecţiunea 1: Braşov- Apaţa	Procedură de achiziţie în derulare.

	Sighișoara, subsecțiunile 1: Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara	(km 170+285 – km 208+090) – 39 km în prezent, 38 km după reabilitare Subsecțiunea 3: Cața – Sighișoara (km 236+290 – km 282+842) – 47 km în prezent, 47 km după reabilitare	
	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componenta a coridorului IV PanEuropean, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160km/h, secțiunea Brașov – Sighișoara, subsecțiunea 2: Apața – Cața	În cadrul reabilitării secțiunii Brașov – Sighișoara (112,63 km) reabilitarea a 28,2 km de linie de cale ferată conform parametrilor tehnici de coridor pan-european prevăzuți în acordurile internaționale AGC, AGTC, TER Subsecțiunea 2: Apața - Cața (km 208+090 – km 236+290) – 43,95 km în prezent, 28,2 km după reabilitare	Procedură de achiziție în derulare.

Stații CF reabilitate și modernizate în cursul anului 2018 (stații CF recepționate în anul 2018, stații CF la care lucrările sunt în curs de derulare, stații CF aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării și modernizării):

Stații CF recepționate 2018				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2018	Recepție la terminarea lucrării
1	Modernizarea stațiilor de cale ferată CF 3: Giurgiu Oraș, Slobozia Veche și Călărași Sud	Lucrări de modernizare a stației de cale ferată Slobozia Veche	100,00%	28.02.2018 (recepție finală)
Proiect Stații CF în pregătire 2018				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul proiectului la data de 31.12.2018	
1	Modernizarea unor stații de cale ferată din România (47 stații) - FAZA SF	Studiu de fezabilitate preliminar lucrărilor de modernizare a 47 de stații – durată SF – 18 luni	Referatul privind aprobarea demarării procedurii pentru achiziția serviciului de elaborare Studiu de Fezabilitate a fost aprobat în Consiliul de Administrație al CFR.	

Stații CF centralizate electronic în cursul anului 2018 (lucrări de centralizare electronică finalizate în anul 2018, lucrări de centralizare electronică în curs de realizare):

Lucrări de centralizare aflate în desfășurare				
Nr. crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2018	Data estimativă a recepției
1	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”	92,90%	Termen estimat de finalizare – Mai 2019

2	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”	100,00%	Recepție la finalizarea lucrărilor conform proces verbal din data de 18.07.2018.
3	Centralizare electronica în stația CF Videle	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Centralizare electronică în stația C.F. Videle”	100,00%	Recepție la finalizarea lucrărilor conform proces verbal din data de 09.05.2018.
4	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului: „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni-Adjud – 2 loturi	Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni-Adjud” - Lot 1	99,26%	Termen estimat de finalizare - Februarie 2020
		Lucrări de proiectare și execuție aferente obiectivului „Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică pe secția de circulație Siculeni-Adjud”- Lot 2	95,10%	Termen estimat de finalizare - Februarie 2020

Complementar, CNCF CFR SA are în procedură de achiziție serviciul de elaborare a studiului de fezabilitate pentru următorul proiect:

Proiect de îmbunătățire a siguranței feroviare în peșteră 2018			
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul proiectului la data de 31.12.2018
1	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - FAZA SF	Studiu de fezabilitate preliminar lucrărilor de modernizare a 150 de treceri la nivel – durată SF – 16 luni	A fost publicat Anuntul de participare în SICAP și în JOUE, în luna Decembrie 2018.

2. Rezumat în limba engleză

The annual report is addressed transparently to citizens, the European Union Agency for Railways and all actors in the railway system (National Safety Authorities, railway sector associations, railway undertakings, infrastructure managers, entities in charge of maintenance, holders of railway vehicles, etc).

In 2018, railway accidents and incidents occurred on the Romanian railway network, according to the provisions of the Regulation for the investigation of railway accidents and incidents, for the development and improvement of the railway safety on the railways in Romania, approved by Government Decision no. 117 / 17.02.2010 as follows:

- 132 significant accidents;
- no collision between 2 trains;
- a total number of 55 train collisions with obstacles inside the railway gauge (unsupervised animals, vehicles in the gauge railway, rocks, trees, trolleys, etc.);

- 28 train derailments that were classified as accidents in accordance with the provisions of the Regulation for the investigation of railway accidents and incidents, for the development and improvement of the railway safety on the railways in Romania, approved by Government Decision no. 117 / 17.02.2010, art. 7 (1), lit. b), and the investigation was carried out by AGIFER, which issued, as appropriate, safety recommendations. A train derailment was classified as a serious accident and one as a significant accident;

- 160 accidents at the level crossing (of which a number of 33 significant accidents that resulted in 37 seriously injured persons and 17 dead persons);

- 105 cases of persons hit by railway vehicles in motion, except suicide cases, for which no investigation was carried out, resulting the serious injury of 54 persons and the death of 43 persons;

- 3 fires of rolling stock classified as accidents in accordance with the provisions of the Regulation for the investigation of railway accidents and incidents, for the development and improvement of the railway safety on the railways in Romania, approved by the Government Decision no. 117 / 17.02.2010, art. 7 (1), lit. e), and the investigation was carried out by AGIFER. No fire was classified as a significant accident.

Compared to the previous year (2017), the number of significant accidents decreased from 145 to 132, the train collisions with obstacles within the gauge of free passage of the railways decreased from 73 to 55, the number of train derailments increased from 20 to 28 and the number of accidents at railway crossings decreased from 169 to 160.

The decreases of the number of collisions of trains with obstacles inside the gauge of free passage of the railway and the number of accidents at the level crossings with the railway were mainly due to the collaborations between the railway infrastructure manager / managers and the Romanian Railway Police.

During 2018, a serious accident occurred.

On 08.08.2018, at 08:17 am, on CFR Craiova Regional Branch, Craiova - Caracal traffic section (double electrified line), between Malu Mare and Banu Măracine movement stops, on the first traffic line, at km. 200 + 200 (Cârcea Viaduct), in the movement of freight train no. 80315 (belonging to the Railway Transport Operator GRUP FERROVIAR ROMÂN SA), with the locomotive EB 208 occurred the derailment of the locomotive and the first wagon of all axles, the derailment, the overturning and the fall from the viaduct of wagons (the 2nd, 3rd, 4th, 5th, 6th, 7th and 8th after the locomotive), derailment and inclination of the 9th wagon of all axles and derailment of the 10th wagon by all axles. From the overturned wagons it was leak of content.

The train passed through Leu movement stop at 08:00 and had a stop command on line 2 at Malu Mare stop. The train continued its journey and passed the signal X II with the indication of "stop".

The investigation report for this accident was finalized in 2019 and AGIFER issued safety recommendations.

NSA carried out a supervisory action at GRUP FERROVIAR ROMÂN SA before the scheduled period by a program approved by the Minister of Transport. During this action, were found non-compliances and were applied contraventional sanctions.

The organization Grup Feroviar Român SA reevaluated its safety management system and performed a risk analysis.

3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional

3.1. Strategie și activități de planificare

3.1.1. Strategia ASFR

Strategia ASFR este actualizată periodic pentru a fi în concordanță cu prevederile legislației europene și naționale în domeniul feroviar și cu prevederile Regulilor uniforme elaborate și aprobate în sfera de aplicare a Convenției referitoare la transportul internațional pe calea ferată (COTIF).

Unul dintre obiectivele majore ale activității ASFR a fost constituit de implementarea Pachetului 4 feroviar prin transpunerea și implementarea Directivei de siguranță feroviară (UE) nr.

798/2016, a Directivei de interoperabilitate (UE) nr. 797/2016 și aplicarea Regulamentului (UE) nr. 796/2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

Strategia ASFR trebuie să fie corelată cu prevederile legislației europene în domeniul feroviar, aflată într-un proces continuu de actualizare pentru a fi în conformitate cu:

- Regulamentul delegat (UE) 761/2018 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 798/2016 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei.
- Regulamentul delegat (UE) 762/2018 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei.
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 763/2018 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei.

3.1.2 Autoevaluarea activității ASFR

ASFR aplică un proces continuu de evaluare a activității desfășurate pentru stabilirea punctelor tari și a domeniilor de îmbunătățire.

Principalele metodele folosite sunt:

- acțiunile de audit intern;
- ședințele trimestriale de analiză a activității;
- reuniuni operative la nivelul managementului ASFR;
- ședințele săptămânale de teleanaliză;
- analiza formularelor de satisfacție în urma activității de certificare;
- concluziile rezultate în urma întâlnirilor cu operatorii economici din sectorul feroviar;
- întâlniri periodice de analiză a activității specifice la nivelul serviciilor și al ISF.

Această activitate va continua și în perioada următoare.

Modul în care Autoritățile Naționale de Siguranță (NSA) își desfășoară activitatea va fi evaluat de către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (Agenția) în conformitate cu schema de implementare a monitorizării NSA.

3.1.3. Obiective strategice propuse

Nr Crt.	Element al acțiunii strategice manageriale	Obiective
1.	Cultura administrativă și de siguranță	▪ Pregătirea și evaluarea salariaților ASFR implicați în implementarea prevederilor Pachetului 4 Feroviar. ▪ Creșterea rolului ASFR de organism suport al sectorului feroviar din România prin promovarea colaborării cu actorii de pe piața transportului feroviar. ▪ Organizarea de întâlniri cu reprezentanții sistemului feroviar din România pentru a gestiona corespunzător schimbările ce vor surveni prin implementarea Pachetului 4 Feroviar în domeniul certificării de siguranță, în domeniul autorizării punerii în funcțiune și în domeniul supravegherii de siguranță.

		▪ Pregătirea membrilor ASFR pentru a participa la monitorizarea desfășurată de către Agenție. ▪ Actualizarea obiectivelor activității de supraveghere în domeniul siguranței feroviare în conformitate cu noile prevederi ale legislației europene ▪ Stabilirea poziției ASFR în vederea semnării acordului de cooperare cu Agenția.
2.	Norme naționale și proceduri	▪ Revizuirea cadrului de reglementare național. ▪ Actualizarea proceselor și a procedurilor de certificare, autorizare pentru punere în funcțiune și supraveghere în condițiile implementării Pachetului 4 Feroviar. ▪ Pregătirea salariaților implicați în procesul de certificare și supraveghere ERI/FI, în contextul revizuirii de către Comisia Europeană a Regulamentului (UE) nr.445/2011. ▪ Revizuirea procedurilor interne pentru îmbunătățirea continuă a activității. ▪ Migrarea normelor naționale de siguranță clasificate în categoria 6, respectiv migrarea din NOTIF-IT către SRD.
3.	Managementul competențelor	▪ Aplicarea strategiei în domeniul menținerii, dezvoltării și evaluării competențelor profesionale ale salariaților. Participarea salariaților la cursuri de dezvoltare a competențelor.
4.	Managementul resurselor	▪ Organizarea corespunzătoare a resurselor umane pentru atingerea obiectivelor ASFR. ▪ Aplicarea politicii ASFR în domeniul achizițiilor în colaborare cu structurile implicate de la nivelul AFER. ▪ Asigurarea resurselor materiale necesare pentru desfășurarea normală a activității.
5.	Managementul riscurilor	▪ Ținerea sub control a riscurilor existente la nivelul fiecărui compartiment. ▪ Evaluarea periodică a riscurilor prin (gestionare pericole, probabilitate de apariție și impact) ▪ Monitorizarea riscurilor la nivel central și la nivel ISF 1-8.

3.1.4 Obiective strategice propuse pe termen lung

Pe termen lung, ASFR își propune să aplice politicile sale privind:

- dezvoltarea rolului său în cadrul procesului de integrare în Spațiul unic feroviar European;
- îmbunătățirea imaginii la nivel național și internațional;
- creșterea colaborării cu celelalte Autorități de Siguranță și Organisme Europene cu specific feroviar.

3.1.5 Obiectivele strategice privind cadrul național de reglementare în sistemul de transport feroviar

În domeniul cadrului național de reglementare ASFR are următoarele obiective:

- Reducerea normelor naționale de siguranță de tip 4, respectiv a normelor comune de exploatare, a normelor referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului, care conțin aceleași prevederi în specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI);
- Eliminarea normelor naționale de siguranță, respectiv a cerințelor pentru sistemul de management al siguranței, certificarea/autorizarea de siguranță, supravegherea de siguranță care se suprapun cu cerințele din regulamentele și deciziile europene corespunzătoare acestor activități;
- Reducerea normelor interne suplimentare ale operatorilor de transport feroviar și ale administratorului de infrastructură feroviară publică și introducerea acestora în sistemul de management al siguranței, caiete de sarcini și alte convenții încheiate între ei;
- Elaborarea actelor normative subsecvente celor care transpun directivele din Pachetul 4 Feroviar pylonul tehnic.

În acest context, Departamentele de Certificare și Serviciul Reglementări SC vor demara următoarele acțiuni:

- inițierea unor activități de analiză împreună cu actorii implicați în aplicarea normelor naționale și a unor acțiuni de pregătire și documentare în vederea transferării unor cerințe din normele naționale în sistemele de management ale siguranței sau în referințe ale cerințelor esențiale referitoare la subsisteme și vehicule;
- inițierea unor acțiuni de analiză comune Agenție - ASFR – actorii din sistemul feroviar cu scopul de a clarifica și identifica posibilele „conflicte” apărute între normele naționale de siguranță sau cele tehnice și cerințele prevăzute în STI, pentru eliminarea cerințelor redundante;
- stabilirea unor noi reguli de consultare și comunicare cu actorii din sistemul de transport feroviar, în vederea obținerii unui nivel mai ridicat de transparență a proiectelor de acte normative;
- diseminarea reglementărilor europene care vizează certificatul unic de siguranță european și autorizația de vehicul valabilă pe toată rețeaua europeană de transport feroviar;
- stabilirea unor reguli comune între Ministerul Transporturilor, AFER și ASFR, ca părți implicate în notificarea regulilor naționale.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR în calitate de organism independent în cadrul AFER, având în principal atribuții cu privire la autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale, emiterea certificatelor și autorizațiilor de siguranță, supravegherea prin acțiuni de audit de siguranță, control și inspecție de stat, monitorizarea, promovarea aplicării și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare, reprezintă un factor major în deschiderea rețelei de cale ferată din România pentru aplicarea principiilor de armonizare tehnică ce stau la baza interoperabilității feroviare precum și a respectării cerințelor europene privind creșterea nivelului de siguranță feroviară. Toate aceste acțiuni trebuie realizate în condițiile asigurării unui tratament transparent și nediscriminatoriu pentru toți operatorii economici implicați în activitatea de transport feroviar.

Scopul final este atingerea în cel mai scurt timp a obiectivelor comune de siguranță (OSC) pentru dezvoltarea în România a unui sistem de transport feroviar sigur, competitiv și armonizat la nivel european din punct de vedere tehnic și legislativ.

3.1.6 POLITICA AUTORITĂȚII DE SIGURANȚĂ FEROTIARĂ ROMÂNĂ – ASFR

Noțiunile legate de politica Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR în domeniul săde activitate, trebuie asociate de elementele stipulate în actele normative atât europene cât și naționale pe baza cărora a fost înființată instituția și își desfășoară activitatea.

Aici sunt incluse atât principalele atribuții conferite prin cadrul legislativ în vigoare, cât și liniile de strategie cu privire la siguranța feroviară. O mare parte din elementele de politică a autorității

naționale de siguranță coordonate la nivel comunitar, sunt inițiate de către Agenția Feroviară Europeană (ERA) în calitate de coordonator a „rețelei autorităților naționale de siguranță (NSA)”, din care ASFR face parte în calitate de NSA din România.

Politica ASFR este constituită pe baza principalelor preocupări la nivel comunitar și național cu privire la:

- menținerea și îmbunătățirea nivelului de siguranță în sistemul de transport feroviar european;
- monitorizarea, dezvoltarea și armonizarea cadrului legislativ și a normelor de siguranță;
- asigurarea interoperabilității sistemului de transport feroviar, interoperabilitate care este menită să elimine pe cât posibil barierele legislative, tehnice și operaționale dintre unele state membre ale căror sisteme de transport feroviar au moștenit culturi ale siguranței și principii de operare diferite.

Între cele trei linii menționate anterior există multiple corelații și dependențe, în special în domeniul reglementării și al normelor de siguranță. De aceea, oricare din demersurile pe care ASFR le realizează la nivel național în mod separat sau concomitent, acestea nu trebuie abordate individual, ci integrate într-o viziune de politică globală asupra domeniului de activitate.

Având în vedere cele menționate anterior, se enumeră în continuare principalele elemente ale politicii ASFR, în ceea ce privește atribuțiile pe care le are în domeniul transportului feroviar. Politica în domeniul dezvoltării sistemului de transport feroviar din România

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

Politica în domeniul colaborării cu Ministerul Transporturilor

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

Elemente de politică pe linie de legislație comunitară și reglementări naționale

- participă la procesul de transpunere corectă și promptă la nivel național a legislației europene din domeniul siguranței feroviare;
- aplicarea regulamentelor europene și a deciziilor aferente Specificațiilor Tehnice de Interoperabilitate (STI) și implicit armonizarea cu STI a normelor naționale de siguranță și a normelor naționale tehnice de referință;
- asanarea regulilor naționale de siguranță care fac obiectul sistemului de management al siguranței feroviare (SMS), care sunt redundante sau caduce;
- acțiuni de analiză a normelor naționale de siguranță și a normelor de referință pentru a putea fi eliminate aspectele care contravin cerințelor prevăzute în STI;
- elaborarea unui program optim de migrare graduală de la normele tehnice naționale de referință

către cerințele din STI;

- redefinirea, adaptarea și respectarea unor eventuale noi atribuții și responsabilități ale actorilor implicați în aplicarea și respectarea regulilor naționale și europene, survenite ca urmare a modificării elementelor de legislație aferente;

- integrarea și aplicarea regimurilor de reglementare a metodelor comune de siguranță pentru evaluarea riscurilor;

- utilizarea informațiilor provenite din acțiunile de supraveghere, certificare, monitorizare, anchetare a accidentelor în scopul revizuirii procedurilor de evaluare a riscurilor;

- stabilirea unor canale de comunicare informale care să conducă la eficientizarea activității de armonizare a legislației naționale cu cea europeană și eliminarea barierelor birocratice.

Politica în domeniul comunicării și luării deciziilor

- acțiuni de analiză comune ERA - ASFR desfășurate în scopul clarificării și identificării posibilelor neconcordanțe apărute între normele naționale de siguranță sau tehnice și cerințele prevăzute în STI, în vederea asanării graduale a cerințelor redundante sau a acelor care nu fac obiectul unor norme naționale;

- punerea la dispoziție în condițiile și limitele legislației în vigoare, a tuturor informațiilor, datelor și îndrumărilor pentru actorii din sectorul feroviar;

- înființarea și îmbunătățirea continuă, la nivelul ASFR, a unui instrument de gestionare a normelor naționale de siguranță și a normelor tehnice în scopul asigurării unei transparențe optime și armonizării acestor norme cu STI și cu legislația europeană;

- comunicarea bidirecțională între ASFR și sistemul feroviar pentru îmbunătățirea în comun a culturii siguranței;

- comunicarea activă cu sistemul feroviar în vederea colectării datelor, precum și pentru direcționarea sistemului feroviar pentru îndeplinirea politicilor generale în domeniul transportului feroviar;

- urmărirea în mod proactiv a partajării informațiilor la nivel transfrontalier și stabilirea unor relații bilaterale cu alte autorități naționale de siguranță.

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

- participarea cu specialiști și reprezentanți ai ASFR la întrunirile și acțiunile grupurilor de lucru înființate de către Unitatea de Interoperabilitate și Unitatea de Siguranță a Agenției în vederea elaborării, completării și revizuirii legislației comunitare (Directive, STI, Regulamente, Decizii etc.);

- elaborarea de rapoarte de activitate transmise către ERA;

- organizarea și participarea la ședințe pe teme comune de interes pentru sectorul feroviar, ședințe care au loc la inițiativa Agenției sau a altor instituții europene pentru diseminarea unor practici privind obiectul de activitate al autorităților naționale de siguranță.

Politica pentru dezvoltarea și perfecționarea activității ASFR

- instituirea și dezvoltarea unui sistem de analiză a performanței în cadrul organizației și de culegere a datelor referitoare la siguranță;

- dezvoltarea unui cadru de management solid prin care să se aducă dovezi că la toate nivelurile personalul își asumă în mod proactiv responsabilitățile pentru activitățile sale;

- creșterea nivelului de competență, de implicare și de responsabilitate a salariaților ASFR;

- adoptarea în activitatea ASFR, a unor concepte moderne în vederea unei mai mari eficientizări și crearea unui mediu de lucru axat exclusiv pe rezultate;

- instituirea unui proces de stimulare profesională la toate nivelurile, recunoscut de întreg personalul ca instrument important în realizarea obiectivelor;

- gestionarea eficientă a resurselor și stabilirea unor obiective în ceea ce privește activitatea proprie cât și a sistemului de transport feroviar.

3.1.7 Strategia Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR privind evoluția cadrului național de reglementare din sistemul de transport feroviar

În conformitate cu atribuțiile Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR, prevăzute în Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, respectiv monitorizarea, promovarea, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță, strategia referitoare la acest segment se bazează, în principiu pe:

- analizarea normelor naționale de siguranță și a normelor naționale tehnice de referință în vederea diminuării aspectelor care contravin cerințelor prevăzute în STI;
- armonizarea normelor naționale de siguranță și a normelor naționale tehnice de referință cu STI;
- asanarea regulilor naționale care fac obiectul sistemului de management al siguranței și întreținerii.

Obiectivul principal al acțiunilor care vor fi întreprinse în cadrul acestei strategii îl constituie realizarea interoperabilității, operarea internațională și deschiderea pieței de transport.

În acest context Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR își propune, în principal, demararea următoarelor acțiuni care vor fi puse în aplicare:

- transpunerea corectă și fără întârzieri a legislației europene la nivel național;
- analiza observațiilor Comisiei Europene făcute ca urmare a evaluării normelor naționale de siguranță transmise de România și conformarea cu acestea, după caz;
- inițierea unor activități de analiză împreună cu actorii implicați în aplicarea normelor naționale și a unor acțiuni de pregătire și documentare în vederea transferării unor cerințe din normele naționale în sistemele de management ale siguranței sau în referințe ale cerințelor esențiale referitoare la subsisteme și vehicule;
- inițierea unor acțiuni de analiză comune ERA - ASFR (workshop-uri) cu scopul de a clarifica și identifica posibilele „conflicte” 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;
- stabilirea unui calendar optim de migrare graduală către cerințele din STI, în conformitate cu perioadele de tranziție stabilite în acestea;
- redefinirea, interpretarea și respectarea unor eventuale noi atribuții și responsabilități ale actorilor implicați în aplicarea și respectarea regulilor naționale și europene;
- stabilirea unor reguli informale de consultare în cadrul sistemului de transport feroviar, în vederea obținerii unui nivel mai ridicat de transparență a proiectelor de acte normative elaborate și în vederea transmiterii într-un timp mai scurt a propunerilor de asanare a unor reglementări naționale, reguli care să permită o interacțiune și o consultare mai eficiente;
- înlocuirea graduală a standardelor tehnice cu norme bazate pe standarde comune, în procesele de autorizare de punere în funcțiune;
- elaborarea unor acorduri comune cu state membre UE (Bulgaria, Ungaria, Grecia) care dețin infrastructuri cu caracteristici tehnice echivalente, în scopul stabilirii unor reguli comune de autorizare simultană a vehiculelor cu care se preconizează efectuarea, de către operatorii economici, a unor operațiuni de transport, în vederea eliminării autorizării suplimentare, în perspectiva aplicării prevederilor Pachetului 4 Feroviar;
- inițierea unor discuții comune (workshop-uri) cu reprezentanții ai ERA, ai industriei feroviare și ai Organismului Notificat Feroviar Român - ONFR, în calitate de organism notificat și desemnat, în vederea simplificării normelor naționale tehnice și a eliminării acelor norme care nu au legătură cu cerințele și cu parametrii corespunzători subsistemelor și vehiculelor în cadrul punerii în funcțiune a acestora;
- crearea și îmbunătățirea continuă, la nivelul ASFR, a unui instrument de gestionare a normelor naționale de siguranță și tehnice în scopul asigurării unei transparențe optime și armonizării acestor norme cu STI-urile și cu legislația europeană;
- stabilirea unor reguli comune între Ministerul Transporturilor și AFER, ca părți implicate în notificarea regulilor naționale, privind transmiterea acestora în Baza de date a ERA (NOTIF - IT), în vederea publicării pentru o durată cuprinsă între 4 și 10 luni, interval de timp în care

sectorul feroviar și statul membru au la dispoziție 2 luni pentru transmiterea de comentarii și în care ERA verifică și analizează în paralel proiectul respectiv.

Pentru a răspunde acestor deziderate ce au ca scop, față de cele prezentate, atingerea unui nivel de siguranță optim și reducerea unei poveri administrative din sectorul feroviar, ASFR își propune o colaborare mai eficientă cu ERA și cu actorii din sistemul feroviar național pentru clarificarea și rezolvarea tuturor problemelor ce vizează cadrul de reglementare național.

ASFR trebuie ca, prin exercitarea atribuțiilor sale, să se asigure că:

- există un nivel optim de siguranță feroviară care va fi îmbunătățit continuu atunci când este rezonabil din punct de vedere financiar și practicabil din punct de vedere tehnic;
- regulile de siguranță vor fi aplicate într-o manieră transparentă nediscriminatorie pentru toți actorii implicați în activitatea de transport feroviar;
- asigurarea responsabilă a condițiilor de siguranță în exploatarea feroviară și controlul riscurilor asociate revin în sarcina operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură feroviară.

Sistemul de Management al Siguranței Feroviare nu reprezintă o parte a STI, dar conformitatea cu STI este o parte a SMS.

Având în vedere considerentele prezentate, putem admite faptul că Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, prezintă 5 funcții de bază cu privire la rolul acesteia în cadrul sistemului de transport feroviar național și european, respectiv:

- autorizarea de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și vehiculelor feroviare;
- certificarea și autorizarea de siguranță;
- monitorizarea și dezvoltarea cadrului de reglementare;
- supravegherea actorilor din domeniul transportului feroviar;
- certificarea entităților responsabile cu întreținerea;

Pentru îmbunătățirea activității ASFR în legătură directă cu sistemul feroviar au fost întocmite și publicate pe site-ul AFER o serie de ghiduri și metodologii care să aibă rolul de a aborda în mod unitar aspectele specifice. Acestea sunt prezentate în continuare.

Ghiduri

1. Normele tehnice atribuite parametrilor stabiliți prin Decizia 2009/965/EC - utilizate la autorizarea punerii în funcțiune a vehiculelor neconforme cu STI;
2. Ghid de aplicare a Regulamentului Comisiei privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului prevăzută la art.6 alin. (3) lit. a) din Directiva privind siguranța feroviară;
3. Set de exemple de evaluări ale riscului și de instrumente posibile în sprijinul Regulamentului MSC
4. Ghid pentru elaborarea sistemului de management al siguranței;
5. Ghid pentru evaluarea riscului;
6. Ghid pentru acordarea certificatelor de siguranță pentru transport feroviar de călători și/sau marfă (tip "A" și/sau "B");
7. Ghid pentru acordarea certificatelor de siguranță numai pentru manevra feroviară (tip "C");
8. Ghid pentru acordarea autorizațiilor de siguranță (acordarea unei autorizații de siguranță noi, reînnoite sau actualizate/revizuite sau acordarea vizei periodice) administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România în conformitate cu prevederile Ordinului ministrului transporturilor nr. 101/2008 și a Regulamentului (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei din 10 decembrie 2010;
9. Ghid privind autorizarea vehiculelor feroviare în conformitate cu prevederile H.G. nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările și completările ulterioare;
10. Ghid de întocmire a dosarului de autorizare suplimentară a vehiculelor feroviare autorizate inițial într-un alt stat membru UE, în vederea utilizării pe rețeaua feroviară română;
11. Etape privind autorizarea pentru punere în funcțiune vehicul feroviar;

12. Ghid privind autorizarea subsistemelor structurale în conformitate cu prevederile H.G. nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările și completările ulterioare;
13. Etape privind autorizarea pentru punere în funcțiune subsisteme structurale/constituenți de interoperabilitate;
14. Ghid pentru acordarea autorizației de punere în funcțiune a unei linii ferate industriale;
15. Ghid pentru obținerea permisului de conducere/autorizației de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației;
16. Ghid pentru preschimbarea permisului de conducere și acordării vizei periodice la autorizațiile personalului cu responsabilități în siguranța circulației;
17. Ghid pentru obținerea atestatelor pentru responsabili cu atribuții în siguranța circulației;
18. Criterii privind deciziile ASFR în vederea autorizării de punere în funcțiune a vehiculelor;
19. NOTĂ privind unele măsuri de aplicare ale Regulamentului (UE) nr. 1301/2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul energie al sistemului feroviar din Uniune;
20. NOTĂ privind unele măsuri de aplicare ale Regulamentului (UE) nr. 1299/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul infrastructură al sistemului feroviar din Uniunea Europeană;
21. NOTĂ privind unele măsuri de aplicare ale Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul material rulant - material rulant de călători și locomotive al sistemului feroviar din Uniunea Europeană;
22. NOTĂ privind unele măsuri de aplicare ale Regulamentului (UE) nr. 321/2013, modificat cu Regulamentul (UE) 2015/924, privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul material rulant - vagoane de marfă al sistemului feroviar din Uniunea Europeană;
23. NOTĂ privind unele măsuri de aplicare a Deciziei 2012/88/UE (modificată cu Decizia 2012/696/UE și cu Decizia (UE) 2015/14 a Comisiei) privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control - comandă și semnalizare.

Metodologii

1. Metodologie de calcul a tarifelor pentru activitățile de evaluare a conformității sistemului de management al riscului și de apreciere a riscului;
- 2 Metodologie pentru evaluarea independenta efectuată de ASFR privind aplicarea procesului de management al riscului descris în Regulamentul (CE) NR. 352/2009;
3. Metodologie pentru acordarea Certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea/Certificat pentru funcții de întreținere (în conformitate cu REGULAMENTUL (UE) NR. 445/2011 AL COMISIEI din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007);
4. Metodologie de calcul a tarifelor pentru activitatea de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă;
5. Metodologie pentru acordarea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea/certificatului pentru funcții de întreținere vehicule feroviare altele decât vagoanele de marfă (vehicule feroviare motoare și vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători);
6. Metodologie de calcul a tarifelor pentru acordarea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea / certificatului pentru funcții de întreținere vehicule feroviare altele decât vagoanele de marfă (vehicule feroviare motoare și vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători);
7. Metodologie pentru acordarea declarației de recunoaștere a centrelor de formare ale mecanicilor de locomotivă.

3.1.8 Consultarea sistemului feroviar privind proiectele de reglementări prin constituirea grupurilor de lucru comune

În procesul elaborării cadrului de reglementare național, consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv administratorii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului,

răspunzând prompt la toate solicitările transmise de părțile interesate, cu privire la proiectele de reglementări europene și naționale care urmează a fi introduse în circuitul de avizare și aprobare al Ministerului Transporturilor.

În cazul proiectelor de reglementări europene sau naționale cu specific feroviar, conducerea ASFR, atunci când consideră că este necesar, decide cu privire la înființarea unor grupuri de lucru și organizarea de întâlniri cu reprezentanți ai sistemului feroviar. Componenta grupurilor este stabilită în funcție de natura reglementării. Acestea sunt formate din specialiști din cadrul ASFR, a altor structuri organizatorice din AFER, precum și din reprezentanți ai sistemului feroviar. Decizia de organizare a întâlnirilor poate fi luată și ca urmare a solicitărilor provenite din sistemul feroviar. Comunicarea privind aceste întâlniri se transmite de către ASFR reprezentanților sistemului feroviar și conține date cu privire la motivul organizării întâlnirii, locația acesteia, subiectele ce urmează a fi abordate și un draft de proiect al reglementării, dacă este cazul. În comunicare se solicită lista persoanelor nominalizate pentru a participa la întâlnire. Conducătorii grupurilor de lucru sunt nominalizați de conducerea ASFR, aceștia putând fi șefi ai compartimentelor din cadrul ASFR sau, după caz, alt personal de conducere din AFER, în funcție de specificul reglementărilor aflate în fază de proiect.

Activitatea grupurilor de lucru și discuțiile purtate în cadrul întâlnirilor sunt menționate în minutele aferente întâlnirilor. Acestea sunt transmise în copie la toți membrii grupurilor de lucru și la participanții la întâlniri. În vederea desfășurării activității grupurilor de lucru, conducătorii acestora gestionează toată documentația întocmită de membrii grupului de lucru și întocmesc minutele aferente întâlnirilor. Pentru îndeplinirea sarcinilor, membrii grupurilor de lucru participă activ la întâlnirile grupului de lucru din care fac parte, analizează problemele pe care le implică reglementarea specifică ce urmează a fi dezbătută și întocmesc note cu punctele de vedere proprii, pe care le înaintează conducătorilor grupurilor de lucru. După analiza minuterilor încheiate, șeful grupului de lucru respectiv prezintă conducerii ASFR rezultatul final al discuțiilor, urmând ca aceasta să decidă prezentarea rezultatului conducerii Ministerului Transporturilor sau, după caz, Agenției Europene pentru Căile Ferate (ERA).

3.1.9 Dezbaterea reglementărilor noi aplicabile

În cazul reglementărilor europene aplicabile sistemului feroviar din România, respectiv directive, regulamente, decizii, recomandări, cu impact asupra activității de transport feroviar, conducerea ASFR poate decide cu privire la organizarea unor întâlniri de dezbatere a acestora cu sistemul feroviar. Decizia de organizare a întâlnirilor de dezbateri poate fi luată și ca urmare a solicitărilor de lămuriri suplimentare provenite din sistemul feroviar. Comunicarea privind întâlnirile respective se transmite de către ASFR reprezentanților sistemului feroviar și conține date cu privire la motivul organizării întâlnirii, locația acesteia, subiectele ce urmează a fi abordate și un draft de proiect al reglementării, dacă este cazul. În comunicare se solicită lista persoanelor nominalizate pentru a participa la întâlnire. Moderatorii întâlnirilor de dezbateri sunt nominalizați de conducerea ASFR. Aceștia pot fi șefi ai compartimentelor din cadrul ASFR sau, după caz, alt personal din conducerea AFER, în funcție de specificul reglementărilor care fac subiectul întâlnirii. Discuțiile purtate în cadrul întâlnirilor de dezbateri sunt menționate în minutele aferente întâlnirilor. Acestea sunt transmise în copie la toți participanții la întâlniri. Fiecare reprezentant al operatorilor economici participanți completează la sfârșitul întâlnirii de dezbatere un chestionar de satisfacție client, chestionar care este analizat de ASFR în scopul îmbunătățirii activităților viitoare cu astfel de specific.

3.2. Recomandări de siguranță

Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR să se asigure că gestionarul de infrastructură feroviară SC RC-CF Trans SRL Brașov, identifică și analizează corect riscurile generate de neasigurarea bazei materiale și a resurselor umane, necesare realizării mentenanței infrastructurii feroviare și monitorizează aceste riscuri în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) Nr. 1078/2012.	Echipa a identificat, analizat, estimat și tratat riscurile generate de neasigurarea bazei materiale și a resurselor umane conform deciziilor menționate și a procedurii Managementul riscurilor, cod PS-61, rezultând măsurile corespunzătoare conform Planului de management al riscurilor și oportunităților din 14.08.2018.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că operatorul de transport feroviar SNTFM ”CFR Marfă” va identifica pericolele rezultate atunci când condițiile specifice de exploatare diferă de condițiile generale (lipsă echipamente din cale pentru instalația de control automat al vitezei, linie încălecată normala/largă, etc.) și va dispune măsurile de siguranță necesare asigurării unui nivel de risc acceptabil (tolerabil) al sistemului.	Au fost actualizate: Fișa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 - SMS - 1 și Fișa de măsuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 - SMS - 2 pentru Procesul tehnologic - Circulația trenurilor.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite SC UNICOM TRANZIT SA revizuirea sistemului de management al siguranței și efectuarea unei analize de risc privind pericolele asociate pentru cazul admiterii la transport a vagoanelor încărcate cu deșeuri metalice uşoare încărcate în vrac, care nu respectă prescripțiile de încărcare.	Unicom Tranzit S.A. a emis instrucțiunea de lucru, cod: IL 06- „Modul de verificare a încărcării vagoanelor cu deșeuri metalice”, prin care a reglementat modul de efectuare a verificării și acceptării la transport a vagoanelor încărcate cu deșeuri metalice. De asemenea, au fost întocmite reglementări comune privind modul de încărcare și verificare a încărcării vagoanelor cu deșeuri metalice (deșeuri de țevă, de fier vechi și alte asemenea)-act nr. 2093/13.03.2018.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite CNCF „CFR” SA revizuirea sistemului de management al siguranței și efectuarea unei analize de risc privind pericolele asociate pentru	Prin actul nr.48/SC/3/234/ 05.03.2018 s-a decis constituirea comisiei de analiză de risc privind pericolele asociate pentru cazul depășirii toleranțelor specifice geometriei căii, în acest sens revizuindu-se și sistemul de	Implementată.

cazul depășirii toleranțelor, specifice geometriei căii.	management al siguranței prin efectuarea unei analize de risc și întocmirea unui raport de evaluare a factorilor de risc nr. 48/F/398/2018 cu stabilirea unui plan de măsuri care a fost distribuit subunităților Diviziei Linii pentru conformare și aplicare cu tot personalul interesat.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că entitățile responsabile cu întreținerea locomotivelor electrice de tip LE își vor revizui procedurile/specificațiile tehnice, ce constituie documente de referință pentru funcția de efectuare a întreținerii, pentru a identifica soluții care să acopere riscurile generate de ruperea șuruburilor de prindere a legăturilor de gardă la locomotivele electrice.	A fost completată specificația tehnică ERIV-L-IV-06.02, ediția 3, revizia 1, pentru revizii planificate și Reparații accidentale la locomotivele electrice de 3400 KW și 5100 KW cu lucrări de verificare a fixării legăturilor de gardă la toate tipurile de revizie. Cu adresa nr. 104 din 13.02.2019 (înregistrată la ASFR cu nr. 3096/14.02.2019) a fost înaintată la Autoritatea de Siguranță Feroviară-ASFR specificația tehnică ST-LE 3400 KW și 5100kw “Revizii planificate tip PTAE(Pth), RAC, RT, R1, R2 și reparații accidentale tip RIT, RIR, RA la locomotivele electrice de 3400 KW și 5100 KW.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorilor de transport feroviar de călători care dețin în parc vagoane remorcă tip LVS, efectuarea unei analize de risc privind pericolele asociate, pentru cazul ruperii șuruburilor de la suporturile de prindere ale rezervoarelor de motorină, de la acest tip de vehicule feroviare.	A fost efectuată analiza de risc privind pericolul în cazul ruperii șuruburilor de prindere ale rezervoarelor de motorină de la automotoarele tip LVT-LVS 9 act nr. CJT2/T1/791/11.04.2019); în ediția 2 a specificației tehnice ST 11-2005, întocmită de SCRL Brașov, în nomenclatorul de lucrări a fost prevăzută verificarea fixării rezervoarelor de motorină cu ocazia efectuării reviziilor de tip RT, R1 și R2.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR să analizeze posibilitatea pregătirii de personal în cadrul CN CF CFR SA, capabil să identifice formarea rutinelor de lucru și prelucrarea acestor deprinderi greșite de lucru în cadrul activității de îndrumare, instruire și control.	Au fost întocmite Fișă FMEA nr.6/28.04.2017 și Plan tratare risc nr.T 01/28.04.2017 al SRCF Iași. S-a prelucrat operativ incidentul feroviar cu tot personalul interesat. În cadrul ședințelor de instruire teoretică pentru grupa de funcții B organizate până la sfârșitul anului 2018 a fost dezbătut acest incident prin metoda studiu de caz. Șefii de regulate de circulație nu mai	Implementată

	acordă aprobare de părăsire a subunității pentru șefii de stații pe perioada efectuării de lucrări care impun supravegherea activității personalului din subordine. Șefii de subunități au întocmit programe de monitorizare activității (închideri de linie, scoateri de sub tensiune, lucrări la instalații de către personalul de specialitate, situații de deranjament, etc.), avizate de instructorul regional pentru personalul nou angajat cât și personalul detașat de la o subunitate la alta.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR să solicite SNTFC „CFR Călători” SA refacerea acțiunilor de evaluarea și aprecierea riscurilor pentru activitatea personalului de locomotivă, pentru a se asigura că pericolele identificate sunt acoperite corespunzător, astfel încât riscurile de producere a acestora să fie acceptabile.	SNTFC CFR Călători a efectuat analiza de risc pentru următoarele pericole: necunoașterea sau însușirea superficială a prevederilor instrucționale și a reglementărilor specifice, Necunoașterea secției de circulație, Necunoașterea / nerespectarea prevederilor PTE al stației / hm și Necunoașterea stației / LFI pe care se efectuează manevra. Prin actul nr. DT2/2/453/02.10.2018 au fost dispuse măsuri suplimentare pentru reprelucrarea sub semnătura, în procesul de IPT și IPS, a codurilor de bună practică în scopul prevenirii neconformităților care pot conduce la producerea de accidente/incidente feroviare	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR să solicite SNTFC „CFR Călători” SA să analizeze oportunitatea refacerii Specificației tehnice pentru reviziile planificate ale locomotivelor electrice, în ceea ce privește revizia de tip PTh3, pentru a se asigura că sunt luate toate măsurile necesare pentru asigurarea desfășurării transportului feroviar în depline condiții de siguranță și confort.	Prin dispoziția SNTFC nr. DT5/3/3/04.05.2018 a fost dispusă verificarea modului de fixare și montaj a regulatorului de frână (SAB, RL-2 cu manson) cu ocazia PTh3 și ori de câte ori locomotivele sunt la canal de revizie. Prin adresa DT5/3/3/2018 a fost solicitat SCRL Brașov modificarea ST5/2004 "Revizii planificate tip PTh3, RT, R1 și R2 la locomotivele electrice de 3400/5100 kW" și introducerea acestora spre avizare la ASFR	Implementată.
Autoritatea de Siguranță	• A fost revizuită procedura	

Feroviară Română – ASFR se va asigura că operatorul de transport feroviar SC UNICOM TRANZIT SA își va revizui sistemul propriu de management al siguranței, astfel încât, prin aplicarea în totalitate a procedurilor proprii, să reducă riscurile generate de starea fizică necorespunzătoare a personalului de locomotivă.	operatională- “Organizarea și desfășurarea activității de monitorizare prin control în legătură cu siguranța feroviară la toate nivelurile”, cod: POSF-10, rev. 3., ocazie cu care a fost reglementată verificarea personalului și a dotării locomotivelor printr-un formular tipizat (fișă de monitorizare). • Cu ocazia ședinței privind analiza siguranței circulației, aferentă activității desfășurate în semestrul I 2017, au fost identificate unele pericole, printre care și pericolul: “neverificarea stării personalului cu ocazia monitorizării” (proces verbal din data de 29.09.2017). În urma identificării acestui pericol, Unicom Tranzit S.A. a emis decizia 154/29.09.2017, în baza căreia a fost introdus în Registrul de riscuri, în vederea monitorizării (act nr. 6082/10.10.2017). • În scopul asigurării activității de control în legătură cu siguranța feroviară, la data de 03.05.2017, prin decizia nr. 2563, au fost modificate obligațiile trimestriale minime de control ale colectivelor de conducere din subunitățile Unicom Tranzit S.A., care au fost prevăzute în decizia 201/30.12.2014, privind reglementarea modului de desfășurare a activității de control în legătură cu siguranța feroviară. Ulterior decizia nr. 2563, privind reglementarea modului de desfășurare a activității de control în legătură cu siguranța feroviară, a fost modificată prin decizia nr. 177/27.10.2017 (abrogată) și decizia nr. 45 din 01.03.2018 (în vigoare).	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite CNCF „CFR” SA, revizuirea activității trenurilor de intervenție și a echipelor acestora, prin întocmirea unor reglementări	Direcția Linii analizează oportunitatea ca în cadrul activității cu trenurile de intervenție să existe și personal cu funcția revizor tehnic de vagoane. Direcția Linii are în analiză	În curs de implementare.

sau proceduri prin care să se asigure că circulația mijloacelor de intervenție se desfășoară în conformitate cu prevederile legale în vigoare și efectuarea acțiunii de evaluarea și aprecierea riscurilor pentru această activitate. De asemenea, se recomandă și identificarea unor soluții legale pentru respectarea normativelor feroviare în ceea ce privește efectuarea reparațiilor planificate la aceste tipuri de vehicule feroviare, precum și obținerea de numere de înregistrare în vederea înscrierii în registrul național al vehiculelor.	identificarea și evaluarea riscurilor pentru activitatea cu trenurile de intervenție. CN CF "CFR"-SA are în derulare obținerea certificatului de "entitate responsabilă cu întreținerea" pentru vagoanele de marfă.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite SNTFM „CFR Marfă” SA și Unicom Tranzit SA, reevaluarea acțiunilor de evaluarea și aprecierea riscurilor, prin identificarea tuturor pericolelor ce pot fi rezonabil identificate și stabilirea unor criterii de acceptare a riscurilor corespunzătoare, eventual prin stabilirea unor măsuri de siguranță suplimentare, pentru ca riscurile de producere ale acestora să poată fi acceptabile.	Au fost actualizate: Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 și Fisa de măsuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Circulația trenurilor În producerea acestui accident feroviar, Unicom Tranzit S.A. nu a fost implicat cu personal, locomotive sau vagoane.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să analizeze oportunitatea revederii condițiilor de circulație referitoare la sarcinile pe osie și pe metru liniar, pe liniile feroviare din România, pentru vehiculul feroviar implicat în accident, precum și la cele referitoare la întoarcerea acestora după intervenție.	În circulația trenurilor de intervenție se respectă condițiile referitoare la sarcinile pe osie din Anexa II RIV de 20,00 t/osie și 7,2 t/ml, CFR, categorie linie C3.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să analizeze oportunitatea modificării unor coduri de practică existente sau emiterea unor reglementări care să poată constitui coduri de practică, pentru a se asigura că semnarea formularului „foaia de parcurs” pentru confirmarea efectuării	S-a reperlucrat I.623 referitor la personalul care completează registrul de bord al mijloacelor de intervenție și semnează de confirmarea executării reviziei tehnice la tren.	Implementată.

reviziei tehnice a trenului, se face de către persoana care a efectuat-o, având în vedere și definiția din dicționare a termenului „semnătură”.		
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română să solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA efectuarea unei acțiuni de reevaluare a riscurilor generate de defectarea materialului rulant ce poate genera incendii.	S-a efectuat revizuirea analizei riscurilor de apariție a incendiilor la locomotive.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română să solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC Grup Feroviar Român SA • analizarea oportunității revizuirii specificației tehnice Revizii intermediare RI, revizii planificate RT, R1, R2, 2R2, R3 și reparații accidentale la locomotivele diesel electrice de 1250/2100 CP, cod G.4.1-II, astfel încât lucrările de întreținere programate la motoarele de tracțiune, să asigure o funcționare optimă a acestora în intervalul de timp cuprins între două revizii planificate.	Au fost analizate specificațiile tehnice de revizii la locomotivele diesel-electrice 1250/2100 CP și prescripțiile tehnice pentru revizia motorului GDTM 533. Lucrările prevăzute acoperă toate posibilitățile de verificare fără demontare din rama boghiului, specific reviziilor tehnice. GFR aplică în ultimii ani măsura de rebobinare a motoarelor GDTM construite în clasa de izolație B cu transformarea în clasa de izolație F. Se aplică cu ocazia reparațiilor planificate tip RR/RG.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA, identifică și analizează corect riscurile generate de neasigurarea bazei materiale și a resurselor umane necesare realizării mentenanței infrastructurii feroviare și monitorizează aceste riscuri în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) Nr. 1078/2012.	Analiza de risc 3/1/2/239/2019 și Plan acțiune 3/1/2/265/2019 ale SRCF TIMIȘOARA.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că operatorul de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA își va revizui sistemul propriu de management al siguranței, astfel încât, prin aplicarea în totalitate a procedurilor proprii, să reducă	Au fost actualizate: Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 și Fisa de măsuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Luarea în primire a vagoanelor goale/incarcate de la clienți - au fost actualizate: Fisa de	Implementată.

riscurile generate induse de activitatea de predare - primire a vagoane de marfă de la clienți.	evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 si Fisa de masuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Predarea – primirea vagoanelor la/de la clienti din punct de vedere tehnic	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română-ASFR să se asigure că, SC RAIL FORCE SRL, în calitatea sa de operator de transport feroviar de marfă, își va reevalua măsurile proprii de prevenire si ținerea sub control cu reducerea riscurilor asociate activității de revizie tehnică și întreținere a vagoanelor de marfă în exploatare.	S-au reevaluat riscurile asociate activității de transport pe calea ferată și a măsurilor de control în vederea reducerii riscurilor.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română-ASFR să se asigure că operatorul de transport feroviar dispune măsurile necesare pentru ținerea sub control a riscurilor generate de nerespectarea prevederilor privind reparațiile la vehiculele feroviare.	A fost încheiat începând cu 20.02.2018 Acordul Cadru nr. 7/2018 pentru efectuarea de servicii de reparatii R8la automotoarele DESIRO SR20D; a fost întocmita fisa de evaluare a riscurilor asociate materialului rulant motor care are reparațiile planificate neefectuate la scadenta.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română-ASFR să se asigure că administratorul de infrastructură publică CNCF „CFR” SA, va revizui sistemul propriu de management al siguranței începând cu identificarea pericolelor, referitor la: - impactul asupra siguranței circulației pe care îl are aprovizionarea deficitară cu materialele de cale necesare menținerii în parametrii instrucționali a infrastructurii feroviare; - dimensionarea forței de muncă necesară realizării unei mentenanțe corespunzătoare a infrastructurii feroviare, cu aplicarea întocmai a codurilor de bună practică.	În ”registru de riscuri” una dintre modalitățile de gestionare a riscurilor este asigurarea resurselor materiale, umane și financiare, funcție de alocațiile financiare, pentru efectuarea corespunzătoare a mentenanței infrastructurii feroviare.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă”	A fost întocmit, de catre Serviciul Exploatare vagoane, un program de verificare suplimentară, a osiilor, cu ocazia introducerii	Implementată.

SA întocmirea un plan propriu de măsuri pentru control nedistructiv suplimentar a racordării dintre zona de montaj a obturatorului și zona de calare a osiei în cazul osiilor-axă cu o vechime mai mare de 30 ani.	vagoanelor în reparații.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorilor de transport feroviar de călători care dețin în parc automotoare care nu sunt dotate cu frână de mână, efectuarea unei analize de risc privind pericolele asociate pentru cazul de fugire/scăpare rezultat din operațiunile de dezlegare ale acestor automotoare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorilor de transport feroviar de călători care dețin în parc automotoare la care nu se pot așeza saboți de mână standard la osiile extreme, efectuarea unei analize de risc privind pericolele asociate pentru cazul de fugire/scăpare rezultat din operațiunile de dezlegare ale acestor automotoare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să analizeze oportunitatea consolidării și dezvoltării cadrului de reglementare a siguranței feroviare, în vederea utilizării în siguranță a frânelor de rastare în cazul în care lipsește frâna de mână.	SNTFC "CFR Călători" a elaborat reglementările DT2/2/ 462/ 05.10.2018 privind modul de acționare a frânei de staționare/ frânei de rastare pentru automotorul DESIRO.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că CN CF CFR SA efectuează o revizuire detaliată a propriului sistem de management al siguranței pentru a înțelege riscul producerii unui accident grav la acordarea unei rezerve de timp insuficientă pentru activitatea de predare/primire a serviciului de mișcare. Revizuirea trebuie să includă, dar nu să se limiteze la analiza: a. încărcării actuale a activității operatorului uman;	S-a prelucrat operativ incidentul feroviar cu tot personalul interesat. În cadrul ședințelor de instruire teoretică pentru grupa de funcții B organizate până la sfârșitul anului 2018 a fost dezbătut acest incident prin metoda studiu de caz. S-au întocmit reglementări pentru subunitățile Direcției Trafic, astfel încât personalul de trafic să aibă suficient timp pentru efectuarea tuturor operațiilor legate de predarea- primirea serviciului. Aceste reglementări	Implementată.

b. momentului și amploarea producerii unei defecțiuni a instalației de centralizare a macazurilor și semnalelor.	sunt anexe la planul tehnic de exploatare și au fost însușite sub semnătură de personalul interesat.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să dispună gestionarului de infrastructură feroviară neinteroperabilă, SC Grup Feroviar Român SA luarea măsurilor necesare pentru completarea posturilor vacante la funcțiile SC care asigură mentenanța infrastructurii feroviare.	Lucrările de mentenanță a infrastructurii neinteroperabile pe care o gestionează GFR au fost externalizate pentru a fi efectuate în mod corespunzător.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va cuprinde în documentele proprii (ghiduri, îndrumătoare, etc.), sau prin orice alte mijloace care să conducă la respectarea acestora de către actori, informațiile necesare clarificării și îndrumării actorilor din piața feroviară (administratori, operatori de transport, entități responsabile cu întreținerea, furnizori feroviari, etc.), privind modul de aplicare a reglementărilor naționale și europene, pentru introducerea pe piața din România a produselor feroviare critice și a constituenților de interoperabilitate.	G H I D al ASFR, întocmit în conformitate cu Capitolul V din DIRECTIVA (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, pentru autorizarea de tip și/sau autorizarea introducerii pe piață a vehiculelor feroviare. Material ce cuprinde etapele privind autorizarea pentru punere în funcțiune subsisteme structurale/ constituenți de interoperabilitate. (postate pe site ASFR).	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite Companiei Naționale de Căi Ferate CNCF „CFR” SA (administratorul infrastructurii feroviare publice) revizuirea sistemului de management al siguranței și efectuarea unei analize de risc, pentru pericolele care sunt generate de acceptarea la lucrările de mentenanță, a traverselor de lemn impregnate, fără efectuarea tuturor verificărilor menționate în documentațiile tehnice de referință, care stabilesc modul de realizare a acestora.	S-a decis constituirea unei comisii de analiză de risc privind pericolele care sunt generate de acceptarea la lucrările de mentenanță a traverselor de lemn impregnante, fără efectuarea tuturor verificărilor menționate în documentațiile tehnice de referință,, în acest sens revizuiindu-se și sistemul de management al siguranței prin efectuarea unei analize de risc și întocmirea unui raport de evaluare a factorilor de risc nr.20/1932/2017 cu stabilirea unui plan de măsuri care a fost distribuit subunităților Diviziei Linii pentru conformare și aplicare cu tot personalul	Implementată.

	interesat.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să urmărească modificarea și aplicarea prevederilor documentului „Lista produselor, lucrărilor și serviciilor feroviare critice și încadrarea acestora în clasa de risc” de către structurile din cadrul AFER, ce au atribuții în acest sens, astfel încât să fie acoperit riscul nerespectării prevederilor referitoare la condițiile impuse la realizarea produselor din mai multe componente.	S-a constituit un grup de lucru pentru actualizarea documentului „Lista produselor, lucrărilor și serviciilor feroviare critice și încadrarea acestora în clasa de risc”.	În curs de implementare.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că, SNTFM „CFR Marfă” SA, în calitate de operator feroviar de marfă își va reevalua riscurile aferente procesului de predare-primire a vagoanelor la/de la clienți, precum și eficiența măsurilor de siguranță stabilite, în vederea ținerii sub control a acestui risc.	Au fost actualizate: Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 și Fisa de măsuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Luarea în primire a vagoanelor goale/incarcate de la clienți	Implementată.
SC AZOMURES SA, în calitate de încărcător și expeditor de mărfuri periculoase, își va reevalua modul de implementare a reglementărilor interne referitoare la activitatea de încărcare a vagoanelor de marfă astfel încât, acesta să asigure reducerea riscurilor aferente acestei activități.	SC AZOMURES SA a luat următoarele măsuri: A prelucrat cu personalul interesat cauzele și împrejurările producerii accidentului feroviar produs în data de 31.10.2017 între stațiile Comarnic și Câmpina; A reînstruit personalul din procedurile specifice activităților de încărcare și predare-primire a vagoanelor cu mărfuri periculoase.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să analizeze prin acțiuni proprii de supraveghere, modul în care sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii feroviare publice este aplicat și dacă este cazul să solicite CNCF „CFR” SA, corectarea sau reevaluarea de către aceasta a măsurilor pentru ținerea sub control a riscurilor proprii.	S-a întocmit Planul de acțiune nr L.6/23/2019 al SRCF București . În 2018 s-au încheiat contracte pentru lucrări de întreținere Coridor IV L800; L300 (Secțiunile L2, L3, L5); st. Titu și L107 Nucet-Târgoviște Secția L4. Lucrările au constat în înlocuirea de șine, piese aparate de cale, traverse beton, JIL-uri, înlocuit TDJ complet, traverse speciale lemn pe aparatele de cale. Au fost făcute un număr de 19 anagajări la Secția L1, astfel: 5 LFG, 3 meseriași de cale, 3 lăcătuși	Implementată.

	mecanici, 1 sudor, 2 tehnicieni și 5 ingineri.	
"Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA: a) revizuirea specificației tehnice cod ST 21-2008 Reprofilarea bandajelor la osiile vehiculelor feroviare pe strungul subteran tip Hegenscheidt, pentru corelarea cerințelor de calitate cu condițiile de execuție și dotarea tehnică necesară; b) reevaluarea riscurilor generate de pericolul reprezentat de „Neverificarea condițiilor tehnice pe care trebuie să le îndeplinească osiile montate ale vehiculelor feroviare pentru a fi admise în circulație” și dispunerea de măsuri pentru ținerea sub control a acestuia."	Au fost stabilite măsuri tehnico-organizatorice prin Plan de măsuri pentru ținerea sub control a riscurilor asociate procesului de reprofilare a bandajelor locomotivelor la strungul subteran HEGENSCHIEDT	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că administratorul infrastructurii feroviare publice: - revizuieste "Registrul propriu de pericole"; - reevaluează măsurile de ținere sub control a riscurilor generate de nerealizarea mentenanței liniilor CF.	Direcția Linii are în analiză identificarea și evaluarea riscurilor, pentru implementarea și monitorizarea măsurilor de control a riscurilor generate de nerealizarea mentenanței liniilor CF.	În curs de implementare.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că operatorul de transport feroviar: - revizuieste "Registrul propriu de pericole"; - gestionează eficient riscurile generate de nerealizarea mentenanței vagoanelor din dotare precum și de menținerea în exploatare a vagoanelor defecte, prin reevaluarea măsurilor de ținere sub control a acestora.	Au fost actualizate: Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 și Fisa de măsuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Revizia tehnica la compunere a trenurilor - au fost actualizate: Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 și Fisa de măsuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Revizia tehnica în tranzit a trenurilor - au fost actualizate: Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 și Fisa de măsuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Revizia	Implementată.

	tehnica la sosire a trenurilor	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorilor de transport feroviar și deținătorilor de vagoane să verifice dacă dețin sau utilizează vagoane de marfă echipate cu roți monobloc fabricate de SC IOB SA Balș, în luna decembrie 1981, din șarja nr.13831. În cazul în care identifică, la vagoanele aflate în exploatare, roți din această șarjă, aceștia le vor retrage din circulație și vor efectua un control ultrasonic (CUS) complet la aceste roți (control ce va include și determinarea tensiunilor interne).	La nivelul Punctului de lucru Depozit Fetești au fost luate următoarele măsuri: • verificarea tuturor osiilor monobloc, intrate în procesul de reparație (cu ocazia efectuării RR, RIF și RP, pentru identificarea celor fabricate la SC IOB Balș în luna decembrie 1981 din șarja nr. 13931. • verificarea ultrasonică (CUS) completă la toate osiile monobloc. Precizăm că, aceste măsuri au caracter permanent și vor continua să fie aplicate pentru a preveni utilizarea osiilor monobloc din șarja menționată, potențial neconforme. Totodată, menționăm că de la data producerii evenimentului feroviar și până în prezent nu au fost identificate osii monobloc din șarja menționată.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC Rail Force SRL stabilirea tonajului și a modului de remorcare a trenurilor pentru cazul în care se utilizează o locomotivă electrică seria 25500 și o locomotivă electrică seria 16500 și includerea acestuia în prevederile Anexei I din Livretul cu mersul trenurilor de marfă de pe Sucursala Regională de Căi Ferate Brașov ce urmează a fi valabil pentru perioada 2018/2019.	Răspuns CNCFR SA - Direcția Trafic nr. 4/3/82/19.04.2019.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC Rail Force SRL reevaluarea riscurilor asociate activității de transport pe calea ferată respectiv cele generate de pericolul apariției unui incendiu la vehiculele feroviare motoare și dispunerea de măsuri adecvate pentru ținerea sub control a acestora.	S-au reevaluat riscurile asociate activității de transport pe calea ferată și a măsurilor de control în vederea reducerii riscurilor.	Implementată.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să - să	Plan de acțiune nr L.6/24/2019 al SRCF București s-a răspuns cu	Implementată.

analizeze prin acțiuni proprii de supraveghere, modul în care sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii feroviare publice este aplicat și dacă este cazul să solicite CNCF,,CFR”SA, corectarea sau reevaluarea de către aceasta a măsurilor pentru ținerea sub control a riscurilor proprii.	act nr.L6/75/28.03.2019 al Diviziei Liniei, SRCF București. În 2018 s-au încheiat contracte pentru lucrări de întreținere Coridor IV L800; L300 (Secțiile L2, L3, L5); st. Titu și L107 Nucet-Târgoviște Secția L4. Lucrările au constat în înlocuirea de șine, piese aparate de cale, traverse beton, JIL-uri, înlocuit TDJ complet, traverse speciale lemn pe aparatele de cale. Au fost făcute un număr de 19 anagajări la Secția L1, astfel: 5 LFG, 3 meseriași de cale, 3 lăcătuși mecanici, 1 sudor, 2 tehnicieni și 5 ingineri.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR - să solicite operatorului de transport feroviar SC SNTFC “CFR Călători” SA, revizuirea Sistemului de Management al Siguranței, în privința reglementării adecvate a procesului de monitorizare în materie de control al riscurilor.	SNTFC CFR Calatori are in curs de revizuire Manualul Sistemului de Management al Sigurantei Feroviare si Procedura Operationala privind Managementul riscurilor sigurantei feroviare (PO--0-6.1-04/2019).	În curs de implementare.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite - să solicite operatorului de transport feroviar SC SNTFC “CFR Călători” SA, revizuirea Sistemului de Management al Siguranței, în privința reglementării adecvate a modului în care trebuie practică activitatea de învățare după un accident sau incident, a modului în care trebuie practică activitatea de revizuire a măsurilor de control al riscurilor după un accident sau incident, precum și a modului de adoptare a unor măsuri preventive sau corective pentru a preveni repetarea acestuia.	La nivelul S.N.T.F.C. C.F.R. Călători S.A., activitatea de învățare după un accident sau incident feroviar se face prin prelucrarea cazului cu tot personalul interesat în cadrul ședințelor de analiză a siguranței circulației, dar și în cadrul ședințelor de instruire profesională teoretică, insistându-se asupra cauzelor, dar și a modurilor greșite de lucru puse în practică de către personalul în cauză, care au condus la producerea respectivelor accidente sau incidente feroviare.	Implementată.

3.3. Măsurile de siguranță implementate care nu au legătură cu recomandările

În continuare sunt prezentate câteva măsuri luate de ASFR care nu au legătură directă cu recomandările din rapoartele de investigare întocmite de AGIFER.

- organizarea și efectuarea de inspecții de stat la administratorul de infrastructură;
- diseminarea cu sistemul feroviar a prevederilor legislației europene;
- modificarea/actualizarea strategiei de supraveghere a ASFR;

- participarea la ședințele de analiză a siguranței feroviare și la ședințele de instruire teoretică de la operatorii economici cu specific feroviar.

3.4. Context organizational de siguranță

Sistemul feroviar în România este organizat și funcționează în conformitate cu prevederile OUG nr. 12/1998, privind transporturile pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare.

În acest sistem, funcționează și interacționează următoarele entități:

Statul, prin Ministerul Transporturilor.

Administratorul infrastructurii feroviare, CNCF „CFR” SA.

Manageri (gestionari) de infrastructură feroviară, persoane juridice cărora CNCF „CFR” SA le-a vândut sau închiriat secții de infrastructură feroviară neinteroperabilă, în condițiile prevăzute de lege.

Operatorii de transport feroviar de marfă,

Operatorii de transport feroviar de călători,

Operatori feroviari de manevră,

Entități economice care dețin material rulant, pe care îl oferă spre închiriere,

Entități economice care întrețin material rulant, linii de cale ferată și instalații.

Autoritatea Feroviară Română, AFER, în cadrul căreia funcționează trei organisme independente:

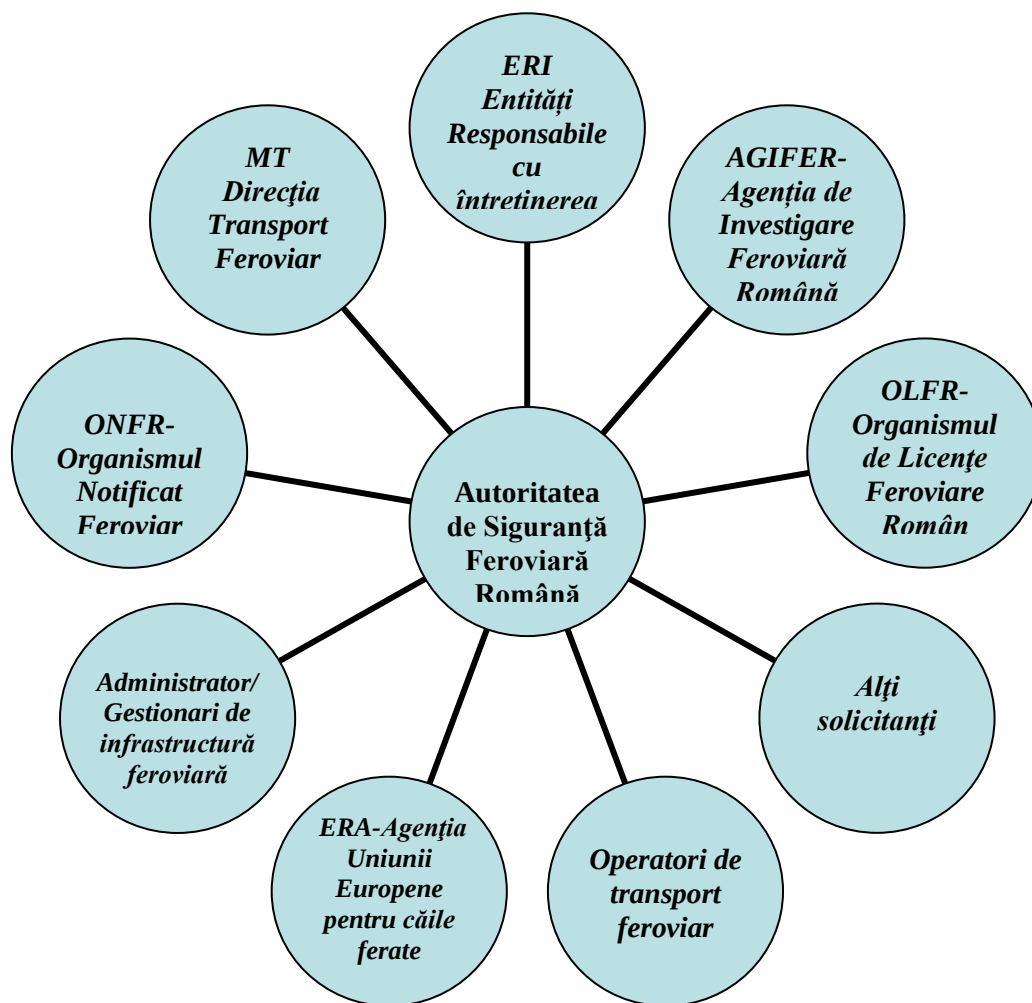
- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR,
- Organismul Notificat Feroviar Român - ONFR,
- Organismul de Licențiere Feroviar Român - OLFR.

Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER.

Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER.

Autoritatea de Reformă Feroviară.

Consiliul de supraveghere feroviar, structură în cadrul Consiliului Concurenței.



PREZENTARE ATRIBUȚII

În continuare sunt prezentate compartimentele din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR, împreună cu principalele atribuții ale acestora, în ordinea în care sunt încadrate în structura organizatorică.

Directorul ASFR

Asigură conducerea executivă a ASFR. Acesta are în principal, atribuții și competențe legate de efectuarea și coordonarea următoarelor activități:

- stabilirea Regulamentului de Funcționare al ASFR;
- stabilirea formei de organizare a ASFR pe compartimente, fiind asigurată reprezentarea în teritoriu, formă pe care o înaintează Consiliului de Conducere al Autorității Feroviare Române - AFER;
- stabilirea criteriilor specifice de selecție a personalului în vederea angajării acestuia la ASFR;
- numirea personalului cu funcții de conducere din cadrul instituției, revocarea acestuia, precum și salarizarea, în limitele prevăzute de legislația în vigoare;
- fundamentarea veniturilor preconizate a fi încasate ca urmare a prestațiilor proprii și luarea deciziei cu privire la utilizarea acestora;
- aprobarea și semnarea documentelor specifice rezultate în urma exercitării atribuțiilor ASFR (certificate, autorizații, atestate, permise și altele asemenea);
- adoptarea strategiei de modernizare și dezvoltare a ASFR și răspunderea cu privire la aplicarea acesteia;
- aprobarea raportului anual al activităților desfășurate de ASFR;

- organizarea și aprobarea transmiterii la Agenția Feroviară Europeană (ERA) a raportului anual al activităților desfășurate de către ASFR;
- reprezentarea ASFR la plenarele și comitetele ERA sau la alte reuniuni similare ale organismelor europene, precum și la alte acțiuni internaționale legate de activitatea specifică a ASFR.

Departamentul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor

Departamentul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor este subordonat directorului ASFR și are ca obiect de activitate următoarele:

- organizarea, verificarea și preluarea responsabilităților, cu privire la activitatea tuturor serviciilor subordonate acestui departament;
- organizarea activității de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor;
- avizarea documentelor elaborate de serviciile/compartimentele din subordine, conform procedurilor în vigoare.

Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Departamentului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor îi revin în principal următoarele atribuții:

- certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și a atelierelor de întreținere;
- certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de călători și a locomotivelor și a atelierelor de întreținere;
- avizarea documentelor elaborate de serviciile/compartimentele din subordine, conform procedurilor în vigoare;
- verificarea și analiza efectuării acțiunilor de control de stat/inspecție de stat/audit;
- actualizarea și publicarea periodică a informațiilor privind documentele emise, conform reglementărilor în vigoare.

Serviciul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Marfă

Acest serviciu este subordonat șefului Departamentului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor și are ca obiect de activitate certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă (ERI) în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 445/2011 și a cadrului de reglementare național. Pentru realizarea obiectului de activitate, Serviciului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Marfă îi revin următoarele atribuții:

- certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă (ERI) și a atelierelor de întreținere conform cerințelor și criteriilor de evaluare prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 445/2011;
- întocmirea raportului anual în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 445/2011;
- participarea în echipele de control de stat/inspecție de stat/audit conform procedurilor proprii ale ASFR;
- completarea declarațiilor de înregistrare în ERADIS a certificatelor emise în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 445/2011;
- asigurarea corespondenței cu Agenția Feroviară Europeană (ERA).

Serviciul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Călători și a Locomotivelor

Serviciul este subordonat șefului Departamentului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor și are ca obiect de activitate certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de călători și a locomotivelor în conformitate cu prevederile cadrului de reglementare național și certificarea entităților care preiau funcții de întreținere. Pentru realizarea obiectelor sale de activitate, Serviciului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vagoanelor de Călători și a Locomotivelor îi revin următoarele atribuții:

- certificarea entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de călători și a locomotivelor, precum și a atelierelor de întreținere conform procedurilor proprii;
- întocmirea raportului anual în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 445/2011;

- participarea în echipele de control de stat/inspecție de stat/audit conform procedurilor proprii ale ASFR.

Departamentul Certificare și Autorizare

Departamentul Certificare și Autorizare este subordonat directorului ASFR și are ca obiect de activitate următoarele:

- organizarea, verificarea și preluarea responsabilităților, după caz, cu privire la activitatea tuturor

serviciilor din structura departamentului;

- organizarea în conformitate cu legislația de specialitate, europeană și națională, a activității de autorizare punere în funcțiune a subsistemelor structurale, a vehiculelor feroviare și a liniilor ferate industriale nou construite, modernizate;
- organizarea activității de certificare și autorizare de siguranță;
- organizarea activității de autorizare a stațiilor de cale ferată și a exploatării liniilor ferate industriale;
- organizarea în conformitate cu legislația de specialitate, europeană și națională, a activității de supraveghere a înregistrării corecte a vehiculelor în Registrul Național al Vehiculelor (RNV).

Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Departamentului Certificare și Autorizare de Siguranță îi revin următoarele atribuții:

- verificarea respectării procedurilor specifice ale ASFR privind:
- autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale, a vehiculelor feroviare și a liniilor ferate industriale nou construite, modernizate;
- certificarea și autorizarea de siguranță;
- autorizarea stațiilor de cale ferată și a exploatării liniilor ferate industriale;
- acordarea autorizațiilor speciale pentru efectuarea transportului de călători pe liniile de metrou.
- avizarea documentelor elaborate de serviciile/compartimentele din subordine, conform procedurilor în vigoare;
- verificarea efectuării acțiunilor de audit de evaluare inițială pentru reînnoirea certificatului de siguranță la operatorii de transport feroviar, respectiv a vizării/reînnoirii autorizației de siguranță la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor stabilite de legislația comunitară și națională în vigoare.

Serviciul Certificare și Autorizare de Siguranță

Serviciul este subordonat șefului Departamentului Certificare și Autorizare de Siguranță și are ca obiect de activitate acordarea certificatelor de siguranță pentru operatorii de transport feroviar, acordarea autorizațiilor de siguranță pentru administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și acordarea autorizației speciale pentru efectuarea transportului de călători pe liniile de metrou. Pentru realizarea obiectului său de activitate, Serviciul Certificare și Autorizare de Siguranță are următoarele atribuții:

- acordarea certificatelor de siguranță pentru operatorii de transport feroviar, modificarea și revocarea părților relevante ale acestora;
- acordarea autorizațiilor de siguranță pentru administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, modificarea și revocarea părților relevante ale acestora;
- acceptarea sistemului de management al siguranței pentru administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și pentru operatorii de transport feroviar;
- acceptarea dispozițiilor adoptate de administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară privind 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;
- acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorii de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea sigură a rețelei implicate;
- evaluarea conformității cu cerințele cadrului de reglementare aplicabil și acordarea autorizației speciale pentru efectuarea transportului de călători pe liniile de metrou;

- efectuarea acțiunilor de audit de evaluare inițială pentru reînnoirea certificatului de siguranță la operatorii de transport feroviar, respectiv a vizării/reînnoirii autorizației de siguranță la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară pentru îndeplinirea cerințelor stabilite de legislația comunitară și națională aplicabilă;
- întocmirea și actualizarea evidenței certificatelor de siguranță/autorizațiilor de siguranță și efectuarea demersurilor necesare pentru publicarea acestora în Buletinul AFER.

Serviciul Autorizare, Punere în Funcțiune Sub sisteme Structurale și Vehicule

Serviciul este subordonat șefului Departamentului Certificare și Autorizare și are ca obiect de activitate autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor feroviare în conformitate cu prevederile HG nr. 877/2010, autorizarea punerii în funcțiune a liniilor ferate industriale nou construite, modernizate în conformitate cu prevederile OMTI nr. 443/2011 și supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale în conformitate cu HG nr. 877/2010. Pentru realizarea obiectelor sale de activitate, Serviciul Autorizare, Punere în Funcțiune Sub sisteme Structurale și Vehicule are următoarele atribuții:

- efectuarea autorizării de punere în funcțiune a subsistemelor structurale, vehiculelor feroviare și liniilor ferate industriale conform specificațiilor în vigoare;
- înregistrarea și evidența autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor structurale, a vehiculelor feroviare și a liniilor ferate industriale conform procedurilor proprii;
- verificarea înregistrării corecte a vehiculelor feroviare în Registrul Național al Vehiculelor (RNV);
- actualizarea și publicarea periodică a informațiilor privind documentele emise, conform reglementărilor în vigoare; întocmirea și actualizarea situației documentelor emise și efectuarea demersurilor necesare pentru publicarea acestora în Buletinul AFER.

Departamentul Inspector Șef

Departamentul Inspector Șef este subordonat directorului ASFR și are ca obiect de activitate următoarele:

- preluarea atribuțiilor și responsabilităților Directorului ASFR, pentru perioada în care acesta se află în delegație, concediu de odihnă, concediu medical mai mult de 24 ore;
- reprezentarea structurilor organizatorice din subordine în relațiile cu celelalte structuri organizatorice din cadrul ASFR;
- elaborarea strategiei de supraveghere a ASFR și verificarea aplicării acesteia;
- organizarea în conformitate cu legislația de specialitate, europeană și națională, a activității Inspectoratelor de Siguranță Feroviară 1-8, precum și a celorlalte compartimente subordonate departamentului;
- organizarea în conformitate cu legislația de specialitate, europeană și națională, a activității de supraveghere, efectuată la:
- operatorii de transport feroviar și la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară;
- entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă certificate și la entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă certificate.
- organizarea în conformitate cu legislația de specialitate a activității de control și inspecție de stat pe rețeaua de transport cu metroul;
- verificarea respectării procedurilor proprii de către compartimentele din subordine în desfășurarea activităților de supraveghere, certificare mecanici de locomotivă, autorizare și atestare personal;
- verificarea îndeplinirii condițiilor necesare recunoașterii centrelor de formare profesională a mecanicilor de locomotivă și a examinatorilor.

Pentru îndeplinirea obiectului de activitate, Șefului de Departament Inspector Șef îi revin următoarele atribuții:

- avizarea documentelor elaborate de către structurile din subordine, conform procedurilor în vigoare ale ASFR;

- evaluarea performanțelor profesionale individuale pentru șefii structurilor organizatorice din subordine directă și aprobarea calificativelor acordate de șefii acestor structuri organizatorice personalului propriu;
- formularea de propuneri privind programele anuale de formare/perfecționare și atestare a salariaților din subordine.

Serviciul Control Siguranța Circulației, Audit

Serviciul Control Siguranța Circulației, Audit este subordonat șefului Departamentului Inspector Șef și are ca obiect de activitate:

- supravegherea în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr.1077/2012, după eliberarea unui certificat de siguranță operatorilor de transport feroviar sau a unei autorizații de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară;
- controlul și inspecția de stat pe rețeaua de transport feroviar și cu metroul;
- asigurarea funcționării serviciului de continuitate;
- efectuarea auditului activităților entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor;
- verificarea îndeplinirii condițiilor pentru recunoașterea centrelor de formare profesională a mecanicilor de locomotivă, respectiv eliberarea declarației de recunoaștere;
- preluarea și tratarea apelurilor de urgență primite prin centrul unic pentru apeluri de urgență - 112.

Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Serviciului Control Siguranța Circulației, Audit îi revin următoarele atribuții:

- întocmirea programelor de continuitate, supraveghere, autorizare și atestare personal;
- efectuarea acțiunilor de control de stat, inspecție de stat și audit la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară publică, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, vehiculelor feroviare altele decât vagoanele de marfă (vehicule feroviare motoare și vehicule feroviare tractate utilizate la transportul feroviar de călători) și ateliere de întreținere, după caz aplicând metodele de siguranță comune stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 1077/2012, Regulamentul (UE) nr. 1158/2010, Regulamentul (UE) nr. 1169/2010, Regulamentul (UE) nr. 445/2011;
- efectuarea controlului și inspecției de stat privind respectarea reglementărilor naționale pe rețeaua de transport feroviar și cu metroul;
- efectuarea controlului și inspecției de stat privind respectarea reglementărilor naționale pe rețeaua de transport feroviar și cu metroul;
- participarea la elaborarea și punerea în aplicare a strategiei de supraveghere;
- analizarea, identificarea măsurilor ce trebuie luate și efectuarea planificării implementării recomandărilor de siguranță adresate ASFR de către AGIFER;
- transmiterea către AGIFER a măsurilor luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandărilor de siguranță;
- gestionarea evidenței statistice a accidentelor și incidentelor produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, pe baza statisticilor primite de la operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul;
- informarea conducerii Ministerului Transporturilor despre accidente, incidente și cazurile/situațiile prevăzute la art. 9 și 10 din „Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor” produse pe rețeaua feroviară și în activitatea de transport cu metroul din România;
- întocmirea raportului anual privind activitățile desfășurate de ASFR în anul precedent. Urmărirea publicării acestuia în Buletinul AFER și pe site-ul ASFR și transmiterea la Agenția Feroviară Europeană până la data de 30 septembrie.

Compartimentul Recunoaștere Centre de Formare Profesională

Acesta este subordonat șefului Serviciului Control Siguranța Circulației, Audit și are ca obiect de activitate verificarea îndeplinirii condițiilor pentru recunoașterea centrelor de formare profesională

a mecanicilor de locomotivă și emiterea declarației de recunoaștere a acestora. Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Compartimentului Recunoaștere Centre de Formare Profesională îi revin următoarele atribuții:

- analizarea dosarelor depuse la ASFR, respectiv verificarea îndeplinirii condițiilor pentru recunoașterea centrelor de formare profesională a mecanicilor de locomotivă;
- emiterea declarației de recunoaștere a centrelor de formare profesională a mecanicilor de locomotivă pentru solicitanții care îndeplinesc condițiile de recunoaștere;
- întocmirea și actualizarea registrului centrelor de formare recunoscute;
- întocmirea și actualizarea situației documentelor emise și efectuarea demersurilor necesare

pentru publicarea acestora în Buletinul AFER.

Dispeceratul 112

Dispeceratul 112 este subordonat Serviciului Control Siguranța Circulației, Audit și are ca obiect de activitate preluarea și tratarea apelurilor de urgență primite prin centrul unic pentru apeluri de urgență - 112. Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Dispeceratul 112 îi revin următoarele atribuții:

- asigurarea în regim de lucru permanent, a activității de preluare a apelurilor de urgență recepționate în Sistemul de Urgență 112 transmise de către Centrele Unice pentru Apeluri de Urgență 112 din țară, prin care sunt raportate accidentele/incidentele feroviare dar și alte fapte și situații în legătură cu activitatea din domeniul feroviar;
- evidențierea tuturor apelurilor de urgență recepționate în Sistemul de Urgență 112;
- informarea operativă a inspectorului de stat care asigură continuitatea din cadrul ASFR, investigatorului de serviciu care asigură continuitatea din cadrul AGIFER precum și a revizorului central de serviciu din cadrul CNCF „CFR” SA, despre toate apelurilor de urgență recepționate în Sistemul de urgență 112, transmise de către Centrele Unice pentru Apeluri de Urgență 112.

Serviciul Certificare Mecanici, Autorizare Personal

Serviciul este subordonat șefului Departamentului Inspector Șef și are ca obiect de activitate:

- certificarea mecanicilor de locomotivă, respectiv eliberarea permisului de mecanic de locomotivă;
- recunoașterea examinatorilor care efectuează evaluarea privind cunoștințele profesionale generale, de material rulant, de infrastructură feroviară și cunoștințele lingvistice ale mecanicilor de locomotivă;
- autorizarea personalului din transportul feroviar și cu metroul;
- atestarea personalului din transportul feroviar și cu metroul;
- certificarea consilierilor de siguranță pentru mărfurile periculoase.

Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Serviciului Certificare Mecanici, Autorizare Personal îi revin următoarele atribuții:

- verificarea dosarelor depuse pentru emiterea permiselor de mecanic de locomotivă și organizarea examenelor de cunoștințe generale pentru mecanicii de locomotivă;
- emiterea permiselor de mecanic de locomotivă;
- întocmirea și actualizarea registrului național de permise - RNP;
- verificarea dosarelor depuse la ASFR, respectiv verificarea îndeplinirii condițiilor pentru recunoașterea examinatorilor;
- emiterea declarației de recunoaștere a examinatorilor, inclusiv pentru cunoștințe lingvistice (în domeniul comunicării și terminologiei specifice exploatării feroviare și procedurilor de siguranță pe infrastructura feroviară din România);
- întocmirea și actualizarea registrului examinatorilor recunoscuți;
- organizarea examenelor și emiterea:
- autorizațiilor personalului cu responsabilități în siguranța circulației din sistemul de transport feroviar și cu metroul;

- atestatelor salariaților de specialitate care asigură formarea, perfecționarea profesională și participarea în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației;
- atestatelor pentru responsabili desemnați cu atribuții în organizarea și conducerea activității feroviare și siguranța circulației din cadrul operatorilor de transport feroviar;
- atestatelor pentru responsabili cu atribuții în gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile și siguranța circulației din cadrul gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă;
- atestatelor pentru responsabili cu siguranța circulației aparținând agenților economici deținători de linii ferate industriale;
- autorizațiilor personalului care participă în comisiile de tratare a transporturilor excepționale;
- atestatelor pentru personalul care întocmește sau verifică proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară.
- organizarea activității de formare profesională, de examinare și de emitere a certificatelor consilierilor de siguranță pentru mărfurile periculoase;
- organizarea cursurilor și a examenelor pentru responsabilii cu sistemul de management al siguranței.

Compartiment Mărfuri Periculoase

Compartimentul Mărfuri Periculoase este subordonat șefului Serviciului Certificare Mecanici, Autorizare Personal și are ca principal obiect de activitate formarea profesională, examinarea și emiterea certificatelor consilierilor de siguranță pentru mărfurile periculoase. Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Compartimentului Mărfuri Periculoase îi revin următoarele atribuții:

- organizarea cursurilor și a examenelor pentru responsabilii cu sistemul de management al siguranței;
- organizarea activității de formare profesională, de examinare și de emitere a certificatelor consilierilor de siguranță pentru mărfurile periculoase;
- gestionarea documentelor privind pregătirea profesională a consilierilor de siguranță pentru mărfurile periculoase;
- participarea la elaborarea reglementărilor privind transportul mărfurilor periculoase.

Compartimentul Recunoaștere Examinatori, Atestare Personal

Compartimentul este subordonat șefului Serviciului Certificare Mecanici, Autorizare Personal și are ca principal obiect de activitate analizarea dosarelor depuse la ASFR, respectiv verificarea îndeplinirii condițiilor pentru recunoașterea examinatorilor, emiterea declarației de recunoaștere a examinatorilor, inclusiv pentru cunoștințe lingvistice (în domeniul comunicării și terminologiei specifice exploatării feroviare și procedurilor de siguranță pe infrastructura feroviară din România), precum și atestarea personalului din transportul feroviar și cu metroul. Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Compartimentului Recunoaștere Examinatori, Atestare Personal îi revin următoarele atribuții:

- analiza dosarelor depuse la ASFR, respectiv verificarea îndeplinirii condițiilor pentru recunoașterea examinatorilor;
- eliberarea declarației de recunoaștere a examinatorilor, inclusiv cea de recunoaștere pentru cunoștințe lingvistice în domeniul comunicării și terminologiei specifice exploatării feroviare în cazul îndeplinirii cerințelor;
- întocmirea, actualizarea și publicarea pe pagina de web ASFR a registrului pentru examinatorii recunoscuți;
- organizarea examenelor și emiterea:
- atestatelor salariaților de specialitate care asigură formarea, perfecționarea profesională și participarea în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației;
- atestatelor pentru responsabili desemnați cu atribuții în organizarea și conducerea activității feroviare și siguranța circulației din cadrul operatorilor de transport feroviar;

- atestatoarelor pentru responsabili cu atribuții în gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile și siguranța circulației din cadrul gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă;
- atestatoarelor pentru responsabili cu siguranța circulației aparținând agenților economici deținători de linii ferate industriale;
- atestatoarelor pentru personalul care întocmește sau verifică proiecte de încărcare necesare efectuării transporturilor excepționale pe calea ferată.
- întocmirea și actualizarea registrului examinatorilor recunoscuți.

Compartimentul Certificare Mecanici

Compartimentul este subordonat șefului Serviciului Certificare Mecanici, Autorizare Personal și are ca principal obiect de activitate analizarea dosarelor depuse pentru emiterea permiselor de mecanic de locomotivă, organizarea examenelor de cunoștințe profesionale generale și emiterea permiselor. Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Compartimentului Certificare Mecanici îi revin următoarele atribuții:

- verificarea dosarelor depuse pentru emiterea permiselor de mecanic de locomotivă și organizarea examenelor de cunoștințe profesionale generale pentru mecanicii de locomotivă;
- emiterea permiselor de mecanic de locomotivă;
- întocmirea și actualizarea registrului național de permise (RNP);
- gestionarea documentelor privind certificarea mecanicilor.

Inspectoratele de Siguranță Feroviară

Inspectoratele de Siguranță Feroviară sunt subordonate șefului Departamentului Inspector Șef și au ca obiect de activitate efectuarea supravegherii în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1077/2012, după eliberarea unui certificat de siguranță operatorilor de transport feroviar sau a unei autorizații de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară, efectuarea controlului și inspecției de stat în transportul feroviar și cu metroul, efectuarea auditului activității entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor, autorizarea/atestarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației și asigurarea funcționării serviciului de continuitate. Pentru îndeplinirea obiectului de activitate, Inspectoratelor de Siguranță Feroviară le revin următoarele atribuții:

- efectuarea controlului și inspecției de stat privind respectarea reglementărilor naționale și internaționale la agenții economici care furnizează produse sau servicii pentru transportul feroviar și cu metroul, în unitățile operatorilor de transport feroviar, la administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară, la deținătorii de linii ferate industriale și vehicule feroviare;
- efectuarea activităților de audit de siguranță;
- întocmirea evidenței, stabilirea și aprobarea duratei de depășire a termenului de finalizare a dosarelor de investigare, atunci când investigarea nu este efectuată de către AGIFER;
- gestionarea evidenței accidentelor și incidentelor produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul;
- participarea în comisii de certificare a mecanicilor de locomotivă, de autorizare și atestare a personalului din sistemul de transport feroviar și cu metroul, conform procedurilor specifice ale ASFR;
- verificarea documentațiilor pentru aprobarea regulamentului tehnic de exploatare, pentru acordarea/vizarea autorizației de exploatare a liniilor ferate industriale și pentru verificarea tehnică periodică în comisie a LFI.

Serviciul Evaluare Sistem Management Risc

Serviciul este subordonat directorului ASFR și are ca obiect de activitate evaluarea adecvării procesului de management al riscului și a rezultatelor acestuia, în conformitate cu prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013, analiza schimbărilor propuse de operatorii economici în conformitate cu Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 și întocmirea

rapoartelor de evaluare a siguranței. Pentru îndeplinirea obiectului de activitate, Serviciului Evaluare Sistem Management Risc îi revin următoarele atribuții:

- evaluarea documentației transmise, prevăzută la art. 4 alin. (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 și emite decizia privitoare la încadrarea schimbărilor din sistemul feroviar;
- evaluarea documentației transmise, prevăzută la Cap.5, pct. 5.2 din Anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 și emite raportul de evaluare a siguranței, în conformitate cu Cap. 5, pct. 5.3 din Anexa I la Regulament;
- participarea la acțiuni de audit în echipele constituite în baza programelor aprobate de conducerea ASFR, mai puțin la cele care îi afectează incompatibilitatea și independența;
- îndeplinește și alte atribuții specifice domeniului său de activitate, date în competența sa prin acte normative sau din dispoziția conducerii ASFR.

Serviciul Reglementări Siguranța Circulației

Serviciul are în subordine Biroul Reglementări Europene este subordonat directorului ASFR și are ca principal obiect de activitate monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță feroviară, precum și elaborarea și/sau avizarea, după caz, și supunerea spre aprobarea Ministerului Transporturilor a proiectelor de reglementări specifice privind siguranța feroviară pentru transportul cu metroul. Pentru îndeplinirea obiectului de activitate, Serviciului Reglementări Siguranța Circulației îi revin următoarele atribuții:

- monitorizarea cadrului de reglementare pentru domeniul feroviar cu cel adoptat la nivelul Uniunii Europene;
- emiterea propunerilor de armonizare a cadrului de reglementare pentru domeniul feroviar cu cel adoptat la nivelul Uniunii Europene; În acest sens, în principal, elaborează și/sau avizează, după caz, și supune spre aprobare Ministerului Transporturilor proiecte de reglementări specifice destinate asigurării compatibilității sistemului național de transport feroviar cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean;
- emiterea propunerilor de dezvoltare a cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare, inclusiv a sistemului de norme naționale de siguranță feroviară definite conform art. 3 lit. h) din Legea nr. 55/2006; În acest caz elaborează și supune spre aprobare Ministerului Transporturilor proiecte de reglementări specifice privind siguranță feroviară, inclusiv pentru transportul multimodal și combinat;
- definirea responsabilităților participanților din sistemul feroviar în scopul transpunerii în regulile naționale de siguranță a obiectivelor și a metodelor de siguranță comune;
- elaborarea și/sau avizarea, după caz, și supunerea spre aprobarea Ministerului Transporturilor a proiectelor de reglementări specifice privind siguranță feroviară pentru transportul cu metroul;
- participarea la elaborarea de reglementări specifice pentru efectuarea transporturilor de mărfuri periculoase;
- respectarea procedurilor referitoare la avizarea/aprobarea de către Ministerul Transporturilor reglementărilor specifice transportului feroviar și cu metroul care au fost elaborate, actualizate și/sau avizate de către ASFR;
- efectuarea de acțiuni de dezbatere a proiectelor de acte normative elaborate cu factorii interesați din sistemul feroviar și cu alte autorități naționale de siguranță din statele membre ale Uniunii Europene, precum și a actelor normative emise, în vederea aplicării întocmai a acestora, cu toți factorii interesați din sistemul feroviar;
- efectuarea acțiunilor de control, inspecție de stat și audit de siguranță la entitățile din sistemul feroviar, atunci când directorul ASFR dispune în acest sens.

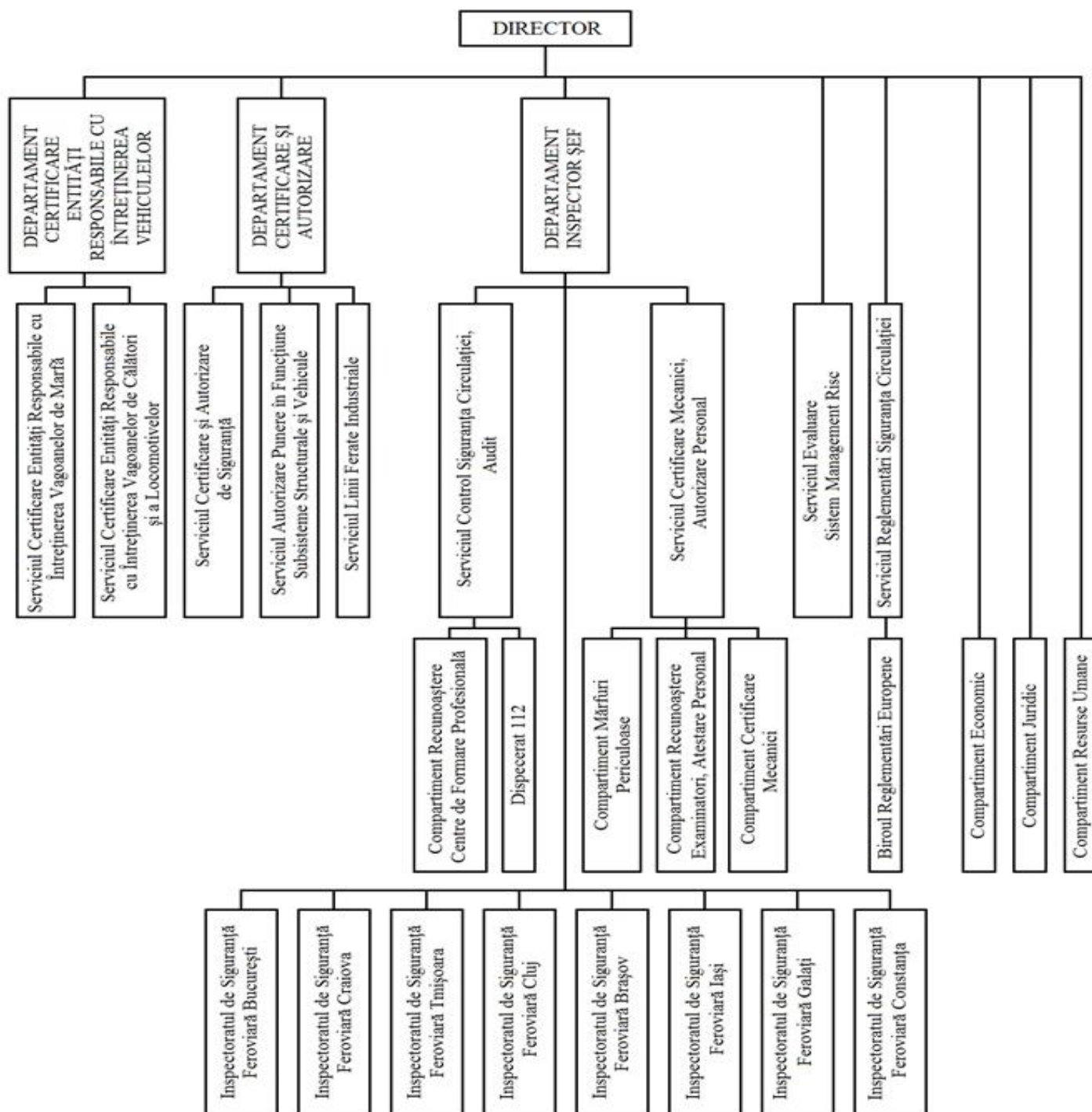
Biroul Reglementări Europene

Este subordonat șefului Serviciului Reglementări Siguranța Circulației și are ca principal obiect de activitate monitorizarea și armonizarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare.

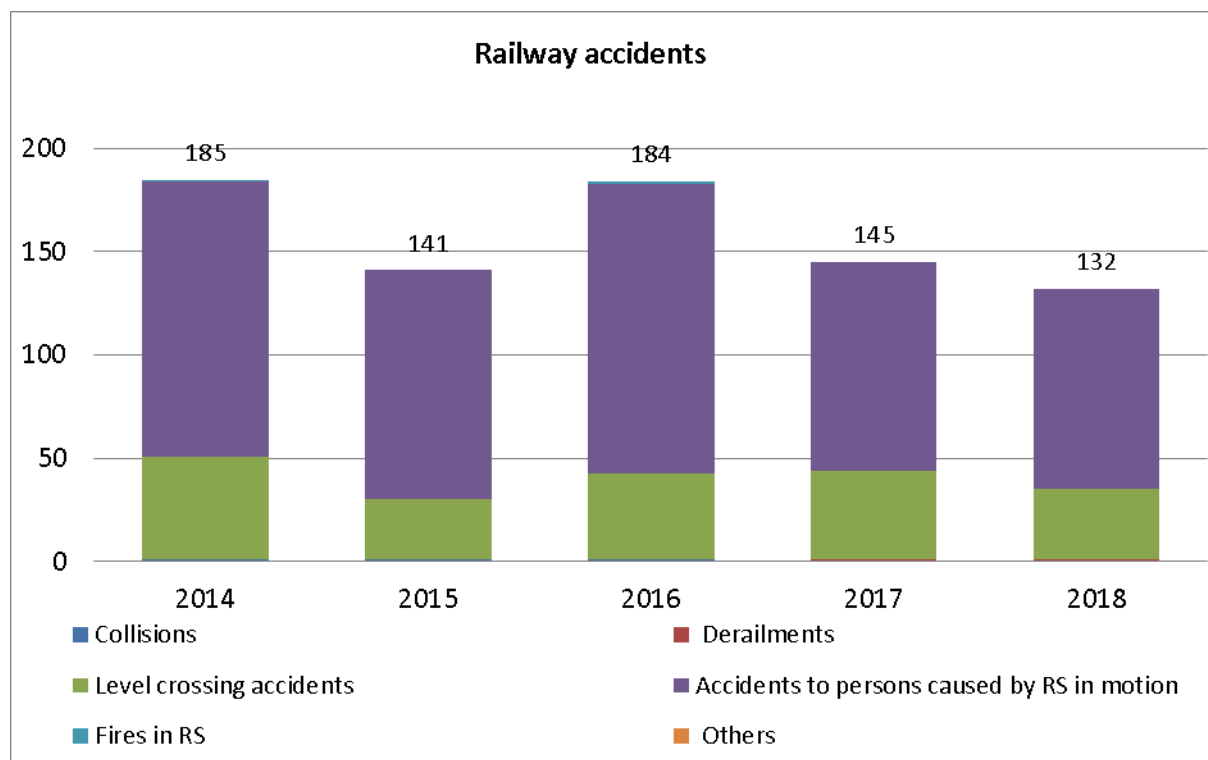
inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță, cu cel adoptat de Uniunea Europeană. Pentru îndeplinirea obiectului de activitate, Biroului Reglementări Europene îi revin următoarele atribuții:

- gestionarea și armonizarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare;
- stabilirea și clasificarea normelor naționale de siguranță cu caracter obligatoriu și notificarea Comisiei Europene, prin Ministerul Transporturilor, conform Legii nr. 55/2006;
- gestionarea și armonizarea din punct de vedere tehnic a normelor naționale de siguranță și a normelor naționale tehnice de referință în vederea simplificării și/sau eliminării acelor norme care nu sunt conforme cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cerințele esențiale;
- respectarea procedurilor referitoare la elaborarea și promovarea, modificarea sau avizarea, după caz, de norme naționale de siguranță pentru armonizarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare cu cel adoptat de Uniunea Europeană;
- monitorizarea normelor de siguranță naționale adoptate pentru asigurarea compatibilității sistemului național de transport feroviar convențional cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean;
- efectuarea acțiunilor de dezbatere cu factorii interesați a regulamentelor, deciziilor și recomandărilor europene;
- efectuarea acțiunilor de control, inspecție de stat și audit de siguranță la entitățile din sistemul feroviar, atunci când directorul ASFR dispune în acest sens;
- actualizarea bazei de date de pe pagina web ASFR de pe site-ul AFER, care conține reglementări specifice din domeniul transportului feroviar și cu metroul (ordine, hotărâri de guvern, legi, directive, regulamente, decizii, recomandări, etc.) și transmiterea datelor cu privire la acestea către personalul interesat.

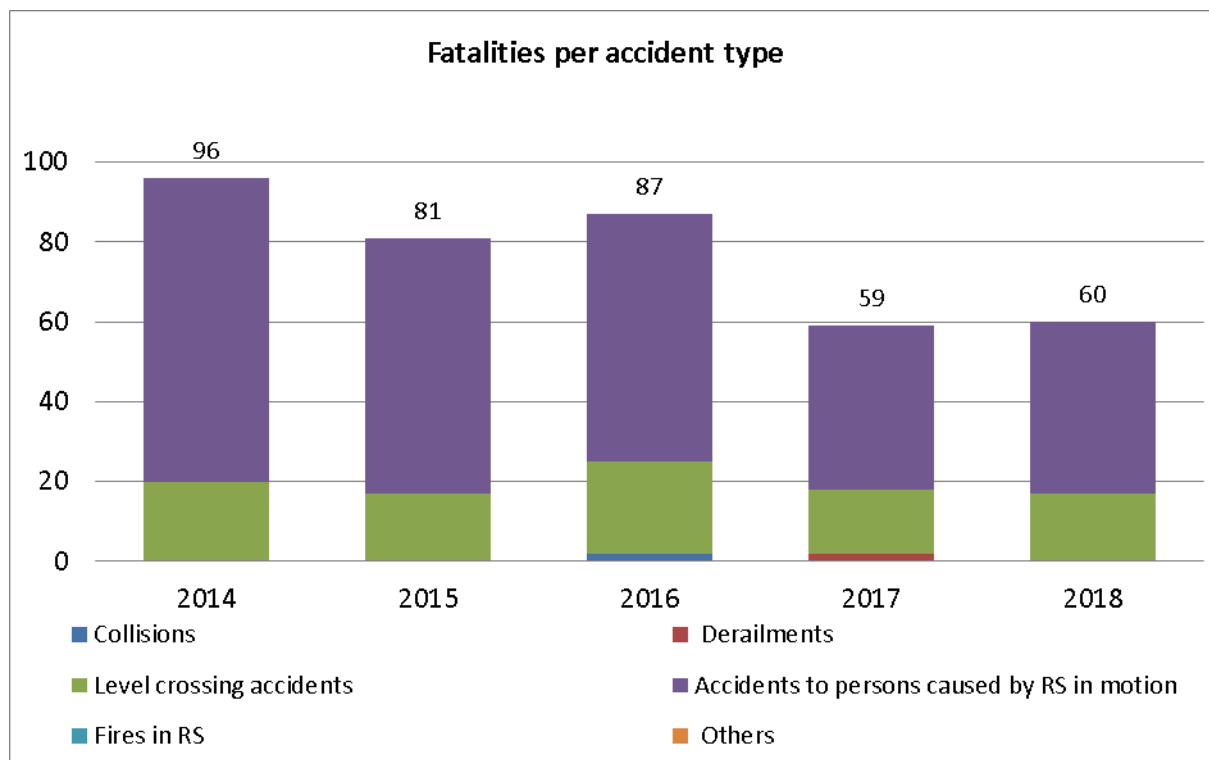
AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ - ASFR



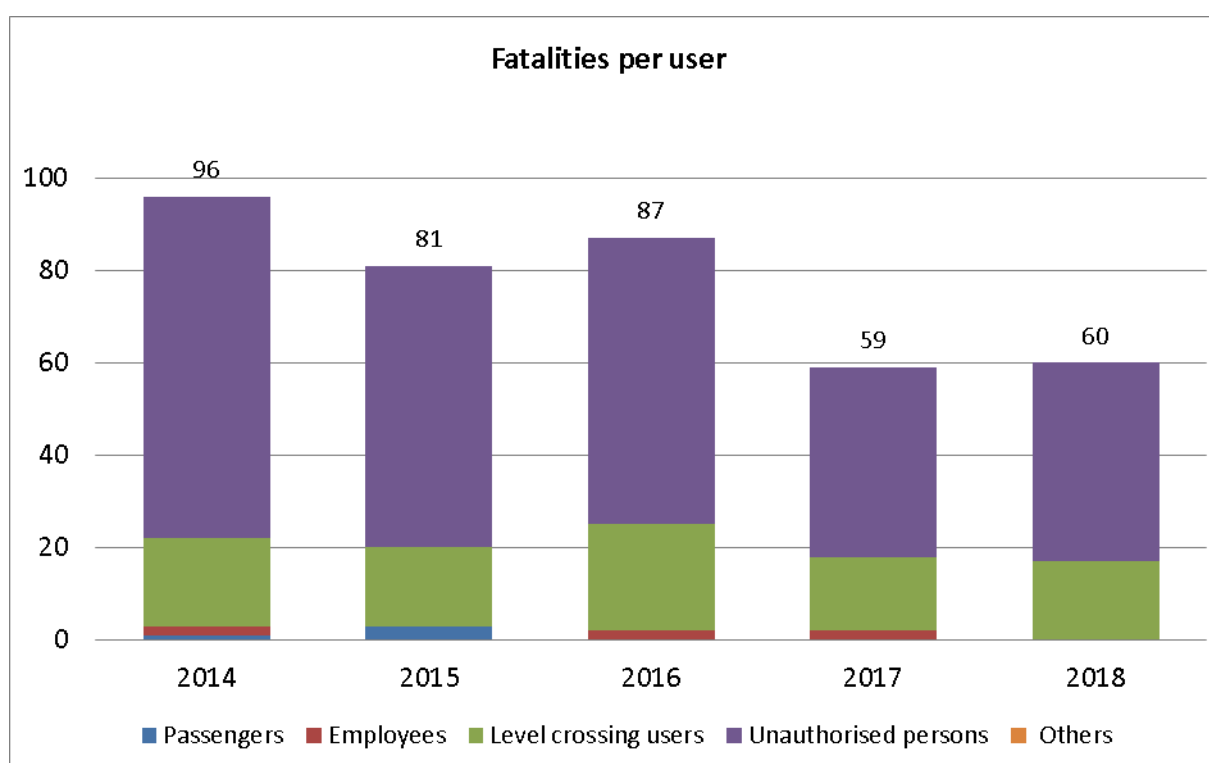
4. Performanțe de siguranță



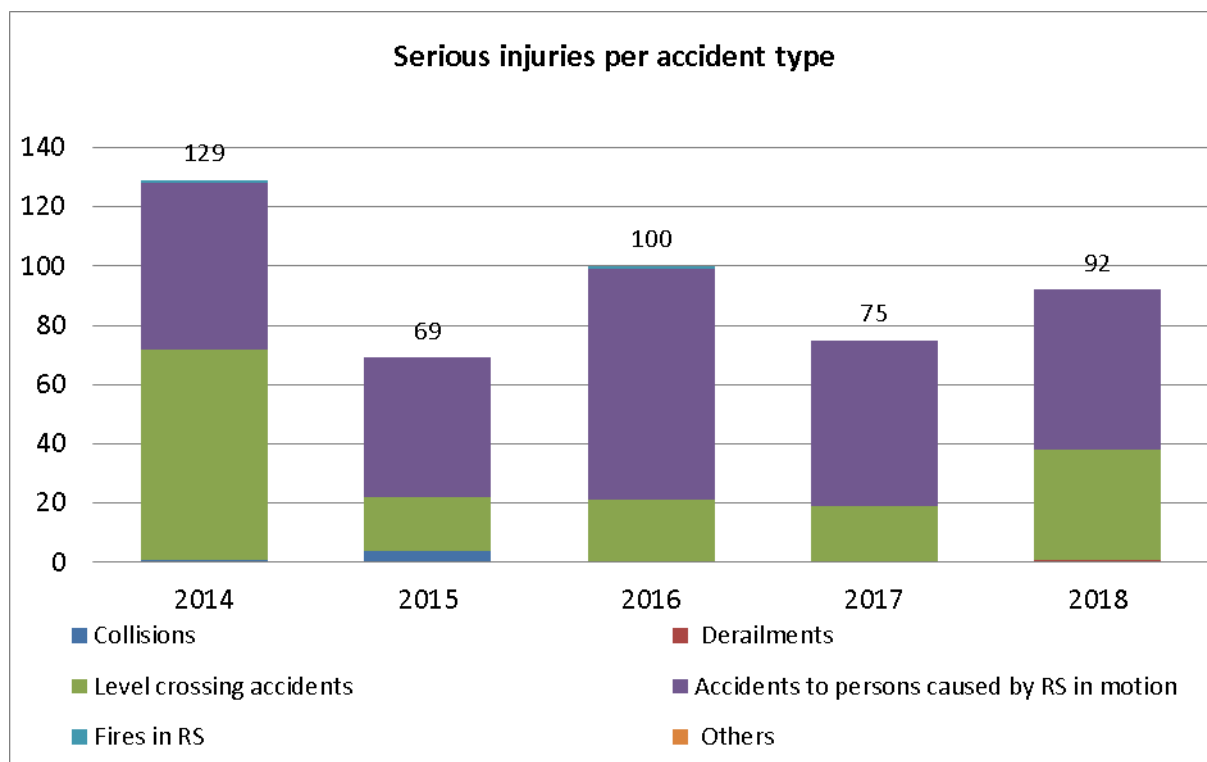
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2014	1	0	50	133	1	0	185
2015	1	0	29	111	0	0	141
2016	1	0	42	140	1	0	184
2017	0	1	43	101	0	0	145
2018	0	1	34	97	0	0	132



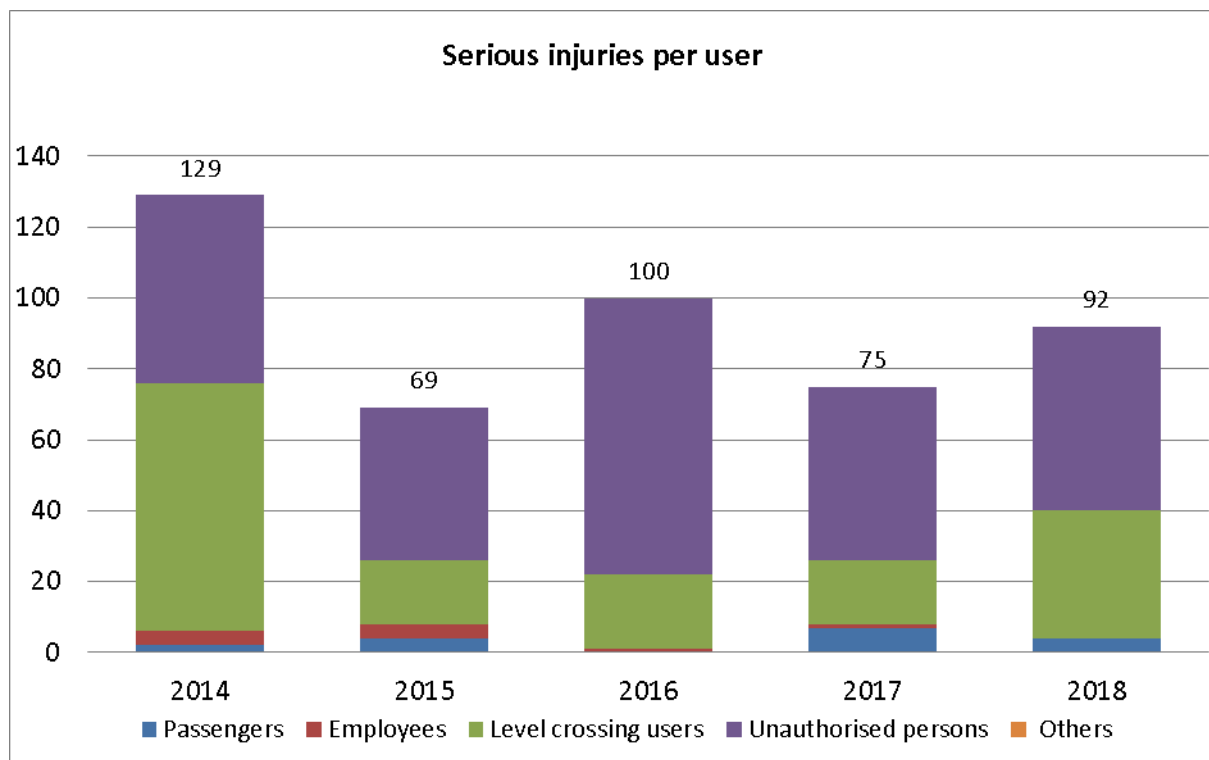
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2014	0	0	20	76	0	0	96
2015	0	0	17	64	0	0	81
2016	2	0	23	62	0	0	87
2017	0	2	16	41	0	0	59
2018	0	0	17	43	0	0	60



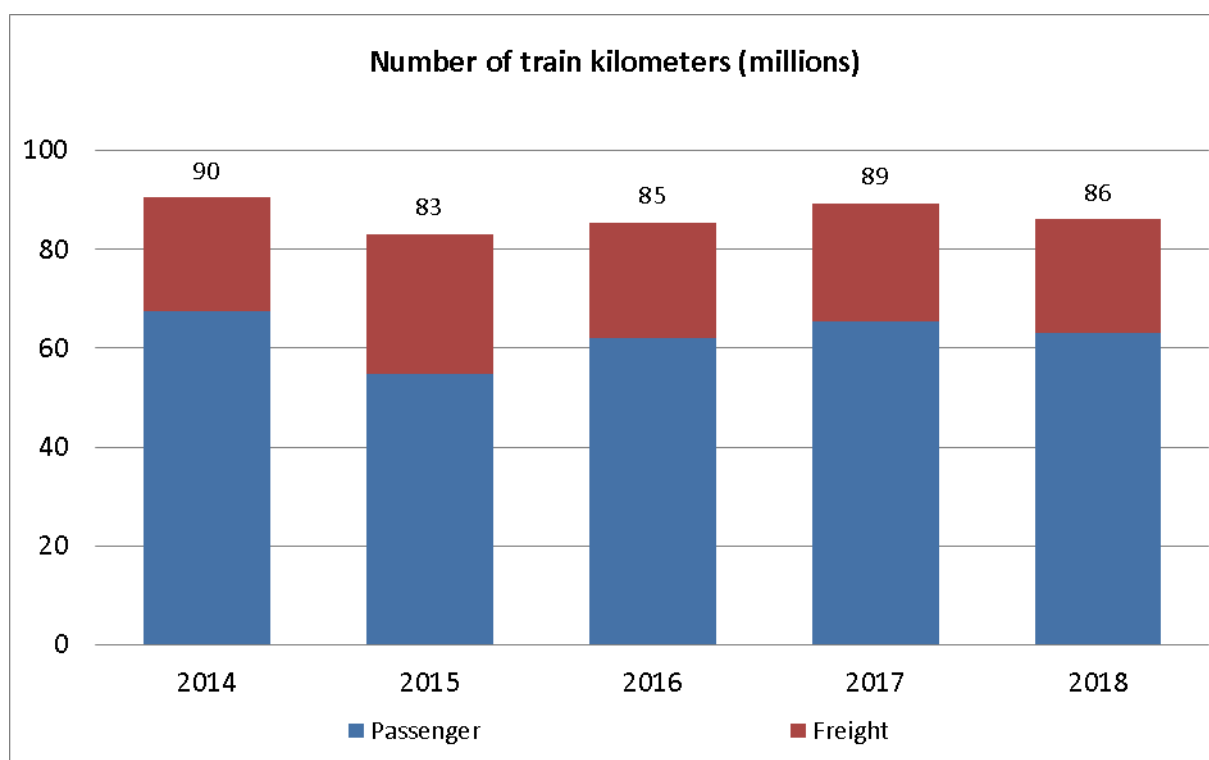
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2014	1	2	19	74	0	96
2015	3	0	17	61	0	81
2016	0	2	23	62	0	87
2017	0	2	16	41	0	59
2018	0	0	17	43	0	60



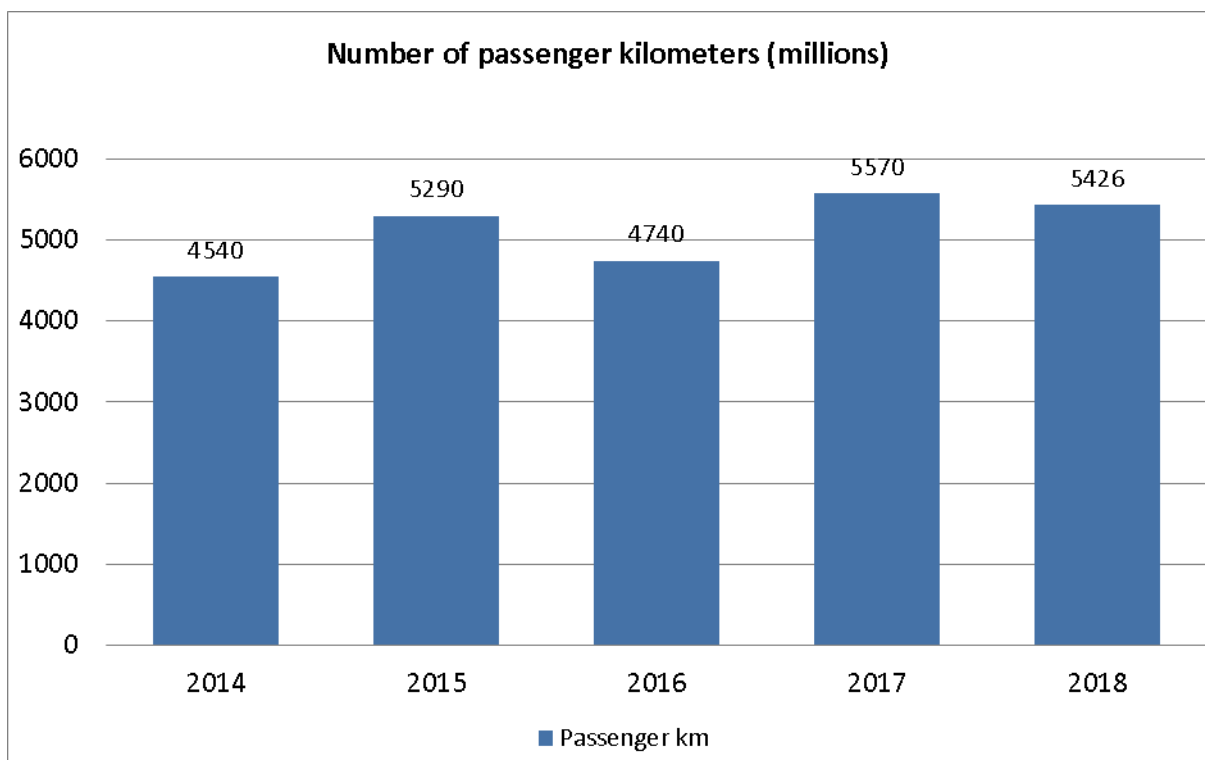
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2014	1	0	71	56	1	0	129
2015	4	0	18	47	0	0	69
2016	0	0	21	78	1	0	100
2017	0	0	19	56	0	0	75
2018	0	1	37	54	0	0	92



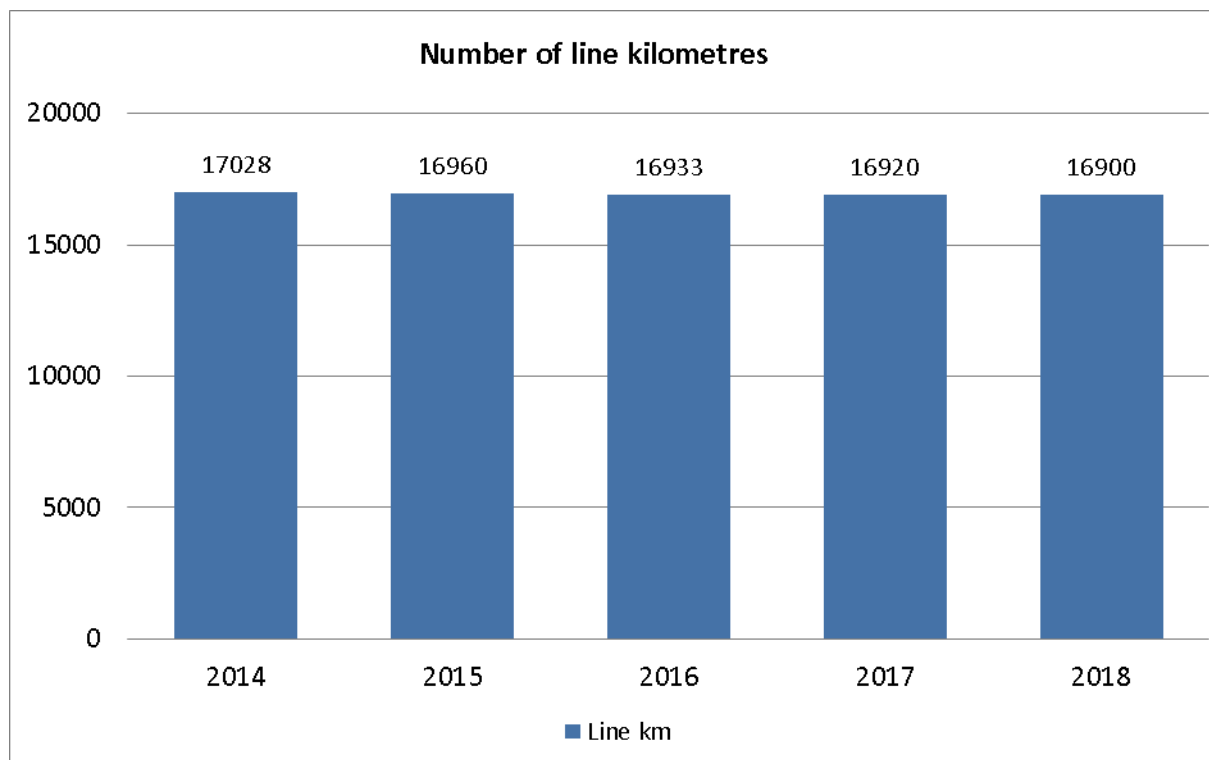
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2014	2	4	70	53	0	129
2015	4	4	18	43	0	69
2016	0	1	21	78	0	100
2017	7	1	18	49	0	75
2018	4	0	36	52	0	92



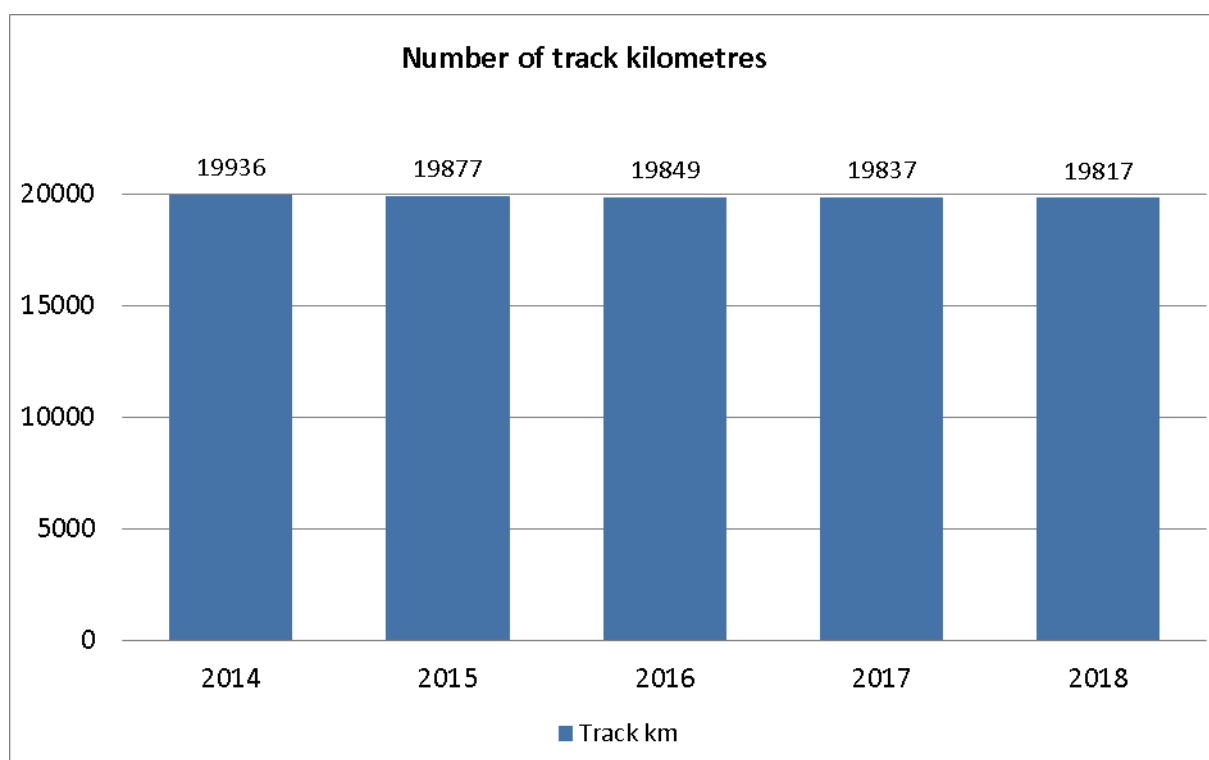
Year	Passenger	Freight	Total
2014	67	23	90
2015	55	28	83
2016	62	23	85
2017	65	24	89
2018	63	23	86



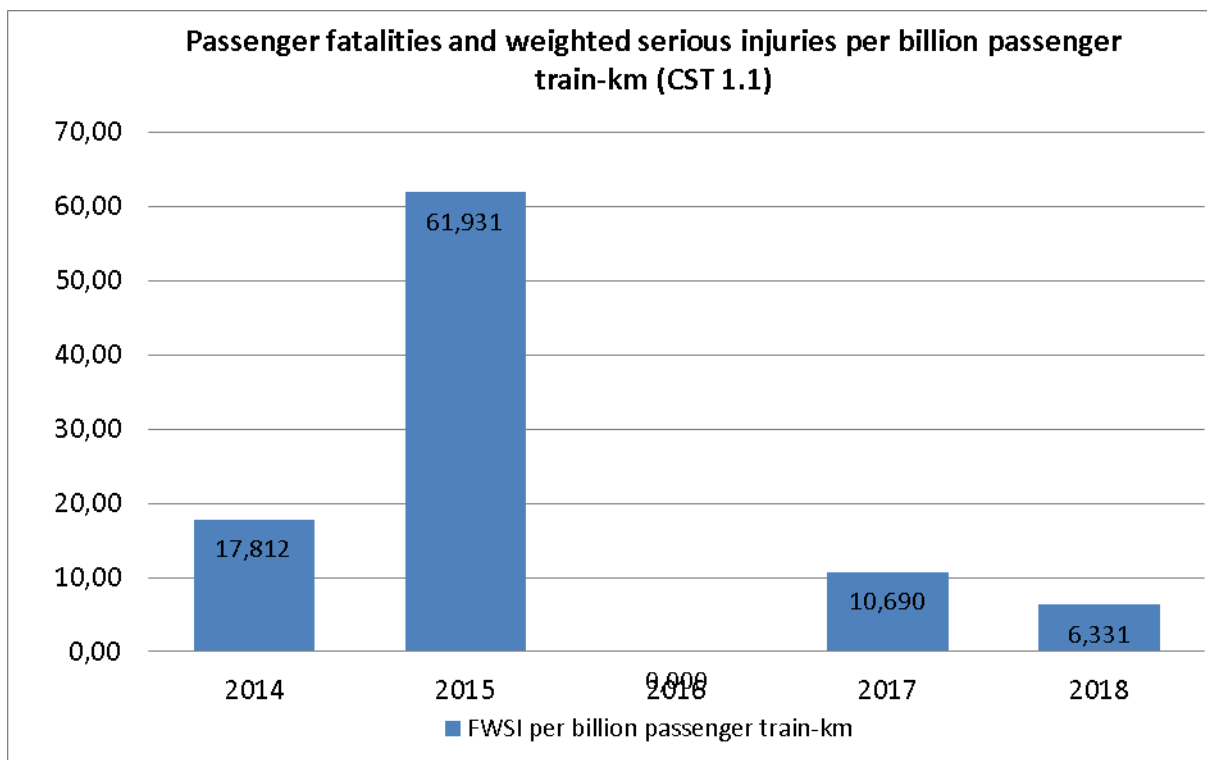
Year	Passenger km
2014	4540
2015	5290
2016	4740
2017	5570
2018	5426



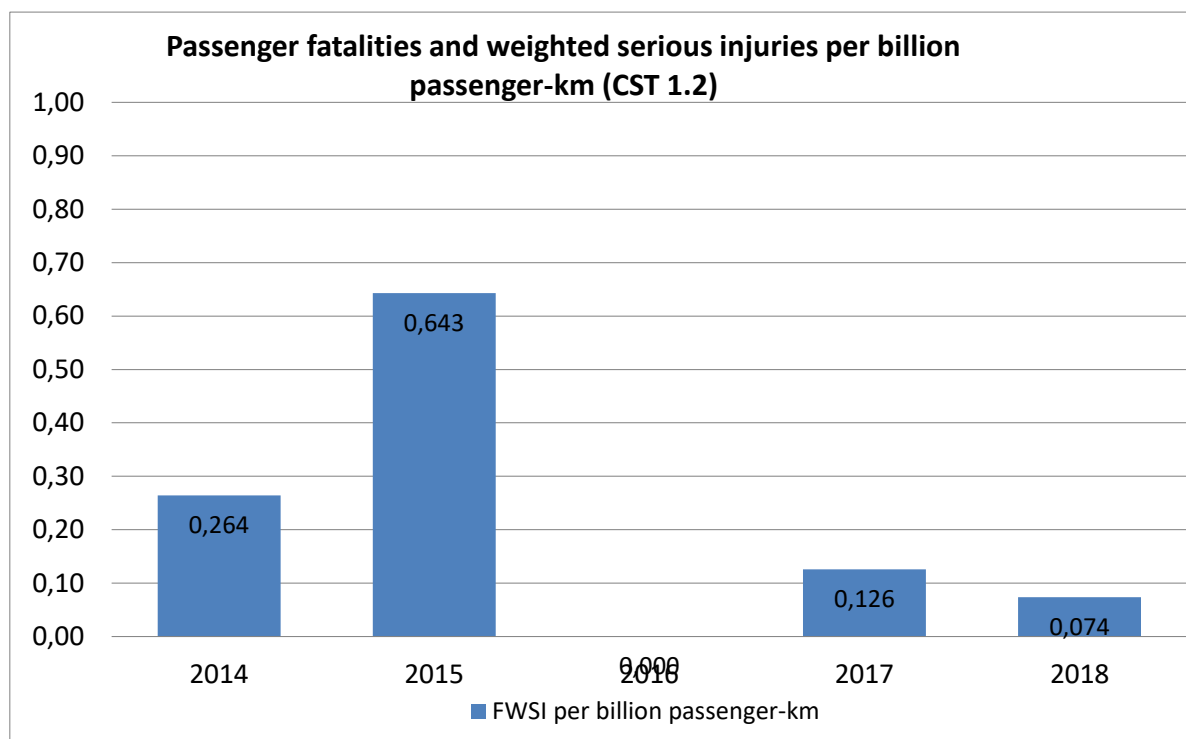
Year	Line km
2014	17028
2015	16960
2016	16933
2017	16920
2018	16900



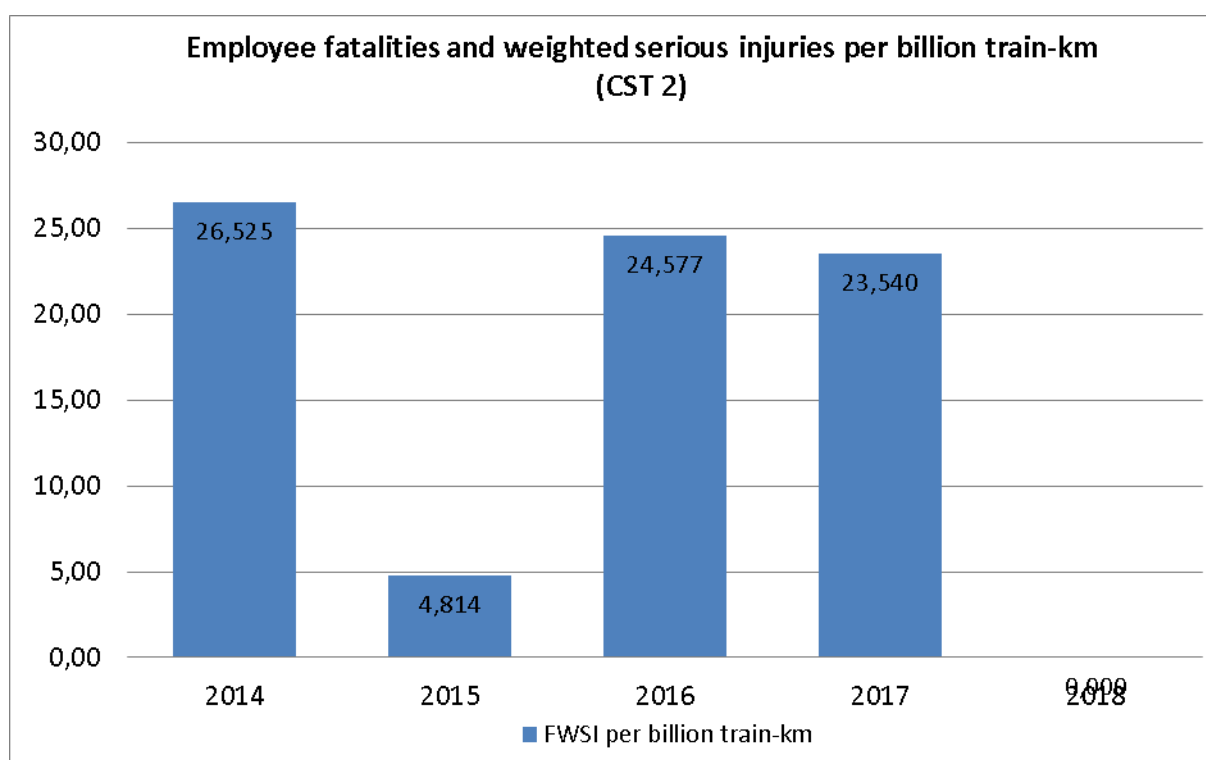
Year	Track km
2014	19936
2015	19877
2016	19849
2017	19837
2018	19817



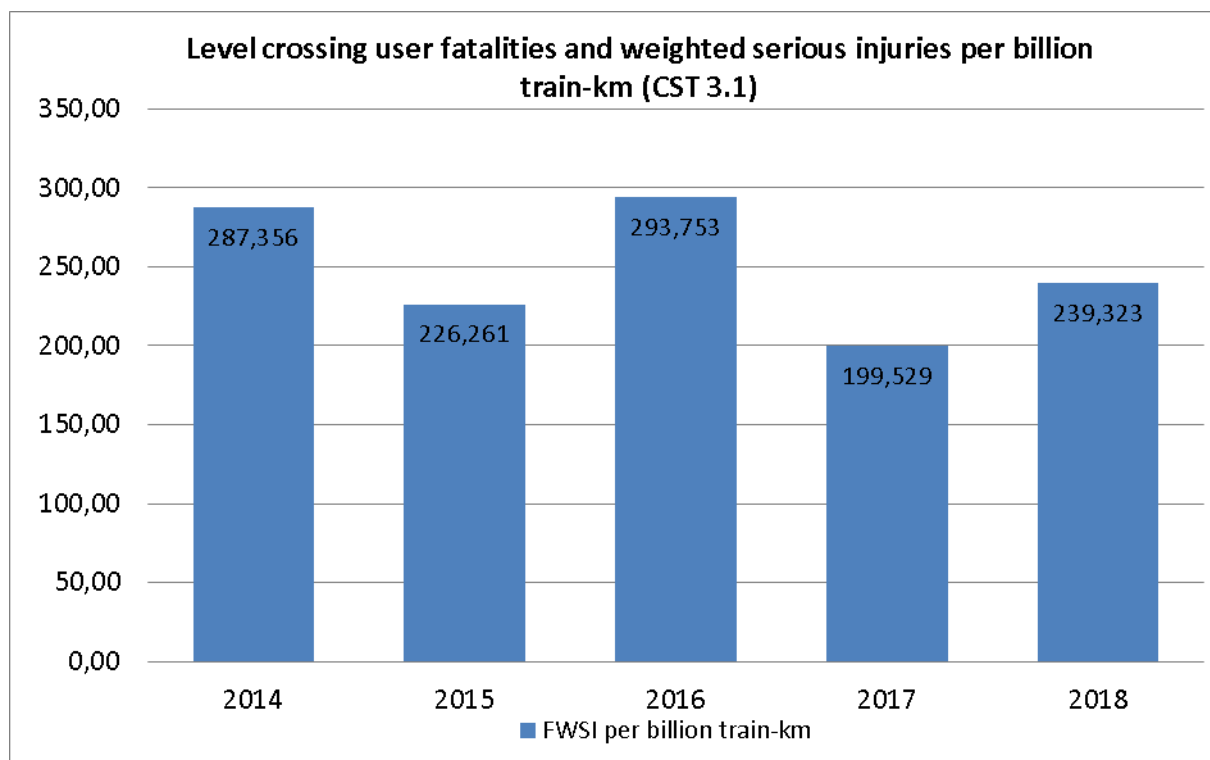
Year	Passengers fatalities	Serious injuries	Number of train-km (millions)	FWSI per billion passenger train-km
2014	1	2	67,370	17,812
2015	3	4	54,900	61,931
2016	0	0	61,991	0,000
2017	0	7	65,484	10,690
2018	0	4	63,180	6,331



Year	Passengers fatalities	Serious injuries	Number of passenger km (millions)	FWSI per billion passenger-km
2014	1	2	4539,670	0,264
2015	3	4	5289,680	0,643
2016	0	0	4740,000	0,000
2017	0	7	5570,000	0,126
2018	0	4	5426,400	0,074

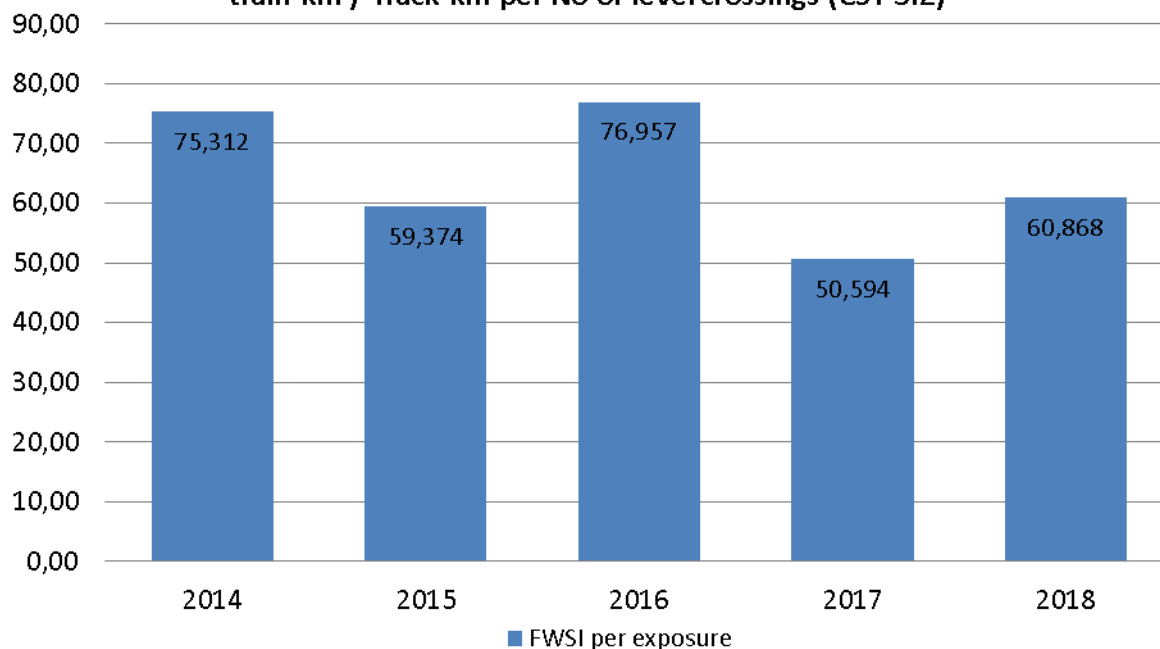


Year	Employees fatalities	Serious injuries	Number of train-km (millions)	FWSI per billion train-km
2014	2	4	90,480	26,525
2015	0	4	83,090	4,814
2016	2	1	85,446	24,577
2017	2	1	89,210	23,540
2018	0	0	86,076	0,000



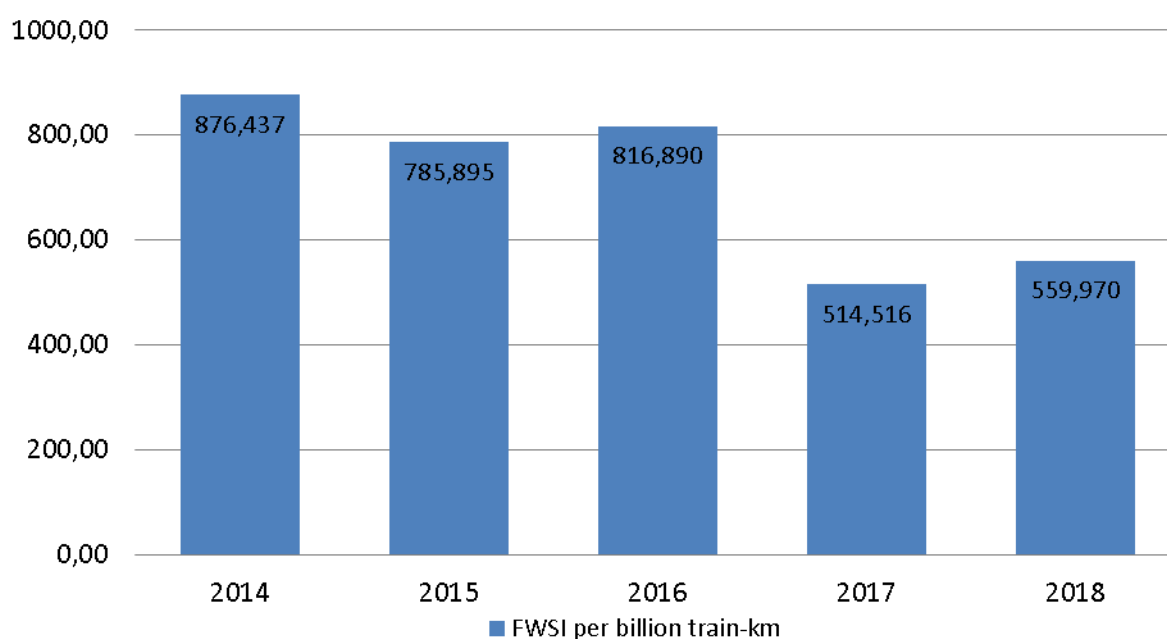
Year	LC users fatalities	Serious injuries	Number of train-km (millions)	FWSI per billion train-km
2014	19	70	90,480	287,356
2015	17	18	83,090	226,261
2016	23	21	85,446	293,753
2017	16	18	89,210	199,529
2018	17	36	86,076	239,323

Level crossing user fatalities and weighted serious injuries per billion train-km / Track-km per No of level crossings (CST 3.2)

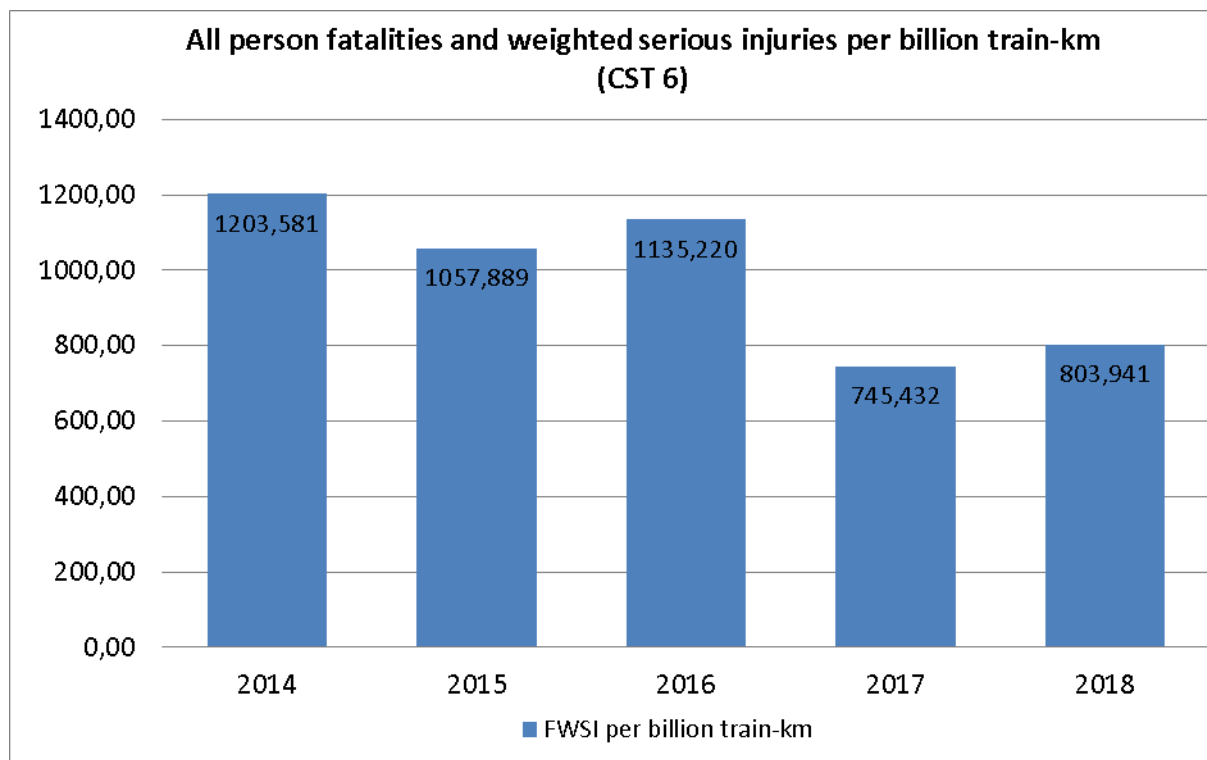


Year	LC users fatalities	Serious injuries	Number of train km (millions)	Number of track km	Number of active and passive LC	FWSI per exposure
2014	19	70	90,480	19936,244	5225	75,312
2015	17	18	83,090	19876,874	5216	59,374
2016	23	21	85,446	19848,980	5200	76,957
2017	16	18	89,210	19836,830	5030	50,594
2018	17	36	86,076	19816,648	5040	60,868

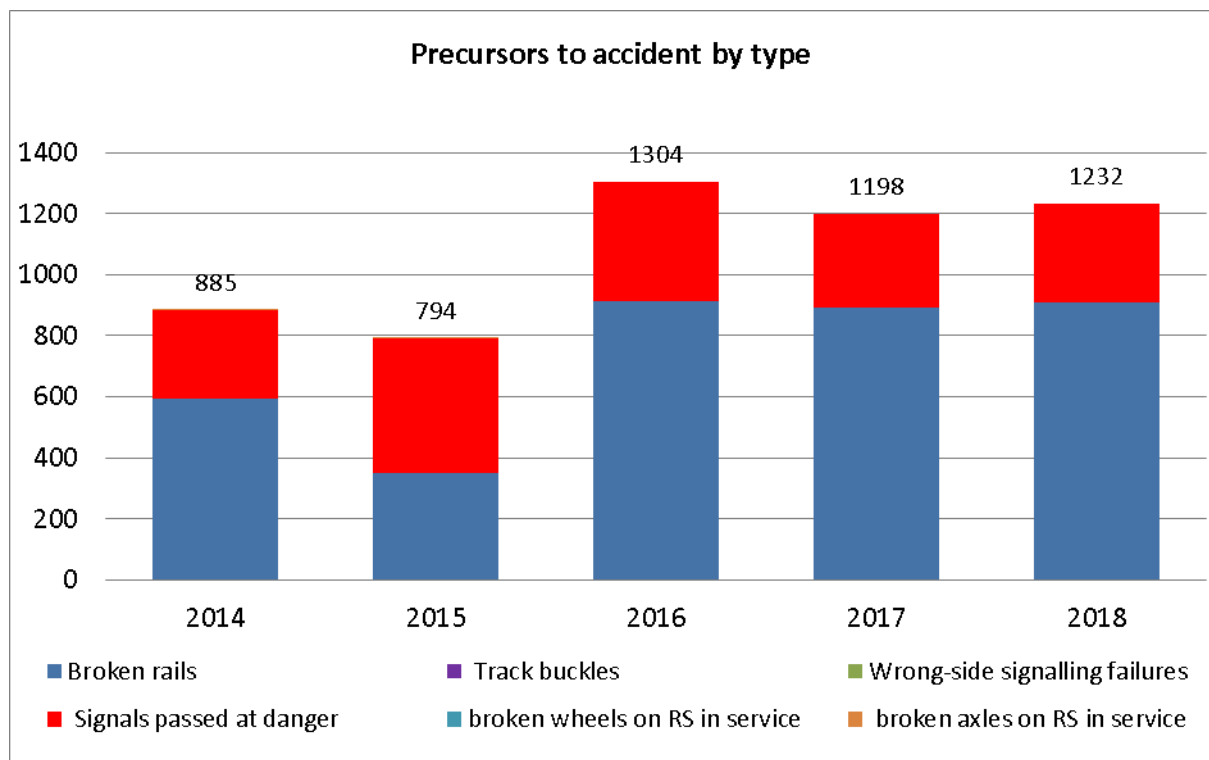
Unauthorized person fatalities and weighted serious injuries per billion train-km (CST 5)



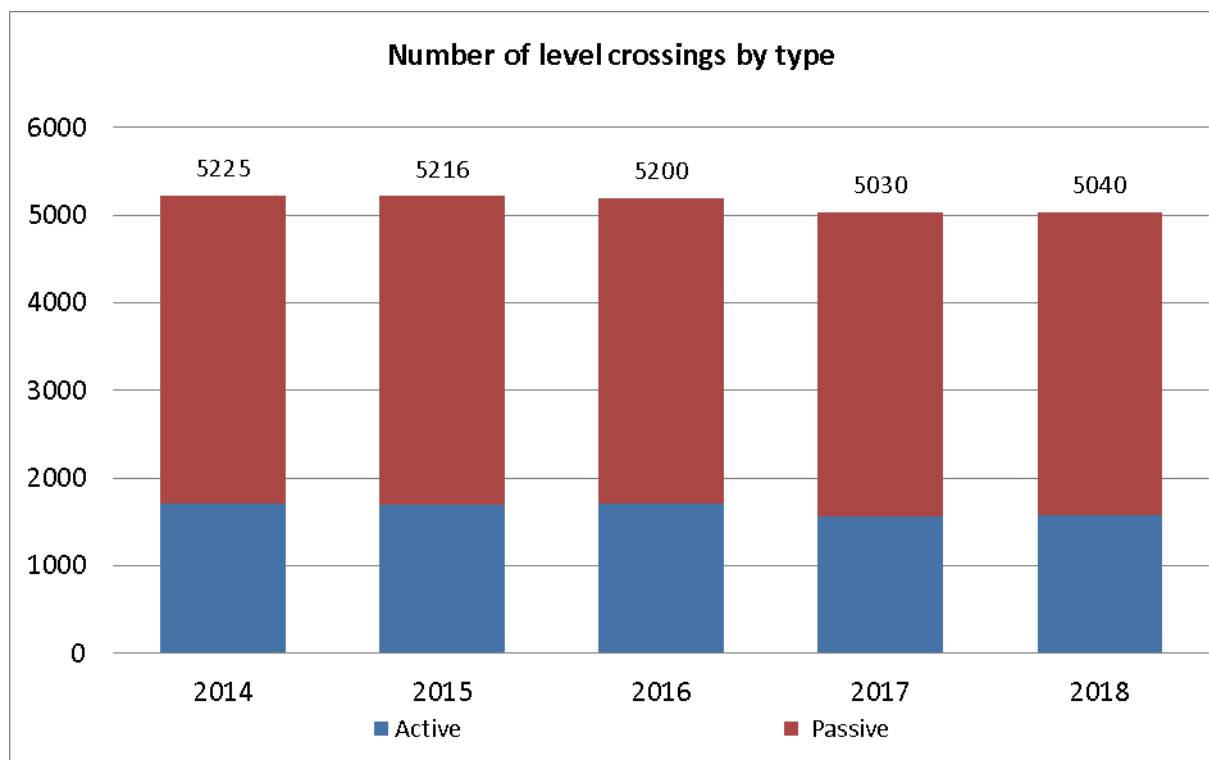
Year	Unauthorized persons fatalities	Serious injuries	Number of train-km (millions)	FWSI per billion train-km
2014	74	53	90,480	876,437
2015	61	43	83,090	785,895
2016	62	78	85,446	816,890
2017	41	49	89,210	514,516
2018	43	52	86,076	559,970



Year	Total persons fatalities	Serious injuries	Number of train-km (millions)	FWSI per billion train-km
2014	96	129	90,480	1203,581
2015	81	69	83,090	1057,889
2016	87	100	85,446	1135,220
2017	59	75	89,210	745,432
2018	60	92	86,076	803,941



Year	Broken rails	Track buckles	Wrong-side signalling failures	Signals passed at danger	broken wheels on RS in service	broken axles on RS in service	Total
2014	593	3	0	288	0	1	885
2015	349	0	0	444	0	1	794
2016	912	0	1	391	0	0	1304
2017	891	1	0	306	0	0	1198
2018	909	0	0	323	0	0	1232



Year	Active	Passive	Total
2014	1710	3515	5225
2015	1701	3515	5216
2016	1707	3493	5200
2017	1570	3460	5030
2018	1581	3459	5040

5. Legislația și reglementările UE

Referire la cerință: art. 19 (b) din Directiva (UE) 2016/798 și art. 19 (e) din Directiva (UE) 2016/798.

5.1. Modificări în legislație și reglementări

Modificări importante în punerea în aplicare a cadrului legal al UE (de exemplu RSD, IOD, alte directive relevante, regulament și legislație secundară, inclusiv modificarea domeniului de aplicare);

- Nu au fost emise acte normative referitoare la Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară.

Revizuirea implementării companiilor operaționale a noului cadru de reglementare al UE, privind: materialul rulant, infrastructura, personalul care îndeplinește sarcini critice pentru siguranță, competențele personalului și instruirea;

- Nu a fost cazul.

Derogări decise în conformitate cu articolul 15 din Directiva (UE) 2016/798 (Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (ERI))

- Nu au fost adoptate derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea în conformitate cu articolul nr. 15 din Directiva (UE) nr. 2016/798.

Modificări ale legislației / regulamentului în urma Recomandării privind siguranța a Organismului Național de Investigare NIB [articolul 26 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/798]

- Nu a fost cazul, deoarece AGIFER nu a emis recomandări înscrise în rapoartele de investigare care să vizeze modificări sau completări ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

5.2. Derogare în conformitate cu art. 15 RSD

Modificări ale legislației / regulamentului în urma recomandărilor și avizelor agenției în conformitate cu RSD [articolul 32 din Directiva (UE) 2016/798 și art. 13 din Regulamentul UE 2016/796];

- Nu a fost cazul.

6. Certificări de siguranță, autorizații de siguranță și alte certificate emise de ASFR

Referire la cerință: art. 16 din Directiva (UE) 2016/798, art. 19 (c) din Directiva (UE) 2016/798, art. 24 din Directiva (UE) 2016/797, art.7 din Regulamentul Comisiei nr. 445/2011, art.14 din Directiva 2007/59 / CE și art. 20 din Directiva 2007/59 / CE).

6.1. Certificate de siguranță unice și autorizații de siguranță

Situația numărului certificatelor de siguranță, a autorizațiilor de siguranță și a beneficiarilor (numele companiilor), precum și a informațiilor referitoare la noile modificări sau la modificările aduse certificatelor și autorizațiilor din anul de raportare:

Numărul și beneficiarii de noi certificate de siguranță:

- Au fost emise 2 certificate de siguranță partea A noi pentru următorii beneficiari:
 - RELOC S.A.;
 - FEREST RAIL SERVICES S.R.L.;
- Au fost emise 6 certificate de siguranță partea B noi pentru următorii beneficiari:

- ISAF – SOCIETATEA DE SEMNALIZARE SI AUTOMATIZARE FERROVIARA S.A. - 2 certificate;
 - RELOC S.A. - 1 certificat;
 - FEREST RAIL SERVICES S.R.L. - 3 certificate;
- Numărul și beneficiarii certificatelor de siguranță reînnoite:
- Au fost emise 20 de certificate de siguranță partea A reînnoite pentru următorii beneficiari:
 - TRANS BLUE S.R.L.;
 - CONSTANTIN GRUP S.R.L.;
 - ROFERSPED S.A.;
 - CONPET S.A.;
 - ISAF – SOCIETATEA DE SEMNALIZARE SI AUTOMATIZARE FERROVIARA S.A.;
 - GP RAIL CARGO S.A.;
 - INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT SI CONSTRUCTII CAI FERATE S.R.L.;
 - TMK - REȘIȚA S.A.;
 - GRUP FERROVIAR ROMAN S.A.;
 - VEST TRANS RAIL S.R.L.;
 - SOFTRANS S.R.L.;
 - ASICAR S.R.L.;
 - REGIO CĂLĂTORI S.R.L.;
 - RAIL CARGO CARRIER- ROMÂNIA S.R.L.;
 - MECANO SERV S.R.L.;
 - MIRO CARGO S.R.L.;
 - DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L.;
 - INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L. ;
 - TIM RAIL CARGO S.R.L.;
 - OIL TERMINAL S.A..
 - Au fost emise 25 de certificate de siguranță partea B, reînnoite, pentru următorii beneficiari:
 - TRANS BLUE S.R.L.;
 - CONSTANTIN GRUP S.R.L.;
 - SILVA LOGISTIC SERVICES S.R.L.;
 - ROFERSPED S.A.;
 - CONPET SA - 2 certificate;
 - GP RAIL CARGO S.A.;
 - INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT SI CONSTRUCTII CAI FERATE S.R.L.;
 - TMK - REȘIȚA S.A.;
 - GRUP FERROVIAR ROMAN S.A.;
 - VEST TRANS RAIL S.R.L.;
 - RAIL OPERATIONS S.R.L.;
 - SOFTRANS S.R.L.;
 - ASICAR S.R.L.;
 - REGIO CĂLĂTORI S.R.L.;
 - RAIL CARGO CARRIER- ROMÂNIA S.R.L.;
 - MIRO CARGO S.R.L.;
 - TRADE TRANS COMBI S.R.L.;
 - DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L.;
 - FOX Rail Zrt.;
 - INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L.;
 - TIM RAIL CARGO S.R.L.;
 - CEFMUR S.A.;

- OIL TERMINAL S.A. - 2 certificate;

Numărul și beneficiarii certificatelor de siguranță modificate (de exemplu, pentru extinderi sau reduceri ale domeniului de aplicare ...):

- Au fost emise 6 certificate de siguranță partea A actualizate/modificate pentru următorii beneficiari, ca urmare a modificării datelor de identificare și a extinderii activității:
 - INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT SI CONSTRUCTII CAI FERATE S.R.L.;
 - Societatea Națională de TrANSPort Feroviar de Marfă „CFR MARFĂ” S.A.;
 - GRUP FERROVIAR ROMAN S.A.;
 - GP RAIL CARGO S.A.;
 - CARGO TRANS VAGON S.A.;
 - DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L.
- Au fost emise 80 de certificate de siguranță partea B actualizate/modificate pentru următorii beneficiari, ca urmare a modificării datelor de identificare și a extinderii activității:
 - REGIO CĂLĂTORI S.R.L. – 4 certificate;
 - DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA S.R.L. - 5 certificate;
 - TEF LOGISTICĂ FERROVIARĂ S.R.L. - 4 certificate;
 - TRANSFEROVIAR GRUP S.A. - 2 certificate;
 - EXPRESS FORWARDING S.R.L.- 3 certificate;
 - TRADE TRANS COMBI S.R.L. -1 certificat;
 - INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT SI CONSTRUCTII CAI FERATE SRL -1 certificat;
 - CER – FERSPED S.A. - 5 certificate;
 - TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI S.R.L. - 3 certificate;
 - VEST TRANS RAIL S.R.L. - 2 certificate;
 - VIA TERRA SPEDITION S.R.L. - 5 certificate;
 - CARGO TRANS VAGON S.A. - 5 certificate;
 - FOX Rail Zrt. -1 certificat;
 - RAIL FORCE S.R.L. - 2 certificate;
 - TIM RAIL CARGO S.R.L. - 3 certificate;
 - UNICOM TRANZIT S.A. - 3 certificate;
 - TEHNOTRANS FERROVIAR S.R.L. - 5 certificate;
 - LTE - RAIL ROMÂNIA S.R.L. - 1 certificat;
 - CONSTANTIN GRUP S.R.L. - 5 certificate;
 - MMV RAIL ROMANIA S.A. - 1 certificat;
 - GRUP FERROVIAR ROMAN S.A. - 6 certificate;
 - INTERREGIONAL CĂLĂTORI S.R.L. - 3 certificate;
 - Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR MARFĂ” S.A. - 1 certificat;
 - SILVA LOGISTIC SERVICES S.R.L. - 1 certificat;
 - GP RAIL CARGO S.A. - 4 certificate;
 - ASTRA TRANS CARPATIC S.R.L. - 3 certificate;
 - RELOC S.A. – 1 certificat.

Numărul de certificate de siguranță revocate și motivele principale:

- A fost retras un certificat de siguranță, în data de 06.02.2018, deținut de REGIOTRANS S.R.L., ca urmare a retragerii licenței de transport feroviar.

Numărul și beneficiarii de noi autorizații de siguranță:

- Nu au fost emise autorizații de siguranță noi.

Numărul și beneficiarii autorizațiilor de siguranță reînnoite:

- Au fost emise 2 autorizații de siguranță partea A și partea B, reînnoite, pentru următorii beneficiari:
- RC - CF TRANS S.R.L.;
- VIA TERRA SPEDITION S.R.L.

Numărul și beneficiarii autorizațiilor de siguranță modificate (de exemplu, pentru extinderi sau reduceri ale domeniului de aplicare):

- Nu au fost emise autorizații de siguranță partea A și partea B, actualizate/modificate.(revizuite).

Număr de autorizații de siguranță revocate și motivele principale

- Nu au fost autorizații de siguranță retrase.

Rezultatele discuțiilor privind rezultatele supravegherii cu alte ASFR în contextul certificării / autorizării:

- Nu a fost cazul.

Modificări ale strategiei și procedurii legate de procesul Certificat unic de siguranță / Autorizație de siguranță):

A fost întocmit și postat pe site ASFR un G H I D în conformitate cu prevederile din articolul 10 alineatul (3) litera (b) din DIRECTIVA (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară și cu cerințele prevăzute la articolele 3 alineatul (8) și 5 alineatul (1) din REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei.

Schimb regulat de informații între ASFR și RU / IM

- Nu a fost cazul.

6.2. Autorizații pentru vehicule

Autorizații suplimentare locomotive: 13

- 3 locomotive DB CARGO SRL;
- 9 locomotive CARGO TRANS VAGON SA;
- 1 locomotivă BOMBARDIER TRANSPORTATION GmbH.

Autorizații suplimentare automotoare/rame: 11

- 3 garnituri de tren ASTRA VAGOANE CĂLĂTORI SA
- 2 automotoare TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL;
- 4 automotoare INTERREGIONAL CĂLĂTORI SRL;
- 2 rame automotoare MARUB SA.

6.3. Entități responsabile de întreținere (ERI)

Certificare ERI locomotive și vagoane de călători

- Certificate ERIV acordate : **1** (ASTRA Transcarpatic SRL).
- Certificate ERIV actualizate/modificate : **4** (Grup Feroviar Român SA, SNTFC CFR-Călători SA, TRANSFEROVIAR Grup SA, DB CARGO România SRL).
- Certificate ERIV reînnoite : **5** (SNTFC CFR-Călători SA, REGIO Călători SRL, TEHNOTRANS SRL, VIA TERRA Spedition SRL, TRANSFEROVIAR Călători SRL).
- Certificate FIV acordate : **1** (INJECTOR SRL).
- Certificate FIV actualizate/modificate : **4** (ELECTROPUTERE VFU Pașcani SA, CFR-SCRL Brașov SA, ASTRA Vagoane Călători SA, MARUB SA).

- Certificate FIV reînnoite : **10** (MARUB SA, SOFTRONIC SRL, ALSTOM Transport SA, REMARUL 16 Februarie SA, CFR-IRLU SA, RELOC SA, PETROUTILAJ 3DRD SRL, CONSTRONIC MAE SRL, TEF Logistică Feroviară SRL, VIA TERRA TRANS SRL).

Certificare ERI vagoane de marfă

În calitate de organism de certificare NSA România a eliberat în anul 2018:

- 8 certificate reînnoite de entitate responsabilă cu întreținere;
- 1 certificat actualizat/modificat de entitate responsabilă cu întreținere;
- 9 certificate reînnoite pentru funcții de întreținere;

Nu au existat certificate suspendate sau retrase.

Neconformități detectate de ASFR în timpul activităților sale de supraveghere:

- nerespectarea cerințelor din Regulamentul (UE) nr 445/2011 Anexa III, secțiun I pct.2.4 și secțiunea IV pct 7 privind asigurarea unui mediu de lucru corespunzător care să respecte legislația UE și națională, în special Directiva 89/391/CEE a Consiliului ;
- nerespectarea cerințelor din Regulamentul (UE) nr 445/2011 Anexa III, secțiunea I pct.3.3 privind revizuirea periodică a procedurilor din cadrul sistemului de întreținere al vagoanelor de marfă din punct de vedere al documentelor de referință la care face referire procedura respectivă.
- nerespectarea cerințelor din Regulamentul (UE) nr 445/2011 Anexa III, secțiunea I pct.4 lit.g privind analizarea informațiilor relevante primite de la întreprinderile feroviare/administratorii de infrastructură și deținători.

Nu au existat modificări ale strategiei sau procedurii de certificare.

6.4. Mecanici de locomotivă

- permise de mecanic de locomotivă emise – 1251;
- permise de mecanic de locomotivă modificate – 31;
- permise de mecanic de locomotivă reînnoite – 0;
- permise de mecanic de locomotivă suspendate – 26.

Principalele cauze de suspendare sunt:

- a) mecanicul nu mai deține aviz de aptitudine medicală valabil, din cauza neprezentării la examinarea medicală aviz medical;
- b) mecanicul nu a efectuat evaluarea periodică a competențelor profesionale generale la termenele stabilite:
 - permise de mecanic de locomotivă retrase – 1.

Cauza: mecanicul nu a mai urmat un program de formare profesională continuă pentru menținerea competențelor profesionale mai mult de 12 luni.

Menționăm că nu s-a intervenit relevant în procedura de obținerea permisului de mecanic de locomotivă.

În cursul anului 2018 au fost emise 41 Declarații de Recunoaștere a Centrelor de Formare a mecanicilor de locomotivă, modificate.

Principalele motive ale modificărilor au fost:

- modificare listă formatori/evaluatori;
- introducere de material rulant nou;
- modificare locație (sală și dotări).

6.5. Alt tip de autorizări / certificări

Activitatea de autorizare și atestare a personalului din domeniul feroviar și cu metroul

Nr. crt.	Denumirea actului emis (autorizație, certificat, atestat, etc.)	Actul normativ care prevede termenul de eliberare	Nr. acte emise	Obs.
1	permise mecanic locomotivă	OMT 615 / 2015	1251	
2	declarații de recunoaștere a examinatorului care efectuează evaluarea mecanicilor de locomotivă pentru tipurile de material rulant motor și sistemele utilizate pentru organizarea circulației trenurilor	OMT 615 / 2015	49	
3	autorizație pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației	OMTCT 2262 / 2005	7173	
4	autorizație pentru personalul care face parte din comisiile pt. tratarea transporturile excepționale pe infrastructura feroviară publică	Decizia nr. 54 / 2003 a DG AFER, Regulamentul de exploatare tehnică feroviară R 002	144	
5	atestat pentru salariații de specialitate, care asigură pregătirea, perfecționarea și participă în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației.	Decizia nr. 68/ 07.04.2018 a DG AFER, Regulamentul de exploatare tehnică feroviară R 002	177	
6	atestat pentru personalul care asigură pregătirea, perfecționarea și autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației	Decizia nr. 28/ 2018 a DG AFER, Regulamentul de exploatare tehnică feroviară R 002	606	
7	atestat pentru salariații de specialitate, care asigură pregătirea, perfecționarea, evaluarea competențelor profesionale și autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației.	Decizia 43/21.06.2018	17	
8	atestat pentru personalul cu atribuții în organizarea și conducerea operațiunilor de manevră și siguranța circulației	OMT 535 / 2007	20	
9	atestat pentru responsabili desemnați cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport din cadrul operatorilor de transport feroviar care desfășoară operațiuni de transport de tip A, B și C	OMT 535 / 2007	38	
10	atestat pentru responsabili desemnați cu atribuții în gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile și siguranța circulației	OMT 101 / 2008	18	
11	atestat pentru responsabili desemnați cu siguranța circulației pentru liniile ferate industriale	HG 2299 / 2004	726	

12	certificate pentru consilierii de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase	OMTCT 1044 / 2003 modificat prin OMTCT 1934 / 2006	59	
13	atestat pentru managerii de transport	HG. 361/2018	29	
14	atestat pentru responsabili cu organizarea și conducerea activității de transport urban cu metroul și siguranța circulației	HG. 361/2018	3	
15	atestat pentru responsabili cu sistemul de management al siguranței feroviare	OMT 535 / 2007 modificat și completat cu OMTI 884 / 2011	40	
16	Contestații		0	

Activitatea de autorizare stații CF și Linii Ferate Industriale

Nr. crt.	Denumirea actului emis (autorizație, certificat, atestat, etc.)	Actul normativ care prevede termenul de eliberare	Nr. acte emise	Observații
1	Autorizații de funcționare din punct de vedere tehnic pentru stații CF	OMT 340 / 1999 completat și modificat cu OMTCT 2269 / 2004	64 129	- Autorizații emise - Acordat viză periodică
2	Avize de construire LFI	OMT 880 / 2005	4	
3	Avize de desființare LFI	OMT 880 / 2005	23	
4	Avize de modificare pentru LFI	OMT 880 / 2005	19	
5	Eliberare, aprobare, vizare autorizații de exploatare pentru LFI	OMT 880 / 2005	47 230 82	- Autorizații emise - Autorizații vizate - Modificări aprobate
6	Analizat și aprobat inclusiv modificări regulamente tehnice de exploatare	OMT 880 / 2005	16 67	- RTE aprobate - Modificări aprobate
7	Solicitări privind clarificări și informații referitoare la atribuirea documentelor	-	2538	
8	Contestații		0	

Activitatea de autorizare punere în funcțiune subsisteme structurale

Nr. crt.	Denumirea actului emis (autorizație, certificat, atestat)	Actul normativ care prevede termenul de eliberare	Nr. acte emise	Observații
1	Autorizații punere în funcțiune linii ferate industriale	OMTI 443 / 2011	24	-
2	Autorizație suplimentară punere în funcțiune vehicule	OMTI 744 / 2013, HG 877 / 2010	33	-
3	Contestații	-	-	-

6.6. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR trebuie să își îndeplinească atribuțiile în mod transparent și nediscriminatoriu, luând în considerare toate solicitările de lămuriri suplimentare, sugestiile și punctele de vedere transmise în scris din partea sistemului feroviar, atunci când aceste solicitări sunt justificate și argumentate corespunzător.

În scopul armonizării criteriilor de luare a deciziilor cu privire la proiectele de acte normative europene sau naționale, ASFR realizează un schimb eficient de opinii, propuneri și date, cu celelalte autorități naționale de siguranță ale statelor membre ale Uniunii Europene, ori de câte ori se consideră că este necesar. Acest lucru se realizează prin înființarea unor grupuri de lucru comune între autorități naționale de siguranță și organizarea de întâlniri stabilite de comun acord. În cazul proiectelor de reglementări, aceste activități se desfășoară prin înființarea unor grupuri de lucru comune. Pentru dezbaterile reglementărilor aplicabile sunt organizate întâlniri, ședințe, seminarii sau alte forme de evenimente la care participă specialiști din cadrul ASFR și reprezentanți ai tuturor părților interesate din sistemul feroviar.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu autoritățile de siguranță din statele membre ale Uniunii Europene în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor de luare a deciziilor. În cazul punerii în aplicare a unor reglementări europene obligatorii pentru toate statele membre, conducerea ASFR a decis, participarea la unele întâlniri pe grupuri de lucru cu specialiști al altor autorități naționale de siguranță. Scopul acestor întâlniri a fost, în principal, acela de realizare a interoperabilității sistemului feroviar prin eliminarea barierelor tehnice și operaționale, de stabilire a unor acorduri comune privind transportul feroviar transfrontalier și de a facilita accesul pe piața feroviară a operatorilor de transport feroviar. Activitatea grupurilor de lucru și discuțiile purtate în cadrul întâlnirilor au fost menționate în rapoartele de deplasare. Acestea au fost aduse la cunoștința conducerii ASFR și AFER și postate pe rețeaua internă de intranet.

6.7. Schimb de informații între ASFR și operatorii feroviari

ASFR și sectorul feroviar fac un schimb de informații relevante privind siguranța cu scopul ca întreprinderile feroviare, administratorul/gestionarii de infrastructură, entitățile responsabile cu întreținerea și contractanții lor utilizează un sistem de gestionare a siguranței feroviare și garantează ținerea sub control a riscurilor proprii, a riscurilor de interfață și a riscurilor care apar cu ocazia schimbărilor semnificative.

Schimbul de informații are loc cu ocazia acțiunilor de supraveghere și cu ocazia întâlnirilor directe organizate la nivel de management de vârf.

Frecvența acestora este determinată de concluziile ASFR privind modul în care a fost gestionată siguranța feroviară în perioada anterioară de către actorii sectorului feroviar.

În cadrul schimbului de informații între ASFR și administratorul respectiv gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă, au fost stabilite planuri cu măsuri pentru remediere, termene și responsabilități, astfel încât aceste neconformități să fie eliminate, iar infrastructura feroviară publică să fie repusă acolo unde este cazul, în regim normal de funcționare și în parametrii instrucționali de siguranță.

- Nu au fost executate în totalitate lucrările de întreținere curentă a căii ferate:
 - înlocuire șine defecte, înlocuit traverse normale, traverse speciale, material mărunț, dibluri, tirfoane, rectificare/regularizare rosturi de dilatație pe calea cu joante.

Măsuri de remediere:

- aprovizionarea cu materialele și subansamblele de cale, rezultate în urma recensămintelor (șină de cale ferată, aparate de cale, piese pentru aparate de cale, traverse normale de lemn și de beton armat precomprimat, traverse speciale de lemn, grinzi de poduri, piatră spartă) sunt determinate de alocațiile bugetare.

Diviziile Liniei prioritizează folosirea materialelor aprovizionate, iar acolo unde situația o impune, se iau măsurile de siguranță corespunzătoare;

- Neconformități în întreținerea și supravegherea căii fără joante (CFJ):
 - neexecutarea lucrărilor de strângere a buloanelor verticale pe CFJ;
 - nepunerea în siguranță a intervențiilor de pe calea fără joante care au fost fixate la temperaturi mai mici de +17C;
 - neexecutarea lucrărilor de sudură electrică;
 - nerealizarea în totalitate a sudurilor aluminotermice planificate;
 - menținerea în cale a intreruperilor neconstructive pe CFJ pentru care nu s-a efectuat repararea definitivă.

Măsuri de remediere:

- lucrările de punere în siguranță a CFJ vor continua atâta timp cât temperaturile vor permite acest lucru;
 - lucrările de sudură electrică sunt determinate de existența unor cantități de șină nouă sau semibună care urmează a fi aprovizionate;
 - lucrările restante se vor reprograma, iar până la realizarea acestora, zonele în cauză, vor fi ținute sub observație, intervenind cu restricții de viteză sau alte măsuri de siguranță circulației ce se impun.
- Neconformități în activitatea de întreținere și reparație a clădirilor cu specific feroviar:
 - programele de lucrări transmise la companie care nu au fost aprobate;
 - neefectuarea de controale în teritoriu la sucursalele regionale, în vederea verificării modului de îndeplinire a programelor anuale și a deficiențelor semnalate;
 - neefectuarea periodică a ședințelor de analiză și evaluare a activității în vederea adoptării măsurilor de îmbunătățire a acesteia.

Măsuri de remediere:

- s-a luat în considerare pachetul tehnic normativ destinat sectorului construcții (regulamente, coduri, normative, ghiduri, metodologii, specificații tehnice, îndrumatoare).
- În acest cadru legal s-a înscris și activitatea de revizuire periodică a procedurilor interne specifice sectorului ca urmare a modificărilor reglementărilor legale în vigoare sau a structurilor organizatorice din cadrul companiei și a atribuțiilor acestora.
- Analiza și evaluarea activității de întreținere și reparații se realizează prin raportări lunare ale serviciilor corespondente din cadrul sucursalelor regionale.
- Pe secțiile de circulație cu tracțiune electrică de pe raza de activitate a CNCF,,CFR,,SA, la trecerile la nivel cu calea ferată există:
 - treceri la nivel cu calea ferată ce intersectează drumuri internaționale, fără a fi echipate cu bariere sau semibariere;
 - elemente constructive lipsă sau deteriorate (parapeți, lise, indicatoare rutiere, dale prefabricate);
 - situații în care semnalizarea acestora cu vopsea sau materiale reflectorizante lipsește sau este incompletă.

Măsuri de remediere:

- Sectorul Exploatare a identificat trecerile la nivel cu calea ferată pentru care se aplică prevederile Legii 154/2018 și a transmis listele cu aceste treceri la nivel Sectorului Investiții, pentru a fi incluse în proiecte de modernizare finanțate din surse proprii ale CFR sau din bugetul de stat.
- În cadrul activității de întreținere poduri CF administrate de CNCF,,CFR,,SA s-au constatat neconformități referitoare la:
 - nerespectarea periodicității lucrărilor de revopsire a podurilor din evidență;
 - nerespectarea periodicității la care trebuie efectuată revizia tehnică a podurilor metalice;
- Menținerea pe podurile metalice a traverselor speciale din lemn necorespunzătoare, care au fost recenzate pentru înlocuire și nu au fost înlocuite în totalitate.

Măsuri de remedire:

- în anul 2018 nu au fost alocate fonduri de la bugetul de stat pentru lucrările de revopsire a podurilor metalice. În funcție de alocările bugetare disponibile se vor reprograma lucrările restante.
 - nerealizarea reviziei tehnice este determinată de lipsa personalului de specialitate, de utilizarea forței de muncă la alte lucrări considerate urgente, de neatractivitatea acestui gen de activitate pentru firme autorizate în acest domeniu și de defectarea ambelor drezine proprietatea CFR SA pentru inspectat poduri.
 - personalul propriu de specialitate va urmări evoluția stării tehnice a podurilor și podețelor cu luarea măsurilor de urgență acolo unde este cazul.
 - restanțele la înlocuirea traverselor sunt cauzate de lipsa forței de muncă, lipsa fondurilor pentru contractarea acestor lucrări cu terți. În funcție de alocările bugetare se vor achiziționa traverse, în vederea înlocuirii celor necorespunzătoare.
- Nu au fost respectate programele de lucrări de reparație periodică a liniilor de cale ferată în cursul anului 2018, după cum urmează:
 - din totalul de 333,957 km propusi pentru ciuruire integrală s-au realizat doar 156,660 km, respectiv 47 %.

Măsuri de remedire:

- nerealizarea în totalitate a programelor de lucrări întocmite și aprobate se datorează în mare parte desfășurării cu greutate a contractării pieselor de schimb și combustibil, uleiurilor de motor, hidraulice, transmisie, unsori, necesare funcționării normale a mașinilor grele de cale.
Deși s-au efectuat procedurile de achiziție, nu s-a prezentat nici un potențial furnizor care să îndeplinească condițiile prevăzute în OMT 290/2000.
Prin asimilarea SIMC a fost mai anevoioasă modificarea procedurilor proprii și adaptarea la achizițiile publice pentru materiale și piese de schimb specifice CFR
Temperaturile ridicate au redus substanțial timpul avut la dispoziție pentru efectuarea lucrărilor programate.
- În activitatea de măsurare a liniilor CF cu vagonul de măsurat calea s-au semnalat neconformități:
 - neremedierea în totalitate a defectelor constatate la măsurătorile efectuate;
 - nerespectarea periodicității la care trebuie efectuată verificarea liniilor curente și directe din stații cu vagonul de măsurat calea.

Măsuri de remedire:

- lucrările restante se vor reprograma, iar până la realizarea acestora, zonele în cauză, vor fi ținute sub observație, intervenind cu restricții de viteză sau alte măsuri SC ce se impun.
- În activitatea de întreținere și reparare a aparatelor de cale aflate pe liniile de circulație s-au constatat următoarele:
 - nerespectarea programului de aprovizionare cu aparate de cale;
 - menținerea în cale a aparatelor de cale cu defecte și uzuri;
- nerealizarea în totalitate a programului privind verificarea părților ascunse.

Măsuri de remedire:

- în ceea ce privește programul de aprovizionare cu aparate de cale și/sau piese de aparate de cale, în vederea eliminării problemelor, nerealizările din anul 2018 s-au datorat rectificării bugetare negative.
- Nu au fost verificate cu defectoscopul ultrasonic toate liniile directe și curente programate în acest sens, din cauza neasigurării numărului minim necesar de defectoscoape ultrasonice.

Măsuri de remedire:

- în urma ultimelor achiziții de defectoscoape ultrasonice finalizate în Septembrie 2018 și a perfecționării personalului, Direcția Linii speră să nu mai existe astfel de situații. Diviziile Linii 1 – 8 vor urmări respectarea programelor de verificare ultrasonică.
- Sunt în exploatare poduri și podețe cu durata de viață proiectată expirată, pentru acestea fiind necesare expertizări tehnice, în vederea executării de lucrări de consolidare/reparație.

Măsuri de remediere:

- în funcție de alocațiile bugetare, se va solicita expertiză tehnică, de către experți tehnici autorizați, pentru podurile/podețele cu durata de viață proiectată expirată (valabilitate unei expertize este de 3 ani).
- Din numărul total de tuneluri pe liniile în circulație, respectiv de 171, aproximativ 57% prezintă infiltrații la intrados, iar 29% necesită reparații ca urmare a stării tehnice a zidăriei de moloane, a colmatării sistemului de drenare, a infiltrațiilor majore care favorizează formarea sloiurilor pe timpul iernii cu afectarea gabaritului de liberă trecere.

Măsuri de remediere:

- în prima faza cu personal propriu se va urmări ca sistemul de drenare să fie decolmatat.
- în faza a doua, funcție de alocațiile bugetare, în urma expertizei, se vor lua măsuri pentru contractarea lucrărilor de proiectare și execuție în vederea punerii în siguranță a tunelelor expertizate.
- Nu au fost obținute Autorizațiile de Punere în Funcțiune a subsistemelor structurale existente după reînnoire/modernizare a subsistemelor structurale componente ale sistemului de transport feroviar convențional din România, respectiv echipamente pentru comanda și controlul deplasării vehiculelor feroviare autorizate să circule pe rețea în condiții de siguranță și securitate, de tipul:
 - centralizări (electronice, electrodinamice, electromecanice), bloc de linie automat;
 - linii CF și aparate de cale de pe intervalele reabilitate componente ale Coridorului IV;
 - electroalimentări ale instalațiilor feroviare de siguranță.

Măsuri de remediere:

- au fost făcute demersuri pentru obținerea autorizației de punere în funcție a instalațiilor CE în cadrul Proiectului pilot operațional pentru o aplicație ETCS/ERTMS nivel 2.
- Pe infrastructura feroviară publică au fost menținute în exploatare instalații feroviare de tip SCB, CED, MACT, CEM, BLA, SBW și IFTE care au avut:
 - durata normală de funcționare depășită;
 - termenul de efectuare a lucrărilor RK depășit;
 - reparații curente incomplete/restante la respectivele instalații;
 - restanțe în realizarea lucrărilor de întreținere tehnică.
- Pe rețeaua CNCF,,CFR” SA 91% din instalațiile SCB din stațiile de cale ferată au durata de funcționare mai mare decât durata normală de funcționare (instalațiile de centralizare electromecanică, instalațiile de asigurare cu încuietori cu chei și bloc, instalațiile de mecanizare și automatizare a cocoșelor de triere precum și frânele de cale și centralele hidraulice din aceste instalații).

Măsuri de remediere:

- întrucât nu există norme pentru acordarea avizului tehnic pentru instalațiile de semnalizare cu durata de funcționare mai mare decât durata normală de funcționare, (ex: Ordinul nr. 1484/2008 pentru aprobarea Normelor privind acordarea avizului tehnic vehiculelor feroviare care au depășit durata normală de funcționare), Direcția Instalații a transmis către Direcția Linii în vederea transmiterii către AFER – act nr. 3/5/143/11.12.2018 - propunerea de elaborare de către AFER a normelor respective.

- În cadrul activității de întreținere a instalațiilor SCB s-au constatat o serie de neconformități referitoare la:
 - neasigurarea integrală a resurselor materiale și umane necesare executării lucrărilor RC în regie proprie sau cu terți programate;
 - nerespectarea periodicității stabilite în reglementările specifice pentru lucrările de reparații a elementelor constitutive ale subsistemelor feroviare, fiind menținute în exploatare instalații SCB care au termenul de reparații capitale depășit;
 - nerespectarea integrală a periodicității de verificare a releelor SCB din cadrul instalațiilor CED sau BLA;
 - existența restanțelor în acțiunea de reparare a cablurilor electrice a căror rezistență de izolație este sub limita instrucțională.

Măsuri de remediere:

- începând cu data de 01.01.2005 când a intrat în vigoare HG nr. 2.139 din 30 noiembrie 2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, a fost abrogată legislația precedentă și orice dispoziții contrare privind mijloacele fixe și nu mai sunt în vigoare normative privind reparațiile capitale la instalațiile SCB.

Acțiuni: Verificarea releelor SCB cu termen de verificare depășit.

Repararea cablurilor de semnalizare din evidență cu rezistență de izolație sub limita instrucțională.

- În activitatea de reparație a aparatajelor și echipamentelor SCB s-au înregistrat o serie de neconformități, precum:
 - restanțe la revizii bianuale la electromecanismele de macaz și sabot;
 - restanțe la verificarea aparatajului SCB;
 - existența de cabluri cu rezistență de izolație slăbită;
 - în fișele de măsurători la prizele de pământ nu există schița cu amplasamentul pe teren al prizelor.

Măsuri de remediere:

- reprogramarea și executarea reviziilor bianuale restanță la electromecanismele de macaz și sabot;
- verificarea aparatajului SCB cu termen de verificare depășit;
- repararea cablurilor de semnalizare din evidență cu rezistență de izolație sub limita instrucțională;
- verificarea fișelor de măsurători la prizele de pământ și completarea cu amplasamentul pe teren al prizelor, dacă aceasta lipsește.

- Există semnale de circulație aflate pe linii pe care se execută circulația trenurilor la care nu a fost montată de la darea în funcție instalația pentru controlul punctual al vitezei trenurilor și autostop.

Măsuri de remediere:

- în prezent există un număr de 8 semnale de trecere BLA pe linii pe care se execută circulația trenurilor, care, conform Instrucției Autotop tip INDUSI, trebuiau prevăzute cu inductoare de 500 Hz și care nu s-au montat de la punerea în funcțiune: BLA Zam – Câmpuri Surduc (2 semnale) și BLA Ilteu-Săvârșin (6 semnale); pe aceste distanțe sunt în derulare lucrări de reabilitare.

Acțiune: montarea inductoarelor de cale autostop de 500 Hz lipsă, la semnalele de trecere BLA pe care se execută circulația trenurilor, în cadrul lucrărilor de reabilitare.

În cadrul schimbului de informații între ASFR și întreprinderile feroviare au fost stabilite planuri de măsuri pentru remediere, termene și responsabilități, astfel încât aceste neconformități să fie eliminate, iar vehiculele feroviare să fie repuse acolo unde este cazul, în regim normal de funcționare și în parametrii instrucționali de siguranță.

Au fost constatate următoarele grupe de neconformități:

- cazuri în care reviziile planificate la locomotivele aflate în exploatare nu au fost efectuate conform programării (nu s-au respectat normele de timp sau km. parcurși stabilite pentru efectuarea reviziilor planificate);
- au fost menținute în exploatare locomotive cu termenul de efectuare a reparațiilor planificate depășit;
- au fost utilizate în exploatare locomotive cu durata normată de funcționare expirată;
- au fost cazuri de subunități de întreținere a materialului rulant în care nu s-a asigurat aprovizionarea cu toate piesele de schimb și materialele necesare întreținerii în exploatare a vehiculelor feroviare, astfel încât activitatea să se desfășoare conform reglementărilor specifice în vigoare;
- nu au fost respectate termenele scadente privind reparațiile planificate la vagoanele de călători;
- în cadrul proceselor tehnologice de revizie intermediară și de remizare a locomotivelor nu au fost realizate toate lucrările la nivelul cerințelor prevăzute în reglementările specifice;
- nu s-a putut face dovada ținerii unei evidențe complete, precum și a statisticii defectelor apărute în termenul de garanție la produsele/serviciile feroviare critice pentru vagoanele aflate în exploatare și întreținere;
- nu s-a putut face dovada analizării cel puțin trimestrial a situației privind defectele în termen de garanție și modul de tratare a acestora pentru vagoanele utilizate;
- nu au fost asigurate resursele necesare realizării reparațiilor planificate la vagoanele de călători pentru a se asigura compunerea trenurilor.

Măsuri de remediere:

- introducerea în registrul pericolelor și în fișa de evaluare a riscurilor asociate activității de transport feroviar de călători pericolul „Nerespectarea ciclului de revizii și reparații material rulant”. În funcție de disponibilul financiar se va încerca reducerea utilizării de material rulant cu termen scadent la revizii și reparații depășit;

- reparațiile planificate ale vehiculelor feroviare motoare și tractate se realizează în funcție de posibilitățile societăților reparatoare de MR de efectuare a acestor reparații;

- la nivelul subunităților au fost întocmite rapoarte de necesitate pentru achiziționarea pieselor și subansamblelor deficitare, urmând ca aceste să fie aprovizionate.

În general, la nivelul sistemului feroviar din România riscurile sunt ținute sub control în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare.

În anumite zone de activitate riscurile sunt asumate; principala cauză este constituită de faptul că în aceste zone nu sunt suficiente resurse materiale, umane și financiare.

7. Supravegherea

7.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor

STRATEGIA DE SUPRAVEGHERE A ASFR

Activitatea de supraveghere desfășurată de ASFR are la bază evaluarea eficacității sistemelor de management al siguranței feroviare, evaluarea aplicării corecte a metodelor comune de siguranță, verificarea elementelor constitutive de interoperabilitate privind respectarea cerințelor esențiale, în concordanță cu dimensiunea entităților supravegheate cu scopul de a se asigura că toate cerințele necesare sunt respectate în mod continuu de către administratorul și gestionarii de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare.

ASFR aplică supravegherea bazată pe risc prin:

- evaluarea globală a riscurilor din sistemul feroviar național și identificarea celor semnificative;
- evaluarea capacității de gestionare și ținere sub control a riscurilor de către toți actorii sistemului feroviar;

- colectarea informațiilor relevante în materie de siguranță din mai multe surse pentru a susține procesul decizional bazat pe risc;
- capacitatea de a justifica deciziile luate referitoare la procesul de supraveghere bazat pe risc;
- efectuarea mai multor acțiuni de supraveghere a activităților cu un risc mai mare de producere a unui accident/incident.

Astfel, supravegherea bazată pe risc permite ca ASFR să se asigure că sistemul de management al siguranței al agentului economic cu specific feroviar este capabil să țină sub control riscurile cu care se confruntă în activitatea sa.

Supravegherea bazată pe risc este legată de rezultatele evaluării modului în care sunt acoperite cerințele care au stat la baza emiterii certificatului/autorizației de siguranță respectiv a certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea/funcție de întreținere.

Strategia ASFR de supraveghere este corelată cu prevederile legislației naționale și europene în domeniul feroviar, aflate într-un proces de actualizare.

În contextul dezvoltării cadrului european de reglementare pornind de sistemul aviației civile a fost adoptat și în domeniul feroviar conceptul de cultură de siguranță justă, definită la art. 2 (12) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă.

Astfel, „cultură justă” înseamnă un regim în care operatorii (salariații) din prima linie sau alte persoane nu sunt sancționate pentru acțiuni, omisiuni sau decizii care sunt proporționale cu experiența sau pregătirea lor, dar în care neglijențele grave, încălcările deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate.

Pentru a duce la îndeplinire activitatea de supraveghere ASFR ia următoarele măsuri:

- culege și analizează date/informații provenite din surse diverse pentru a le folosi la elaborarea/actualizarea strategiei și a planurilor de supraveghere. Sursele sunt informațiile culese în cursul evaluării sistemelor de management al siguranței, rezultatele activităților de supraveghere anterioare, informațiile provenite din autorizarea subsistemelor sau a vehiculelor, rapoartele de investigare a accidentelor/incidentelor respectiv recomandările AGIFER, alte rapoarte sau date privind accidentele/incidentele, rapoartele anuale privind siguranța transmise de întreprinderile feroviare sau de administratorii de infrastructură, rapoartele anuale privind întreținerea transmise de entitățile responsabile cu întreținerea, sesizările din partea clienților și alte surse relevante;

- identifică domenii de risc pentru activități de supraveghere specifice, inclusiv cele care rezultă din integrarea și gestionarea factorilor umani și organizaționali;

- elaborează planuri de supraveghere, indicând modul în care va pune în aplicare strategia de supraveghere;

- realizează o estimare a resurselor necesare pentru punerea în aplicare a planurilor, pe baza domeniilor specifice identificate;

- atribuie resurse pentru a pune planul sau planurile în aplicare;

- abordează aspectele referitoare la operațiunile sau la infrastructurile transfrontaliere, prin cooperarea cu alte autorități naționale de siguranță.

ELEMENTE DE FOND

În situația în care au loc schimbări semnificative ale cadrului de reglementare, ale obiectivelor, principiilor, modalităților, priorităților sau ale tehnicilor de supraveghere ASFR va revizui strategia de supraveghere.

Societățile supravegheate de ASFR sunt 1 administrator de infrastructură și 8 gestionari de infrastructură, 45 operatori de transport de călători și marfă, 16 entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, 28 societăți certificate pentru funcția de întreținere vagoane marfă, 16 entități responsabile cu întreținerea vehiculelor, altele decât vagoanele de marfă, 14 societăți certificate pentru funcția de întreținere vehicule feroviare, altele decât vagoanele de marfă.

Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA este Managerul de Infrastructură Feroviară din România, care administrează și întreține infrastructura feroviară publică și o serie de componente de infrastructură privată.

CNCF „CFR” SA administrează o rețea feroviară de 20.077 km lungime, a șaptea ca mărime din Europa, cu peste 1.700 de stații de cale ferată, terminale de mărfuri și triaje, care conectează

16.322.9 km linii interoperabile și 3,754.1 km linii neinteroperabile. Rețeaua cuprinde 17.945 de poduri și podețe, 176 de tuneluri și 11.473 km terasamente.

OBIECTIVELE STRATEGIEI

Obiectivele generale ale activității de supraveghere

- Asigurarea condițiilor pentru coordonarea dintre ASFR și Agenția UE pentru căi ferate, în calitate de organism de certificare în domeniul siguranței feroviare, în conformitate cu articolul 17 alineatul (13) din Directiva (UE) 2016/798, pentru a se asigura un schimb complet de informații între activitățile de evaluare și de supraveghere, inclusiv orice notificări adresate întreprinderilor feroviare, respectiv pentru dezvoltarea cooperării cu Agenția în vederea creării unui spațiu feroviar unic european.
- Aprecierea, pe baza rezultatelor activităților de supraveghere, a eficacității cadrului de reglementare în domeniul siguranței feroviare, pentru îndeplinirea sarcinilor care revin ASFR, în temeiul articolului 16 alineatul (2) litera (i) din Directiva (UE) 2016/798.
- Promovarea în domeniul transportului feroviar și cu metroul a culturii de siguranță juste, definită la art. 2(12) din Regulamentul (UE) No 376/2014.
- Susținerea sectorului feroviar din România în procesul de tranziție de la abordarea siguranței feroviare pe bază de aplicare de norme, la cel de gestionare a riscurilor.
- Coordonarea acțiunilor de supraveghere de siguranță feroviară, în conformitate cu articolul 17 alineatele (7) și (9) din Directiva (UE) 2016/798, dintre ASFR și alte autorități naționale de siguranță europene, în cazul supravegherii unei întreprinderi feroviare care își desfășoară activitatea în mai mult de un stat membru UE.
- Stabilirea criteriilor pentru luarea deciziilor cu privire la modul în care ASFR evaluează aplicarea corectă a unui sistem de management al siguranței de către o întreprindere feroviară sau de către administrator/gestionar de infrastructură și eficacitatea sistemului de management al siguranței în ceea ce privește controlul riscurilor pentru siguranță asociate cu activitățile de interfață între întreprinderile feroviare și administratorul/gestionarul de infrastructură.
- Dezvoltarea comunicării interne la nivel de ASFR privind rezultatele acțiunilor de supraveghere, între structurile organizatorice responsabile cu certificarea, evaluarea riscurilor, controlul SC și auditul de siguranță feroviară.
- Structurarea și adaptarea planurilor de audit la specificul activității și caracteristicile întreprinderilor feroviare la care au loc acțiunile de supraveghere.

Obiectivele specifice ale activității de supraveghere

- Supravegherea managementului siguranței, după ce operatorii de transport feroviar au primit un certificat de siguranță și după ce administratorul/gestionarii de infrastructură au primit o autorizație de siguranță, respectiv direcționarea cu prioritate a activităților de supraveghere planificate, către zonele expuse celor mai grave riscuri sau în care pericolele asociate sunt controlate în mod nesatisfăcător.
- Supravegherea operatorilor economici după obținerea unui certificat ERI, cu precădere în zonele expuse celor mai grave riscuri sau în care pericolele asociate sunt controlate în mod nesatisfăcător.
- Realizarea de acțiuni de supraveghere în cazul producerii de accidente/incidente, în cazul închiderii sau perturbării majore a circulației feroviare.
- Crearea cadrului organizatoric pentru asigurarea unui schimb eficient de informații referitoare la supraveghere între ASFR și Agenție, respectiv între ASFR și alte autorități naționale de siguranță europene.
- Asigurarea resurselor umane, materiale și financiare pentru desfășurarea în condiții de maximă eficiență a procesului de supraveghere.
- Menținerea și îmbunătățirea continuă a competențelor personalului implicat în procesul de

- supraveghere prin implementarea și dezvoltarea unui sistem de management al competențelor.
- Implementarea unui sistem informatic prin intermediul căruia să fie gestionate informațiile aferente acțiunilor de supraveghere pentru eficientizarea procesului și pentru asigurarea mijloacelor de comunicare cu Agenția și alte autorități naționale de siguranță europene.

PRINCIPII DE SUPRAVEGHERE

ASFR abordează activitatea de supraveghere utilizând o optică bazată pe fermitate și corectitudine și are la bază următoarele principii:

- proporționalitate: se ține cont de riscurile pe care le administrează societatea, nu de rentabilitate;
- coerență: abordarea e similară în situații similare;
- concentrare: activitatea de supraveghere se concentrează pe eficacitatea sistemului de management al siguranței, pe activitățile care dau cele mai grave riscuri și pe cele care sunt cel mai puțin controlate;
- transparență: deciziile sunt luate în mod deschis, clar, precis astfel încât să fie înțelese de societățile supravegheate;
- responsabilitate și echitabilitate: ASFR răspunde pentru deciziile sale, acestea sunt luate în mod echitabil și responsabil;
- cooperare: aceasta se realizează între ASFR și autoritățile de siguranță din alte state membre pentru a se asigura că se abordează în mod similar chestiuni de interes comun și pentru a dezvolta abordări unificate;
- informarea din mai multe surse: ASFR obține informațiile relevante privind siguranța din surse diferite pentru a determina care este realitatea.

MODALITĂȚI DE SUPRAVEGHERE

Activitatea de supraveghere este desfășurată de salariații Departamentului Inspector Șef (Serviciul Control Siguranța Circulației, Audit și Inspectoratele de Siguranță Feroviară), de salariații Departamentului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea.

La această activitate pot fi cooptați, în caz de necesitate, salariați de la toate serviciile ASFR.

Competența personalului care efectuează activități de supraveghere este evaluată periodic și este menținută prin cursuri de formare profesională.

În cadrul activității de supraveghere ASFR evaluează:

- performanța sistemelor de management al siguranței;
- performanța sistemelor de întreținere a vehiculelor feroviare;
- nivelul de maturitate a managementului;
- nivelul de cultură de siguranță.

De asemenea ASFR face o examinare mai detaliată a noilor intrați pe piață în urma certificării pentru a se asigura că măsurile de siguranță ale acestora sunt corespunzătoare pentru atingerea obiectivelor de siguranță.

NIVELUL DE RISC LA NIVELUL STATULUI MEMBRU

În general, la nivelul sistemului feroviar din România riscurile de accident/incident sunt ținute sub control în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare.

În anumite zone de activitate riscurile sunt asumate; principala cauză este constituită de faptul că în aceste zone nu sunt suficiente resurse materiale, umane și financiare.

PRIORITĂȚI STRATEGICE PENTRU SUPRAVEGHERE

ASFR a stabilit prioritățile strategice pe care ar trebui să le acopere:

- evaluarea sistemelor de management al siguranței și a sistemelor de întreținere a vehiculelor feroviare;
- realizarea cooperării cu alte autorități de siguranță prin schimb de informații relevante referitoare la operatorii de transport care desfășoară activități feroviare în România și în alte state membre UE;

- realizarea colaborării cu autoritățile de siguranță din țările vecine;
- acordarea de prioritate de nivelul 1 pentru acțiunile de supraveghere legate de riscurile de nivel superior (riscurile de nivel 1 sunt considerate acelea care au dus la producerea de accidente/incidente);
- acordarea de prioritate de nivelul 2 pentru acțiunile de supraveghere legate de riscurile de nivel inferior (riscurile de nivel 2 sunt considerate acelea care ar putea conduce la producerea de accidente/incidente).

TEHNICI DE SUPRAVEGHERE

ASFR efectuează supravegherea de siguranță feroviară prin:

- **acțiuni de audit** la administratorul infrastructurii feroviare publice, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare în baza programului aprobat de către Directorul ASFR;
- **acțiuni de inspecție** la entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare în baza programului aprobat de către Directorul ASFR;
- **acțiuni de control de stat** care se efectuează la administratorul/gestionarii de infrastructură, la operatorii de transport feroviar și la METROREX SA 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 vehiculelor feroviare, deținătorii de linii ferate industriale, METROREX SA, în baza programului lunar aprobat de Directorul ASFR.

Prin acestea ASFR se asigura asupra:

- eficacității sistemului de management al siguranței în întregul său;
- eficacității elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței, inclusiv a activităților operaționale.

Cu această ocazie ASFR:

- își concentrează activitatea pentru atingerea unor rezultate mai bune pentru părțile interesate pe baza obiectivelor stabilite, ceea ce implică o analiză a documentelor și a dosarelor referitoare la sistemul de gestionare a siguranței;
- adoptă o abordare proporțională și orientată, bazată pe dovezi și analize, axată pe domeniile prin care se poate adăuga cea mai mare valoare și unde riscurile pentru obținerea rezultatelor sunt mai mari, concentrată pe probleme de sistem;
- intervine rapid și eficient în cazul în care nu sunt îndeplinite toate măsurile stabilite de către părțile interesate, utilizând toate documentele de referință în scopul prevenirii potențialelor consecințe ca urmare a nerespectării obligațiilor;
- motivează complet, coerent și transparent toate deciziile luate.

Câteva tehnici pe care le aplică ASFR sunt:

- inspectarea la fața locului a vehiculelor feroviare, a trenurilor și a elementelor de infrastructură;
- verificarea procedurilor din Sistemului de Management al Siguranței și Sistemului de Întreținere a Vehiculelor Feroviare și a documentelor aferente cu scopul de a constata dacă sunt întocmite și aplicate corespunzător;
- interviuri cu personalul de la toate nivelurile pentru a identifica modul în care acesta înțelege cum sunt puse în plactică procedurile și regulile și pentru a determina nivelul culturii de siguranță a organizației;
- auditarea în conformitate cu un standard definit anterior sau cu prevederile manualului de audit;
- audituri/inspecții ale unei activități sau ale unui proces în urma producerii unui accident/incident;
- audituri privind capacitatea de gestionare a siguranței feroviare;
- eșantionarea activităților și analiza informațiilor;
- observarea modului de lucru a personalului de execuție cu atribuții în siguranța feroviară;
- participarea la ședințele de analiză și conducere ale organizațiilor;
- solicitarea completării unor chestionare de autoevaluare și analiza acestora;

- activități de control al respectării de către organizație a reglementărilor specifice siguranței feroviare;
- orice alte activități relevante care adaugă elemente noi la volumul cunoștințelor ASFR despre managementul siguranței și cultura de siguranță a sectorului feroviar.

Tehnicile de mai sus se folosesc individual sau combinate pentru a estima maturitatea managerială și capacitatea sistemului de a ține sub control riscurile societății și riscurile de interfață.

ÎNTOCMIREA PLANULUI DE SUPRAVEGHERE

Planurile de supraveghere asigură punerea în aplicare a strategiei de supraveghere pe durata de valabilitate a acesteia.

Acțiunile de supraveghere se vor desfășura în patru etape, după cum urmează:

ETAPA 1 - colectarea, analizarea datelor/informațiilor și sintetizarea acestora prin întocmirea planului de supraveghere;

ETAPA 2 - comunicarea planului de supraveghere;

ETAPA 3 - punerea în aplicare a planului de supraveghere și finalizarea activității de supraveghere prin întocmirea notei de constatare și diseminarea rezultatelor supravegherii cu operatorul de transport feroviar sau cu administratorul/gestionarul infrastructurii, respectiv diseminarea informațiilor relevante către compartimentele interesate din cadrul ASFR;

ETAPA 4 - verificarea implementării planului/planurilor de acțiune de către operatorul de transport feroviar sau administratorul/gestionarul infrastructurii și/sau a măsurilor corective dispuse de către ASFR în urma acțiunilor de supraveghere.

ASFR identifică și stabilește domenii pentru activități de supraveghere specifice și elaborează un plan de supraveghere cadru în care indică modul în care pune în aplicare prezenta strategie de supraveghere pe durata ciclului de valabilitate al unui certificat/autorizații de siguranță. Acestea fac obiectul Planului Cadru de Supraveghere, respectiv a Tematicii Cadru prezentate în Anexa nr. 2.

PUNEREA ÎN APLICARE

ASFR dispune de o bază de date pentru evidența neconformităților și, în funcție de frecvența de apariție și impactul acestora, ia măsuri de punere în aplicare a planurilor de supraveghere a sectorului feroviar.

Neconformitățile sunt situațiile în care sistemul de management al siguranței (respectiv sistemul de întreținere a vehiculelor feroviare) nu îndeplinește cerința esențială de control al riscurilor. Nivelul sancțiunilor pe care le aplică ASFR este în concordanță cu nivelul de neconformitate constatat în urma acțiunilor de supraveghere și reflectă acest nivel.

PLANUL CADRU DE SUPRAVEGHERE

1. FRECVENȚA ACTIVITĂȚILOR DE SUPRAVEGHERE:

a. **acțiunile de audit** se desfășoară în perioada de valabilitate al unui document emis (autorizație/certificat de siguranță, certificat al entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, certificat funcție de întreținere) în conformitate cu regulamentele europene aplicabile pe baza convențiilor de supraveghere și vizează:

- eficacitatea sistemului de gestionare a siguranței;
- eficacitatea elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de gestionare a siguranței,

inclusiv a activităților operaționale.

b. **acțiunile de inspecție** se desfășoară la entitățile responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare pe baza convențiilor de supraveghere.

c. **acțiunile de control de stat** se programează **anual** și vizează întreaga activitate a operatorului economic supravegheat desfășurată în ultimele 12 luni. Se pot efectua acțiuni de control de stat atât ca urmare a unor constatări rezultate din inspecțiile de stat cât și din dispoziția Conducerii Ministerului Transporturilor.

d. **acțiunile de inspecție de stat** se programează lunar și vizează activitățile

considerate că dau naștere celor mai grave riscuri și activitățile la care riscurile sunt asumate.

2. OBIECTIVELE ACȚIUNII DE SUPRAVEGHERE:

a.verificarea modului în care sunt gestionate riscurile asociate domeniilor ce fac obiectul autorizațiilor/certificatelor de siguranță emise;

b.evaluarea modului de operare și întreținere a subsistemelor structurale și funcționale conform cerințelor esențiale care fac obiectul STI - urilor;

c.evaluarea modului în care organizația aplică, monitorizează, promovează cadrul de reglementare în domeniu;

d.verificarea aplicării recomandărilor de siguranță emise în cazul unor accidente/incidente feroviare.

3. RESURSELE UTILIZATE ÎN ACȚIUNILE DE SUPRAVEGHERE

a. Acțiunile de audit, inspecție, control, și inspecție de stat se efectuează, de regulă, de către inspectorii de stat din cadrul Serviciului Control Siguranța Circulației, Audit și Inspectoratelor de Siguranță Feroviară 1-8;

b. În funcție de complexitatea acțiunii de supraveghere se pot utiliza și specialiști din cadrul celorlalte compartimente din cadrul ASFR fiind respectate principiile enunțate în prezenta strategie.

ASFR publică pe site strategia de supraveghere și comunică operatorilor economici supravegheați planul acțiunilor de supraveghere, precum și rezultatele acestor acțiuni.

ASFR comunică operatorilor economici supravegheați obiectivele și o explicație generală a planurilor acțiunilor de supraveghere, precum și rezultatele acestor acțiuni.

ASFR verifică eficacitatea măsurilor corective dispuse în urma acțiunilor de supraveghere și a planurilor de acțiune implementate de către operatorul de transport feroviar sau de către administratorul/gestionarii de infrastructură și a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare.

La nivel intern în cadrul ASFR are loc un schimb de informații între compartimentele care efectuează supravegherea și cele care efectuează certificarea/autorizarea.

TEMATICA CADRU

(Se actualizează pentru fiecare acțiune de supraveghere)

Domenii specifice pentru activitatea de supraveghere:

- 1) modul de întocmire și aplicare a reglementărilor specifice în conformitate cu prevederile Regulamentului de transport pe căile ferate române și a normelor uniforme de aplicare a Regulamentului de Transport.
- 2) modul de organizare și efectuare a controlului activităților proprii privind desfășurarea operațiunilor de transport feroviar;
- 3) modul de organizare a activității de instruire și îndrumare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației;
- 4) modul de organizare și respectare a prevederilor privind avizarea accidentelor și incidentelor feroviare;
- 5) modul de asigurare a condițiilor necesare pentru însușirea integrală și la timp de către personalul propriu a prevederilor reglementărilor specifice;
- 6) modul de organizare și efectuare a ședințelor de analiză a siguranței feroviare;
- 7) modul în care au fost duse la îndeplinire măsurile stabilite pentru îmbunătățirea activității de prevenire a accidentelor și incidentelor feroviare;
- 8) modul de organizare a activității de exploatare a mijloacelor de intervenție și de aplicare a reglementărilor specifice în vigoare pentru înlăturarea urmărilor calamităților naturale, a dezastrilor sau a accidentelor și incidentelor feroviare;
- 9) modul de întocmire și aplicare a reglementărilor specifice privind accesul pe infrastructura feroviara publică;
- 10) modul de întocmire și aplicare a reglementărilor proprii și a celor încheiate cu alți agenți economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar și cu metroul;

- 11) modul de utilizare a personalului cu responsabilități în siguranța feroviară conform avizelor medicale și psihologice deținute;
- 12) modul de întocmire și respectare a prevederilor din planurile tehnice de exploatare ale stațiilor de cale ferată;
- 13) modul de aplicare a prevederilor reglementarilor specifice privind transportul mărfurilor periculoase;
- 14) modul de respectare a reglementarilor specifice obligatorii în activitățile de construire, modernizare, exploatare, întreținere, reparare și verificare tehnică a infrastructurii și vehiculelor feroviare;
- 15) modul de organizare a activității feroviare privind respectarea timpului de lucru și de odihnă de către personalul cu atribuții în siguranța feroviară;
- 16) modul în care se face urmărirea și ținerea sub control a punctelor periculoase pe infrastructura feroviară publică;
- 17) modul de aplicare a normelor și regulamentelor obligatorii pentru deținătorii de linii industriale și de vehicule feroviare, care au acces pe infrastructura feroviara, după caz, precum și pentru beneficiarii de transport.

7.2. Rezultatele supravegherii

Activitatea de supraveghere (control de stat - CS, inspecție de stat - IS, audit - A, constatare / sancționare contravenții (întocmire procese verbale de contra venție cu avertisment sau amendă)

Autoritatea de Siguranță Feroviară ASFR, în conformitate cu prevederile OMT nr. 650 / 1998, OMT nr. 290 / 2000, OMT nr. 410 / 1999, OMT nr. 490 / 2000, OMLPTL nr. 447 / 2003, OMTCT nr. 2262 / 2006, Regulamentul (UE) nr. 1158/2010, Regulamentul (UE) nr. 1169/2010, Regulamentul (UE) nr. 1077/2012 prin personalul cu atribuții de control și inspecție de stat a efectuat în anul 2018 acțiuni de inspecție de stat și alte activități asimilate inspecțiilor de stat în unitățile subordonate Ministerului Transporturilor sau aflate sub autoritatea acestuia, în societățile comerciale care furnizează produse sau servicii pentru calea ferată și metrou, în unitățile operatorilor de transport feroviar, la administratorul infrastructurii feroviare publice, gestionarii de infrastructură feroviară, la deținătorii de linii ferate industriale și material rulant.

De asemenea, în baza programului trimestrial de control aprobat de Conducerea Ministerului Transporturilor, s-au efectuat acțiuni de control de stat.

Totodată, în aceeași perioadă de timp, ASFR a efectuat audituri de supraveghere de siguranță (feroviară) - ASSF, audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea - ASERI și audituri de evaluare în vederea certificării de siguranță - AECS și audituri de evaluare pentru actualizare / modificare certificate ERIV / FIV - AERIV.

Cu ocazia depistării cazurilor de nerespectare a sarcinilor de serviciu de către personalul feroviar și a reglementărilor specifice în vigoare de către personalul agenților economici care furnizează servicii / produse feroviare critice pentru activitatea feroviară, au fost întocmite procese verbale de constatare și sancționare a contravențiilor, societăților care, în desfășurarea operațiunilor de transport feroviar au încălcat normele privind siguranța circulației, securitatea transporturilor, calitatea serviciilor sau produselor achiziționate / furnizate, sancțiunea fiind avertisment (AV) sau amendă (AM).

Nr crt	TIPUL ACTIVITĂȚII	Abrev	NUMĂRUL ACTIVITĂȚILOR	OBS
1	Audituri supraveghere de siguranță	ASSF	9	
2	Audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea	ASERI	33+(36+67+16+35+22+28+37+47)=33+288=321	
3	Audituri de evaluare pentru certificare de siguranță	AECS	12	
4	Audituri pentru actualizare / modificare certificate ERIV/FIV	AERIV	23+21=44	
5	Total audituri	A	386	
6	Controale de stat	CS	43	
7	Inspecții de stat programate	IS	58+26+87+100+130+43+138+111=693	
8	Inspecții de stat ordonate în afara programului stabilit	ISO	35+52+43+25+0+35+36+20=246	
9	Însoțiri de trenuri	IT	27+26+58+36+92+38+73+51=401	
10	Evaluări	E	14+72+5+16+20+109+44+68=348	
11	Atestări	AT	34+86+163+49+41+69+43+46=531	
12	Autorizări	AUT	83+258+612+213+263+139+181+282=2031	
13	Total	TOTAL	251+520+1269+439+546+433+258+578=4294	
14	Avertismente	AV	3+6+7+3+2+3+4+25=53	
15	Amenzi	AM	0+3+0+0+0+0+0+0=3	
16	Total procese verbale contravenții	PV	3+9+7+3+2+3+4+25=56	

7.3. Coordonare și cooperare

Nu este cazul.

8. Aplicarea CSM-urilor relevante de către RU și IM

8.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței

Modul în care întreprinderile feroviare și administratorul/gestionarii de infrastructură acoperă cerințele referitoare la implementarea și îmbunătățirea continuă a SMS a fost unul dintre obiectivele activității de supraveghere desfășurate de ASFR.

În continuare sunt prezentate câteva tipuri de constatări legate de funcționarea SMS.

- Nu a fost finalizată acțiunea de identificare a pericolelor și de evaluare a riscurilor de interfață cu toate societățile cu care există relații contractuale privind activități legate de siguranța feroviară (administratorul infrastructurii feroviare, OTF, gestionarii de infrastructură, furnizorii de lucrări de întreținere, entități achizitoare, în legătură cu aspecte pentru care dispun de interfețe susceptibile de a afecta siguranța feroviară).
- Nu s-au instituit și implementat măsuri de ținere sub control a riscurilor de interfață cu administratorul/gestionarii de infrastructură.
- Nu a fost evaluată periodic performanța în domeniul siguranței în raport cu obiectivele de siguranță ale organizației.
- Nu au fost identificate pericolele respectiv nu au fost evaluate riscurile legate de utilizarea contractanților.
- Nu au fost actualizate procedurile SMS cu ocazia modificării structurii și cu reglementările nou apărute
- Sistemul de management al competenței nu a inclus și nu a garantat formarea și evaluarea competențelor salariaților cu atribuții în evaluarea riscurilor (nu s-au efectuat cursuri de manager de risc pentru toți salariații cu atribuții în acest sens).
- Nu a fost respectat calendarul auditurilor interne planificate pentru auditarea periodică a întregului sistem de management al siguranței.
- Pentru acțiunile de audit efectuate nu au fost evaluate și documentate rezultatele auditurilor și nu au fost elaborate măsuri de supraveghere.
- Nu a fost finalizată acțiunea de identificare a riscurilor potențiale generate de părțile care nu fac parte din sistemul feroviar.
- Au fost situații în care administratorul/gestionarii de infrastructură nu au garantat faptul că întreținerea este furnizată în mod corespunzător, incluzând un control clar al gestionării și audituri și inspecții documentate.
- Nu s-au prezentat dovezi ale efectuării de acțiuni de audit al modului de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 402/2013.

Măsuri de remediere

Analiza în amănunt a neconformităților constatate și întocmirea unui plan de măsuri corective, cu termene și responsabilități

8.2. Aplicarea CSM pentru evaluarea și estimarea riscurilor

În perioada 01.01÷31.12.2018 au fost înregistrate 76 de solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar, din care:

- 73 legate de introducerea/scoaterea în/din exploatare a unor vehicule feroviare motoare sau extinderea / restrângerea secțiilor de circulație / zonelor de manevră pe care se desfășoară operațiuni de transport de călători și / sau marfă, respectiv manevră feroviară, în vederea actualizării / modificării Certificatelor de Siguranță deținute de către operatorii feroviari;
- 1 solicitare a vizat cazul schimbării reprezentată de menținerea în circulație a vagoanelor de călători prin prelungirea termenului de reparație planificată expirat, cu maxim 6 luni în condițiile efectuării unei revizii planificate de tip RTI2 (SNTFC „CFR Călători” SA);
- 1 solicitare a vizat cazul schimbării reprezentată de implementarea sistemului de circulație a trenurilor și manevrei vehiculelor feroviare pe secții de circulație dotate cu instalații de centralizare electronică de linie – CEL;
- 1 solicitare a vizat cazul schimbării reprezentată de implementarea sistemului de conducere a circulației trenurilor de către operatorul de circulație, cu instalația de management a traficului feroviar – IMTF.

La sfârșitul anului 2018, din totalul de 76 de solicitări, 67 au fost finalizate prin emiterea deciziilor privind importanța schimbării, respectiv a rapoartelor de evaluare a siguranței, la 8 solicitări operatorul a renunțat (nu au mai fost transmise la ASFR informațiile sau documentele suplimentare solicitate) și 1 solicitare a rămas în curs de finalizare pentru anul 2019. În anul 2018, ASFR nu a respins nicio solicitare.

anul	Solicitări				
	total	finalizate	respinse	renunțate	în lucru
2016	123	106	13	4	0
2017	83	79	2	2	0
2018	76	67	0	8	1

Analizând prin comparație situația în ultimii 3 ani, a fost înregistrat un număr din ce în ce mai mic de solicitări/dosare respinse pentru documentații neconforme cu procesul descris în *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013*, fapt ce reflectă o piață în curs de maturizare, privind abordarea bazată pe riscuri și alegerea unui mod de evaluare conform. Majoritatea solicitărilor din acești 3 ani, în procent de 95÷96,4%, au vizat schimbări semnificative reprezentate de extinderea operațiunilor de transport feroviar (operarea cu noi vehicule feroviare motoare, sau pe noi secții de circulație și/sau zone de manevră).

În anul 2019, SESMR va continua să depună eforturi în sprijinul unei mai bune înțelegeri a procesului de management al riscurilor descris în anexa I la *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013* de către toți actorii din piața feroviară, precum și a conștientizării de către aceștia a necesității abordării managementului bazat pe riscuri.

Dovada implementării de către operatorii feroviari a CSM privind evaluarea și aprecierea riscurilor și feedback cu privire la cererea lor

Pentru a gestiona în mod corespunzător siguranța feroviară, ASFR în calitate de autoritate de siguranță națională (ASFR) cât și în calitate de organism de evaluare (ASBO), se asigură că decizia privind gradul de semnificativitate luată de către partea care înaintează propunerea, este justificată corespunzător, pentru toate schimbările din sistemul feroviar, cu scopul diminuării riscului ca schimbări semnificative să fie tratate ca fiind nesemnificative și a decis ca documentația menționată la

art.4 alin.(3) din *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013* să fie prezentată la ASFR pentru a fi evaluată.

ASFR verifică de asemenea conformitatea documentelor transmise de către partea care înaintează propunerea, cu procesul descris în anexa I la Regulament. Atunci când identifică un aspect care necesită lămuriri suplimentare, formulează observații concrete și îl ajută pe solicitant să înțeleagă nivelul de detaliu care trebuie să caracterizeze răspunsul care i-a fost solicitat. După primirea tuturor informațiilor și a documentelor solicitate, formulează fără întârziere, dar nu mai târziu de 4 luni, raportul de evaluare a siguranței, care se prezintă spre aprobare directorului ASFR, apoi se 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.

ASFR, prin acțiunile de supraveghere, verifică dacă procesul de monitorizare instituit de către întreprinderile feroviare este aplicat și este eficace, respectiv dacă schimbările din sistemul feroviar sunt analizate și evaluate corespunzător.

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.

Stadiul procesului de implementare, inclusiv modificări ale strategiilor și inițiativelor noi introduse

Autoritatea Feroviară Română – AFER este o instituție publică finanțată integral din venituri proprii și este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR, este organismul din cadrul AFER care îndeplinește toate atribuțiile autorității de siguranță, stabilite în regulamentul de organizare și funcționare.

ASFR acționează în România, atât în calitate de autoritate de siguranță națională (ASFR), cât și începând cu data de 04.12.2014 în calitate de organism de evaluare (ASBO) în conformitate cu prevederile *Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013*, fiind 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 acest sens, Ministerul Transporturilor a introdus în *Regulamentul de organizare și funcționare al ASFR* această atribuție, la art.3 lit.l.

Astfel în România, începând cu data de 04.12.2014, Ministerului Transporturilor și ASFR au stabilit cadrul necesar pentru implementarea *Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013*.

ASFR a publicat pe site la adresa <http://www.afer.ro/ASFR/ghiduri/metodologii-ro.html> o metodologie care detaliază atât elementele la care echipa de experți ce 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.

De asemenea ASFR organizează periodic diseminări, dezbateri și alte forme de dialog, pe baza cadrului de reglementare european aplicabil.

8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare

În cadrul acțiunilor de supraveghere ASFR și-a propus să verifice modul în care organizațiile au aplicat prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078 / 2012.

În continuare sunt prezentate câteva tipuri de neconformități constatate.

- Nu au fost întocmite convenții cu toți contractanții, cu privire la schimbul reciproc al tuturor informațiilor relevante referitoare la siguranță care rezultă din aplicarea procesului de monitorizare, pentru a permite celorlalte părți să ia toate măsurile corective necesare pentru a garanta în permanență nivelul de siguranță al sistemului feroviar.
- În cadrul procesului de monitorizare nu s-au întocmit planuri de acțiune pentru toate neconformitățile inacceptabile (în special pentru cele care au generat accidente/incidente).
- Au fost situații în care nu au fost prezentate dovezi ale aplicării procesului de monitorizare.
- Nu a fost realizată o verificare prin care să se stabilească dacă procesele, procedurile și măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor sunt eficace și obțin rezultatele scontate.
- Situații în care nu s-a efectuat evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planul de acțiune.
- Nu a fost întocmită o documentație care să devedească dacă procesul de monitorizare a fost corect aplicat.
- Pentru planurile de acțiune întocmite nu s-au prezentat dovezi ale evaluării eficacității acestor planuri care să includă:
 - (a) verificarea punerii în aplicare corecte a planului de acțiune și a finalizării sale în termenele prevăzute;
 - (b) verificarea obținerii rezultatului scontat;
 - (c) o verificare prin care să se stabilească dacă, între timp, condițiile inițiale s-au modificat și dacă măsurile de control al riscurilor definite în planul de acțiune sunt în continuare adaptate circumstanțelor;
 - (d) o verificare prin care să se stabilească dacă sunt necesare alte măsuri de control al riscurilor.

Măsuri de remediere

Analiza în amănunt a neconformităților constatate și întocmirea unui plan de măsuri corective, cu termene și responsabilități.

Punerea în aplicare a procesului de monitorizare, care să cuprindă:

- analizarea tuturor informațiilor în conformitate cu strategia și prioritățile stabilite în acest sens;
- întocmirea unor planuri de acțiune pentru cazurile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare;
- corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune în cazul când acestea au fost elaborate;

Evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune pentru verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate sau dacă sunt necesare și alte măsuri de control al riscurilor.

8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE

Agenția are, printre altele, sarcina de a evalua și de a accelera procesul de implementare a TAF TSI (aplicații telematice pentru transportul de marfă) pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 1305/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană. Referitor la monitorizarea interoperabilității, Agenția trebuie să recomande, la cererea Comisiei Europene,

proceduri pentru implementarea interoperabilității sistemului feroviar prin facilitarea coordonării întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură.

În prezent este în vigoare Regulamentul (UE) 1305/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și a fost abrogat Regulamentul (CE) nr. 62/2006.

ASFR a participat la întâlnirile Grupului de cooperare pentru implementarea TAF TSI (aplicații telematice pentru transportul de marfă).

Activitatea de exploatare a trenurilor, a vagoanelor și a unităților intermodale pe rețeaua feroviară transeuropeană depinde de un schimb eficient de informații între administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, entitățile responsabile cu întreținerea, proprietarii de vehicule feroviare și alți prestatori de servicii.

Acest schimb de informații este realizat prin implementarea și exploatarea în mod unitar a unui sistem informatic european la care au acces întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, beneficiarii transporturilor feroviare, proprietarii de vehicule feroviare, entitățile responsabile cu întreținerea.

La reuniunile organizate de Agenție au participat, de obicei, reprezentanți ai organizațiilor de sector respectiv: CER (Comunitatea Căilor Ferate Europene), RNE (Rețeaua feroviară europeană), UNIFE (Asociația Industriei Feroviare Europene), EIM (Organizația Administratorilor Europeni de Infrastructură), HITRAIL (Asociația a 12 companii feroviare europene), RAILDATA (Organizație europeană a operatorilor de transport feroviar), JSG (asociație formată prin participarea a 9 organizații europene implicate în procesul de implementare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate în domeniul aplicațiilor telematice pentru transportul de marfă), ERFA (Asociația companiilor feroviare private și independente din Europa), UIRR (Uniunea internațională a companiilor de transport combinat rutier - cale ferată), INEA (Agenția executivă de inovare și interacțiune), UIP (Asociația deținătorilor particulari de vagoane), reprezentanți ai Punctelor Naționale de Contact din țările Uniunii Europene, cât și reprezentanți din partea Agenției și Comisiei Europene.

Grupul de lucru are următoarele sarcini:

- să analizeze rapoartele din sectorul feroviar privind implementarea TAF TSI;
- să compare datele primite cu Planul Cadru și să evalueze progresul implementării pentru a determina dacă obiectivele și termenele au fost realizate;
- să realizeze o campanie de diseminare la nivel regional a prevederilor din Regulamentul (UE) 1305/2014;
- să organizeze întâlniri zonale cu operatorii de transport feroviar de marfă, gestionarii de infrastructură, deținătorii de vagoane de marfă, societățile cu specific de informatică feroviară, autoritățile de siguranță feroviară, reprezentanții organizațiilor din sectorul feroviar.

Rolul Agenției este de a conlucra îndeaproape cu părțile interesate care furnizează rapoartele de implementare.

Participarea ASFR la reuniunile grupului de lucru a contribuit la buna aplicare a cerințelor privind implementarea TAF TSI pentru serviciile de transport de marfă, pentru a efectua un schimb util de informații și experiență cu specialiștii Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate și cu cei din alte state membre UE.

9. Cultura de siguranță

În România cultura de siguranță din domeniul feroviar a evoluat și s-a dezvoltat fiind legată de sistemul social, economic și politic al fiecărei perioade din ultimii 150 de ani.

ASFR este conștientă de necesitatea migrării către o cultură de siguranță pozitivă bazată pe ținerea sub control a riscurilor și a promovat, cu ocazia acțiunilor de supraveghere, următoarele:

- o atitudine proactivă la nivelul managementului de vârf și al salariaților din sistemul feroviar;
 - cunoașterea, înțelegerea și respectarea întocmai, în orice situație, a documentației SMS;
 - trecerea de la cultura bazată pe vină la cultura pozitivă caracterizată prin angajamentul tuturor de a duce la îndeplinire obiectivele de siguranță feroviară;
 - managementul siguranței feroviare prin alocarea și gestionarea corespunzătoare a resurselor;
 - integrarea conceptului de siguranță în activitatea curentă de operare și de întreținere;
 - implementarea conceptului de „cultură justă” prin care operatorii (salariații) nu sunt sancționați pentru acțiuni, omisiuni sau decizii care sunt proporționale cu experiența sau pregătirea lor, dar în care neglijențele grave, încălcările deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate.
 - susținerea clară, deschisă, precisă a opiniilor privind managementul riscurilor la nivelul organizațiilor cu specific feroviar.
- Obiectivul final al acțiunilor ASFR este constitui de atingerea de către sistemul feroviar a unui stadiu caracterizat prin următoarele:
- echipele de salariați să-și asume responsabilitatea pentru acțiunile proprii;
 - să nu se accepte niveluri reduse ale standardelor în domeniul gestionării riscurilor;
 - să existe credința că îmbunătățirea siguranței este un proces continuu care necesită implicarea colectivă a salariaților.

10. Capitolul tematică

- Nu se aplică

ANEXĂ: Progrese cu interoperabilitatea

1. Linii excluse din sfera de aplicare a Directivei IOP / SAF (sfârșitul anului)

1a	Lungimea liniilor excluse din sfera de aplicare a Directivei PIO [km]	
1b	Lungimea liniilor excluse din sfera de aplicare a Directivei SAF [km]	

Vă rugăm să furnizați lista de linii excluse:

2. Lungimea liniilor noi autorizate de ASFR (în cursul anului de raportare)

2a	Lungimea totală a liniilor [km]	
----	---------------------------------	--

3. Stații adaptate PRM (sfârșitul anului)

3a	Stații de cale ferată care respectă TSI PRM	
3b	Stații de cale ferată care respectă STM PRM - respectarea parțială a STI	
3c	Gări accesibile	
3d	Alte stații	

4. Permisele de conducere a trenului (sfârșitul anului)

4a	Numărul total de licențe europene valide emise în conformitate cu TDD	
4b	Număr de licențe europene nou emise (prima emitere)	

5. Numărul de vehicule autorizate conform Directivei de interoperabilitate (UE) 2008/57 (în cursul anului de raportare)

5a	Prima autorizare - total	
----	--------------------------	--

5aa	Vagon			
5ab	Locomotive			
5ac	Vehicule de călători transportate			
5ad	Formare fixă sau predefinită			
5ae	Vehicule speciale			
5b	Autorizație suplimentară - total		24	
5ba	Vagon			
5bb	Locomotive		13	
5bc	Vehicule de călători transportate			
5bd	Formare fixă sau predefinită		11	
5be	Vehicule speciale			
5c	Autorizare de tip - total			
5ca	Vagon			
5cb	Locomotive			
5cc	Vehicule de călători transportate			
5cd	Formare fixă sau predefinită			
5ce	Vehicule speciale			
5d	Autorizații acordate după actualizare sau reînnoire - total			
5da	Vagon			
5db	Locomotive			
5dc	Vehicule de călători transportate			
5de	Formare fixă sau predefinită			
5df	Vehicule speciale			

6. Vehicule echipate ERTMS (sfârșitul anului)

6a	Vehicule de tractare, inclusiv trenuri echipate cu ERTMS			
6b	Vehicule de tractare, inclusiv trenuri - fără ERTMS			

Numărul de personal NSA (angajați echivalenți cu normă întreagă) până la sfârșitul anului

7a	Personalul ETP implicat în certificarea de siguranță		6	
7b	Personalul ETP implicat în autorizarea vehiculului		4	
7c	Personalul ETP implicat în supraveghere		68	
7d	Personalul ETP implicat în alte sarcini legate de căile ferate		32	

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR

**Director
Lucian BLAGA**



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 precursore ale accidentelor

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

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

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

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

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

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

- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care TPS nu este operațional;
- limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzută în cadrul unui TPS;
- unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, conform regulamentelor europene;
- indicatoarelor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau nerespectarea semnalelor manuale de oprire.

Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren scăpat fără personal depășește un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite mecanicului să oprească trenul în fața semnalului.

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

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

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

5. Metode comune pentru calculul impactului economic al accidentelor

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

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

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

- costuri medicale și de reabilitare;
- cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile anchetelor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;
- pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc.

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

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

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

- estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate;
- eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, vârsta, distribuția veniturilor, precum și alte caracteristici socioeconomice și demografice relevante ale populației;
- metoda pentru obținerea valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută, încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți.

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

5.3. Definiții

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

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

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

VT = valoarea bănească a timpului câștigat pe durata călătoriei

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

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

VT_P este măsurată în euro pe călător pe oră.

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

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

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

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

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 pasaje 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 distanță parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante.

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

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

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

Datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță

1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Numărul total de accidente semnificative defalcate pe următoarele tipuri: - 132

- a) numărul de coliziuni de trenuri cu vehicule feroviare - **0**
- b) numărul de coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere - **0**
- c) numărul deraierilor de trenuri – **1**;
- d) numărul accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – **33**:
 - Pasive: - 23
 - Active: - 10:
 - sistem manual - 0;
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel - 10;
 - sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel - 0;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel – 0;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel, precum și de protecție pe partea căii ferate (număr valoric) - 0;
- e) numărul persoanelor accidentate (grav rănite și ucise) de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - **97**;
- f) numărul de incendii ale materialului rulant – **0**;
- g) numărul de alte accidente - **0**.

1.2. Numărul total de sinucideri - 62.

1.3. Numărul total de tentative de suicid – 10.

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: - 92

- 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 – 1;
- d) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 37;
- e) numărul persoanelor grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 54;
- f) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.1.1. Numărul total al călătorilor grav răniți, în funcție de tipul accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 4

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

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

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

3.1.3. Numărul total al utilizatorilor trecerilor la nivel grav răniți, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 36

- 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 – 36;
- 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: - 52

- 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 – 52;
- 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: - 60

- a) numărul persoanelor decedate ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul persoanelor decedate ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul persoanelor decedate ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul persoanelor decedate ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 17;
- e) numărul persoanelor decedate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 43;
- 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: - 0

- a) numărul angajaților incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul angajaților incluzând și angajații contractanților care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;

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

3.2.3. Numărul total al utilizatorilor trecerilor la nivel decedați, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 17

- a) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 0;
- b) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 17;
- e) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel uciși de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 0;
- f) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) numărul utilizatorilor trecerilor la nivel care au decedat ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.2.4. Numărul total al persoanelor neautorizate decedate, în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 43

- 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 – 43;
- 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: - 1232

- a) numărul total al șinelor rupte - 909;
- b) numărul total de șerpuiiri ale liniilor de cale ferată - 0;
- c) numărul total al defecțiunilor de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - 0;
- d) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol – 0;
- e) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol – 323;
- 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) – 4.932.444,72;
- b) costul total al pagubelor cauzate mediului (exprimat în euro) - 200000;
- c) costul întârzierilor ca o consecință a accidentelor (exprimat în euro) - 8052;
- d) total întârzieri ale trenurilor de călători (exprimat în minute) – 84532,0;
- e) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 99010.

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 %) – 98,61;
- b) numărul total de treceri la nivel (active și passive) – **5040**;
- c) numărul de treceri la nivel active (**1581**), echipate cu:
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 889;
 - sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 0;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) – 0;
 - sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel , precum și de protecție pe partea căii ferate (număr valoric) - 197;
 - sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 14;
 - sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 461;
 - sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 20;
- d) numărul total de treceri la nivel pasive (număr valoric) - **3459**.

7. Date de referință ale traficului și infrastructurii:

- a) numărul total de tren * km (exprimat în milioane tren*km) – 86,076;
- b) numărul de călător * km (exprimat în milioane călător*km) – 5426,4;
- c) numărul de tren de călători * km (exprimat în milioane tren*km) – 63,180;
- d) numărul de tren de marfă * km (exprimat în milioane tren*km) – 22,896;
- e) numărul de tone marfă * km (exprimat în milioane tone*km) – 12303,5;
- f) numărul de kilometri ai rețelei de cale ferată, (exprimat în km) – 16899,648 ;
- g) numărul de kilometri ai liniilor ferate (calea ferată dublă va fi numărată de 2 ori), (exprimat în km) – 19816.648.