



MINISTERUL TRANSPORTURILOR
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ –
AFER



AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ

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
- 2019 -

Cuprins

1. Introducere	3
1.1. Scopul, domeniul raportului și cei cărora li se adresează raportul	3
1.2. Concluzii principale privind anul de raportare.....	3
2. Rezumat în limba engleză	11
3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional	12
3.1. Strategie și activități de planificare	12
3.2. Recomandări de siguranță	15
3.3. Măsurile de siguranță implementate care nu au legătură cu recomandările	32
3.4. Context organizațional de siguranță	33
4. Performanțe de siguranță.....	38
5. Legislația și reglementările UE	48
5.1. Modificări în legislație și reglementări.....	48
5.2. Derogare în conformitate cu art. 15 RSD	49
6. Certificări de siguranță, autorizații de siguranță și alte certificate emise de ASFR	49
6.1. Certificate de siguranță unice și autorizații de siguranță.....	49
6.2. Autorizații pentru vehicule	53
6.3. Entități responsabile cu întreținerea (ERI)	53
6.4. Mecanici de locomotivă	55
6.5. Alt tip de autorizări / certificări	55
6.6. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță	56
6.7. Schimb de informații între ASFR și operatorii feroviari.....	57
7. Supravegherea	57
7.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor	57
7.2. Rezultatele supravegherii	61
7.3. Coordonare și cooperare.....	62
8. Aplicarea CSM-urilor relevante de către RU și IM.....	62
8.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței.....	62
8.2. Aplicarea CSM pentru evaluarea și estimarea riscurilor	63
8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare	64
8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE	65
9. Cultura de siguranță.....	65
10. Capitolul tematică.....	66
Anexa.....	66

1. Introducere

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

ASFR a întocmit Raportul anual de siguranță pentru anul 2019 cu scopul de a informa sistemul feroviar din România privind performanța în domeniul siguranței feroviare și a interoperabilității prin publicare pe site-ul www.afer.ro și în Buletinul AFER și pentru transmiterea acestui raport la Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate până la data de 30 septembrie, în conformitate cu art. 19 din Ordonanța de urgență nr. 73/2019 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 în domeniul siguranței feroviare.

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 inventariere la nivelul României a I.S.C., în conformitate cu art. 5 alin. (1);
- (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 operatorilor de transport feroviar, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;
- (e) derogările care au fost acordate în conformitate cu art. 15;
- (f) experiența operatorilor de transport feroviar și a administratorilor de infrastructură cu privire la aplicarea MCS relevante.

1.2. Concluzii principale privind anul de raportare

În anul 2019, 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:

- 112 accidente semnificative;
- 2 coliziuni între 2 trenuri, din care 1 semnificativ;
- un număr total de 76 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.);
- 34 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. Nicio deraiere de tren nu a fost încadrată ca accident semnificativ;

- 140 de accidente la treceri la nivel (din care un număr de 37 de accidente semnificative care s-au soldat cu 47 persoane accidentate grav și 15 persoane decedate);
- 114 cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid (din care un număr de 98 accidente semnificative pentru care nu s-a efectuat investigare, soldate cu accidentarea gravă a 41 persoane și decesul a 57 persoane);
- 10 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 (2018), se observă o scădere a numărului de accidente semnificative de la 132 la 112, o creștere a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate de la 55 la 76, o creștere a numărului de deraieri de trenuri de la 28 la 34 și o scădere a numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată de la 160 la 140.

Scăderea numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată, s-a datorat în principal datorită reamenajărilor unor treceri la nivel și a asigurării romburilor de vizibilitate. Creșterea numărului de deraieri de trenuri s-a datorat, în principal, stării tehnice a unor porțiuni de infrastructură.

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 2019 s-a produs un accident grav.

La data de 18.12.2019, ora 15:35, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București Nord – Ploiești Sud, linie dublă electrificată în stația CF Ploiești Triaj s-a produs coliziunea între trenul de marfă nr. 30558-1, aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo Romania S.R.L, remorcat cu locomotiva EA 013 și trenul de călători Regio nr. 5008, aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC “CFR Călători” S.A., remorcat cu locomotiva EA 527 (Depou Ploiești). Trenul de marfă nr. 30558-1 care circula în relația Craiova – Ploiești Triaj – Buzău a fost primit în stație la linia 4 grupa A, în baza semnalului de chemare YPF de pe firul 2 Brazi – Ploiești Triaj și a garat ora 15.30, iar trenul de călători Regio nr. 5008 care circula pe relația Buzău – București Nord a intrat în stație în baza indicației permissive a semnalului YS la linia 6 grupa A. Trenul de marfă nr. 30558-1 s-a pus în mișcare fără a avea ordin de circulație pentru expedierea în baza înțelegerii telefonice – cale liberă și a depășit semnalul de manevră M 158 (cu reper de semnal de circulație, în poziție pe oprire), tamponând violent trenul de călători Regio nr. 5008.

În urma impactului au deraiat de o osie vagoanele: nr. 21802457462 – 4 și 21802458767 – 5, primul vagon și al treilea vagon din trenul de marfă nr. 30338-1, iar primul vagon din cuplul TE 006 al trenului de călători Regio nr. 5008 a fost avariat și suspendat de a doua osie de la primul boghiu. Locomotivele celor două trenuri au fost de asemenea avariate. În urma impactului 10 persoane au fost accidentate grav și transportate la spitalul de Urgență Ploiești, respectiv mecanicii celor două trenuri, șeful de tren al trenului de marfă nr. 30558-1 și 7 călători din trenul de călători Regio nr. 5008.

Circulația pe secția de circulație București Nord – Ploiești Sud a fost închisă, fiind afectată circulația trenurilor. Pentru degajarea liniilor și reluarea circulației, la ora 19.36 a fost îndrumat trenul de intervenție compus din vagonul cu vinciuri hidraulice și macaraua de 125 tf, din Depoul București Triaj, care a ajuns în stația Ploiești Triaj la ora 20:59.

Vagoanele deraiate din trenul de marfă nr. 30558-1 au fost ridicate la ora 01:04. Locomotivele implicate au fost regarate la linia 3 A la ora 03.20. Trenul de călători Regio nr. 5008 a fost regarat la linia 4 A la ora 05:30. Circulația feroviară a fost redeschisă în data de 19.12.2019, ora 06:40. La fața locului s-au deplasat specialiști din cadrul ASFR. Au fost avizați: Serviciul de Urgență 112, Poliția TF, ISU. Cauzele producerii accidentului feroviar vor fi stabilite de către comisia de investigare.

Accidentul feroviar grav este în curs de investigare.

Stadiul lucrărilor de reabilitare și modernizare pe coridorul IV Pan – European (lucrări finalizate în cursul anului 2019, lucrări aflate în derulare, lucrări aflate în faza de pregătire):

Lucrări de reabilitare finalizate în anul 2019				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2019	Recepție la terminarea lucrării
1	Reabilitarea liniei de CF Frontiera - Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul 1: Frontiera - Curtici - Arad - km.614	Reabilitarea liniei de CF Frontiera - Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul 1: Frontiera - Curtici - Arad - km.614	99,00%	PVRTL nr. 1D/2966/18.11.2019 Conf. Clauza 10.1
2	Reabilitarea liniei de CF Brașov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul: Coșlariu - Sighișoara	Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coșlariu – Sighișoara, tronsonul Coșlariu - Micăsasa - LOT 3	99,80%	PVRTL 1D/2685/18.10.2019 subcl. 10.1
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coșlariu – Sighișoara, tronsonul Micăsasa - Ațel - LOT 2	98,90%	PVRTL 1D/3071/26.11.2019 subcl 10.2
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, centralizare electronică) Secțiunea 2: Coșlariu – Sighișoara, tronsonul Ațel - Sighișoara - LOT 1	99,40%	PVRTL 1D/3111/29.11.2019 subcl 10.1

Lucrări de reabilitare aflate în derulare în anul 2019				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2019	Recepție estimată la terminarea lucrării
1	Reabilitarea liniei de CF Brașov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteză 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	94,17%	Iul 2020 conform subcl.10.1 Au avut loc recepții parțiale: PVRTL nr. 1D/2853/26.07.2018 (Substația de Tracțiune Teius) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/3976/15.11.2018 (Racord Alba Iulia-Sibiu) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/3301/12.12.2019 (interval Sântimbru-Bărbant) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/3302/12.12.2019 (interval Bărbant-Alba Iulia) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/3303/12.12.2019 (interval Alba Iulia-Vințu de Jos) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/3304/12.12.2019 (pasaj rutier 396+200) subcl 10.2
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații (exclusiv ERTMS, GSM-R, CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ), SECȚIUNEA 3: COȘLARIU-SIMERIA, Tronsonul: VINȚU DE JOS – SIMERIA	98,70%	Iul. 2020 conform subcl.10.1 Au avut loc recepții parțiale: PVRTL nr. 1D/2838/25.07.2018 PVRTL nr. 1D/2809/24.07.2018 (h.m. Aurel Vlaicu) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/2808/24.07.2018 (Aurel Vlaicu - Orastie) subcl 10.2 PVRTL nr.

Lucrări de reabilitare aflate în derulare în anul 2019				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2019	Recepție estimată la terminarea lucrării
				1D/3968/14.11.2018 (Statia Orastie) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/869/09.04.2019 (Hm Blandiana) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/833/08.04.2019 (Pasaj superior 425) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/868/09.04.2019 (int. Vintu - Blandiana) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/2003/08.08.2019 (statia Vintu de Jos) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/2937/19.11.2019 (Tunel Turdas) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/2937/19.11.2019 (Tunel Turdas) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/3183/04.12.2019 (St. Sibot) subcl 10.2 PVRTL nr. 1D/3184/04.12.2019 (Interval Sibot - Blandiana) subcl 10.2
2	Reabilitarea liniei de CF Braşov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, tronsonul: Simeria - Sighișoara	Lucrări de execuție instalații semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronica si Centrul de Control Operațional Simeria aferente proiectelor: "Reabilitarea liniei c.f. Simeria - Braşov, parte componenta a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maxima de 160 km/h " secțiunea Coslariu - Simeria si „Reabilitarea liniei c.f. Simeria-Braşov, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu	87,00%	Decembrie 2020

Lucrări de reabilitare aflate în derulare în anul 2019				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2019	Recepție estimată la terminarea lucrării
		viteza maximă de 160 km/h” secțiunea Coșlariu-Sighisoara.		
		Lucrări de execuție instalații semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronica și Centrul de Control Operațional Simeria aferente proiectelor: "Reabilitarea liniei c.f. Simeria - Brașov, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h " secțiunea Coslariu - Simeria și „Reabilitarea liniei c.f. Simeria-Brașov, parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h” secțiunea Coșlariu-Sighisoara.	73,00%	Decembrie 2020
3	Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră Curtici – Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteza max. de 160 km/h, tronsonul 2 km. 614 – Gurasada și tronsonul 3 Gurasada - Simeria”	Execuția lucrărilor de construcții și instalații aferentă obiectivului de: „Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră – Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h: Tronsonul 2: Km 614 - Gurasada, subtronsonul 2a: Km 614 - Cap Y Bârzava”	38,15%	Iulie 2022
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații aferentă obiectivului de: „Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră – Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h: Tronsonul 2: Km 614 - Gurasada, subtronsonul 2b: Cap Y Bârzava - Cap Y Ilteu”	38,10%	Iulie 2022
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații aferentă obiectivului de: „Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră – Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h: Tronsonul 2: Km 614 -	13,20%	Decembrie 2022

Lucrări de reabilitare aflate în derulare în anul 2019				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2019	Recepție estimată la terminarea lucrării
		Gurasada, subtrasonul 2c: Cap Y Ilteu - Cap Y Gurasada”		
		Execuția lucrărilor de construcții și instalații aferentă obiectivului de: „Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră – Curtici – Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h: Tronsonul 2: Km 614 - Gurasada, Tronsonul 3: Gurasada - Simeria”	23,55%	Octombrie 2022

Lucrări aflate în faza de pregătire		
Nr. crt.	Proiect	Stadiul la data de 31.12.2019
1	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, Secțiunea: Brașov – Sighișoara, Subsecțiunile: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara	Procedură în contestație
2	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Sighișoara, subsecțiunea Apața – Cața	Procedură în contestație
3	FAZA SF pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal – Brașov	Raportul procedurii transmis la ANAP
4	Obținerea Autorizației de Punere în Funcțiune pe tronsonul: Frontiera – Curtici - Arad - km 614	Documentația de lansare a licitației în pregătire
5	Obținerea Autorizației de Punere în Funcțiune pe tronsonul: Sighișoara – Coșlariu	Documentația de lansare a licitației în pregătire
6	Obținerea Autorizației de Punere în Funcțiune pe tronsonul: Coșlariu – Simeria	Documentația de lansare a licitației în pregătire
7	FAZA SF “Implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS pe secțiunea de cale ferată Predeal – București - Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua de transport feroviar”	Documentația de lansare a licitației în pregătire
8	Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța	Contract de prestari servicii elaborare SF în derulare
9	Modernizarea liniei de cale ferata Caransebeș - Timișoara – Arad FAZA SF	Contract de prestari servicii elaborare SF în derulare
10	Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat, componentă a Coridorului Orient/ Est – Mediteranean	Contract de prestari servicii elaborare SF în derulare
11	Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte din Coridorul Orient/Est- Mediteranean	Contract de prestari servicii elaborare SF în derulare

Stații CF reabilitate și modernizate în cursul anului 2019 (stații CF recepționate în anul 2019, stații CF la care lucrările sunt în curs de derulare, stații CF aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării și modernizării):

Stații CF aflate în pregătire în vederea reabilitării și modernizării			
Nr.crt	Proiect	Denumire obiectiv	Stadiul la data de 31.12.2019
1	Modernizarea a 47 stații de cale ferată din România FAZA SF	Stațiile CF Târgoviște, Ploiești Vest, Sinaia, Bușteni, Videle, Târgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filași, Roșiori Nord, Piatra Olt, Timișoara Nord, Simeria, Băile Herculane, Petroșani, Orșova, Caransebeș, Satu Mare, Baia Mare, Jibou, Dej Călători, Beclean pe Someș, Valea lui Mihai, Carei, Salonta, Miercurea Ciuc, Făgăraș, Sebeș Alba, Gheorghieni, Reghin, Aiud, Teiuș, Războieni, Suceava Nord, Pașcani, Vatra Dornei, Verești, Dolhasca, Rm. Sărat, Comănești, Făurei, Tecuci, Mărășești, Adjud, Neptun, Costinești Tabără, Ciulnița	SRCF Brașov, Iași, București, Constanța, Craiova, Cluj, Galați - contract de prestari servicii elaborare SF în derulare SRCF Timișoara - procedura de atribuire anulată
2	Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea stației CF Gara de Nord București FAZA SF	Stația CF București Nord	Contract de prestari servicii elaborare SF în derulare

Lucrări de centralizare electronică în cursul anului 2019 (lucrări de centralizare electronică finalizate în anul 2019, lucrări de centralizare electronică în curs de realizare):

Lucrări de centralizare electronică în Stații CF finalizate în anul 2019				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2019	Recepție la terminarea lucrării
1	Lucrari de proiectare si executie aferente obiectivului Modernizarea instalatiilor de centralizare electromecanica pe sectia de circulatie Siculeni-Adjud-Lot 1	Stațiile CF Mihaileni, Nadejdea, Livezi Ciuc, Lunca de Sus si Lunca de Mijloc	100%	PVRTL 1D/1899/31.07.2019
2	Lucrari de proiectare si executie aferente obiectivului Modernizarea instalatiilor de centralizare electromecanica pe sectia de circulatie Siculeni-Adjud-Lot 2	Statiile CF Ghimes, Palanca, Simbrea, Goioasa, Asau, Dofteana si Tg. Ocna	100%	PVTL 1D/2802/31.10.2019

3	Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse	Stațiile CF Dragos Voda, Baraganu, Saligny, Movila, Baile Sarata, Monteoru, Cotesti, Murgeanca, Vinga, Teregova, Jabar, Targu Frumos, Sascut, Secuieni Roman	100%	PVRTL 994/19.04.2019 1D/2642/14.10.2019 1D/3241/09.12.2019 1D/2920/14.11.2019 995/19.04.2019 1D/2646/14.10.2019 1D/2630/14.10.2019 1D/3253/10.12.2019 1D/2918/13.11.2019 1D/3372/18.12.2019 996/19.04.2019 1D/3252/10.12.2019 989/19.04.2019
---	---	--	------	---

Lucrări de centralizate electronică în Stații CF aflate în derulare în anul 2019				
Nr crt.	Proiect	Obiectul contractului	Stadiul fizic al lucrării la data de 31.12.2019	Recepție estimată la terminarea lucrării
1	Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse	Stațiile CF Maldaeni, Grozavesti, Racari, Drobeta Turnu Severin Est, Crivina, Valea Larga, Branesti, Vadu Lat, Central CFR	100%	Februarie 2020

2. Rezumat în limba engleză

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

In 2019, railway accidents and incidents occurred on the Romanian railway network, according to 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:

- 112 significant accidents;
- 2 collision between 2 trains of which a number of 1 significant accident;
- 76 train collisions with obstacles inside the railway gauge (unsupervised animals, vehicles in the gauge railway, rocks, trees, trolleys, etc.);
- 34 train derailments classified as accidents in accordance with 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 carried out by AGIFER (National Investigation Body) which issued safety recommendations.

No train derailment was classified as a significant accident.

- 140 accidents at the level crossing (of which a number of 37 significant accidents from which resulted 47 seriously injured persons and 15 dead persons);

- 114 persons hit by railway vehicles in motion, except suicide cases, for which no investigation was carried out (of which a number of 98 significant accidents from which resulted the serious injury of 41 persons and the death of 57 persons);

- 10 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 carried out by AGIFER. No fire was classified as a significant accident.

Compared to the previous year (2018), the number of significant accidents decreased from 132 to 112, the train collisions with obstacles within the gauge of free passage of the railways increased from 55 to 76, the number of train derailments increased from 28 to 34 and the number of accidents at railway crossings decreased from 160 to 140.

The decrease of accidents at the level crossings was mainly due to the rearrangement of the level crossings from the point of view of visibility. The increase of the number of train derailments was mainly due to the technical condition of some parts of the infrastructure.

During the year 2019 a serious accident occurred:

On 18.12.2019, at 15:35, within the activity of the Regional Branch of CF Bucharest, Bucharest North - Ploiești South traffic section, in Ploiești Triaj station, occurred the collision between the freight train no. 30558-1, belonging DB Cargo Romania S.R.L, towed by the locomotive EA 013 and the passenger train Regio no. 5008, belonging to SNTFC “CFR Călători” S.A., towed by the locomotive EA 527.

Freight train no. 30558-1 which was running in the relation Craiova - Ploiești Triaj - Buzău was received at line 4 group A, based on the YPF call signal on line 2 Brazi - Ploiești Triaj and parked at 15.30, and the passenger train Regio no. 5008 running on the Buzău - Bucharest North route entered the station based on the permissive indication of the YS signal on line 6 group A. Freight train no. 30558-1 was set in motion without a traffic order for dispatch based on the telephone agreement - freeway and passed the maneuvering signal M 158 with traffic signal mark in „stop” indication, violently tamping the Regio passenger train no. 5008.

Following the impact, the wagons derailed on an axle: no. 21802457462 - 4 and 21802458767 - 5, the first wagon and the third wagon from the freight train no. 30338-1, and the first wagon from the TE 006 couple of the Regio passenger train no. 5008 was damaged and suspended by the second axle from the first bogie. The locomotives of the two trains were also damaged. Following the impact, 10 people were seriously injured and transported to the Ploiești Emergency Hospital, respectively the mechanics of the two trains, the head of the train of the freight train no. 30558-1 and 7 passengers from the Regio passenger train no. 5008.

The traffic on the Bucharest North - Ploiești South traffic section was closed and the traffic was reopened on 19.12.2019, at 06:40. Specialists from NSA went to the scene. The serious railway accident is investigated by AGIFER.

3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional

3.1. Strategie și activități de planificare

3.1. Strategia și activități de planificare

Strategia ASFR este 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 transpunerea Pachetului 4 feroviar respectiv a 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;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 779/2019 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 545/2018 al Comisiei din 04 aprilie 2018 de instituire a modalităților practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare și de autorizare de tip a vehiculelor feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului;
- REGULAMENTUL (UE) NR. 1301/2014 AL COMISIEI din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune;
- REGULAMENTUL (UE) NR. 1302/2014 AL COMISIEI din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană;
- Regulamente de punere în aplicare a STI-urilor relevante.

Activitățile de planificare ale ASFR sunt legate de:

- dezvoltarea privind performanța în domeniul siguranței ASFR 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.

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 independentă 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.

3.2. Recomandări de siguranță

Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
AGIFER recomandă ASFR să se asigure că: 1. produsul „pantograf tip EP3” încadrat ca produs feroviar critic la clasa de risc 1B, a căror defectare determină grave perturbații în exploatarea feroviară, dacă va fi utilizat la echiparea locomotivelor care vor fi introduse la modernizare prin reparații de tip RG sau RK, să fie supus omologării tehnice, în baza unei documentații tehnice de referință; 2. administratorul de infrastructură feroviară publică Compania Națională de Cai Ferate „CFR” S.A. va inventaria secțiunile de cale ferată electrificată pe care pot fi admise locomotive echipate în prezent cu pantografe tip EP3 și să comunice aceste informații către toți factorii interesați.	În cursul anului 2019 nu au fost cazuri de modernizări la locomotive, respectiv a părților din subsistemul energie. ASFR va verifica cu ocazia supravegherii introducerii pe piață a ECI ca acestea să fie însoțite de declarație de conformitate CE. A fost formulată solicitarea cu nr. 20/479/28.03.2019 către SC Electrificare CFR SA prin care să se comunice secțiunile de circulație electrificate pe care pot fi admise locomotive echipate cu pantografe tip EP3. Cu act nr. 2.1/415/20120 SRCF Iași a transmis către OTF aceste informații.	Implementată
Analizarea prin acțiuni de supraveghere a modului în care CNCF „CFR” SA, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare publice, asigură condițiile pentru ca măsurile de siguranță pe care acesta și le-a propus pentru ținerea sub control a pericolelor și riscurilor asociate,	Ca urmare a supravegherii efectuate, ASFR a solicitat oportunitatea revizuirii ”registrului de riscuri” astfel ca măsurile de gestionare a riscurilor, referitoare la mentenanța infrastructurii feroviare să fie aplicabile.	Implementată

în legătură cu realizarea mentenanței infrastructurii feroviare publice, să fie aplicabile.		
Comisia de investigare recomandă ca ASFR să analizeze dacă gestionarul de infrastructură feroviară SC Grup Feroviar Român SA mai îndeplinește condițiile care au stat la baza emiterii autorizațiilor de siguranță de tip A și de tip B, pentru secția de circulație neinteroperabilă Palas – Năvodari.	Cu ocazia acțiunilor de supraveghere ASFR a analizat implementarea cerințelor din SMS la toate nivelurile organizației.	Implementată
Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR: Recomandarea de siguranță nr.1 Să solicite administratorului infrastructurii feroviare publice revizuirea părții din sistemul propriu de management al siguranței referitoare la activitățile de monitorizare și de învățare, ca urmare a producerii unui accident sau incident, precum și revizuirea „Registrului propriu de pericole”. Recomandarea de siguranță nr.2 Să analizeze oportunitatea modificării Instrucțiunilor nr.250/2005 - norma națională prin care se stabilește modul de revizuire tehnică și de întreținere în exploatare a vagoanelor, în sensul introducerii unor prevederi prin care în situația în care, la vagoanele de marfă dotate cu boghiuri cu glisieră elastice, corpul glisierelor inferioare de pe ambele părți ale boghiului atinge partea superioară a cadrului de boghiu, aceasta să fie nominalizată ca defect, iar vagoanele constatate cu acest defect să fie retrase din circulație, pentru verificări suplimentare și stabilirea lucrărilor de reparație necesare eliminării cauzelor care	Cu ocazia acțiunilor de supraveghere ASFR a analizat implementarea cerințelor din SMS la toate nivelurile organizației. Procesul de reducere a normelor naționale de siguranță de tip 4 și 5 face obiectul unui program în curs de derulare, ordinele de ministru care aprobă aceste norme fiind utilizate în continuare ca, coduri de practică pentru ținerea sub control a riscurilor.	Implementată.

au condus la acest defect.		
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC "CFR Călători" SA: efectuarea unei acțiuni de reevaluare a riscurilor generate de defectarea sistemelor de frână ale materialului rulant ce pot genera incidente/accidente; • analiza oportunității revizuirii Specificației Tehnice Cod ST 5-2004 ce constituie document de referință pentru serviciul feroviar critic „REVIZII PLANIFICATE TIP Pth3, RT, R1 ȘI R2, LA LOCOMOTIVELE ELECTRICE DE 3400/5100 kW”, astfel încât lucrările de întreținere programate la sistemul de frână de mână să asigure o verificare, reglare și funcționare a acestuia în intervalul de timp cuprins între două revizii planificate.	Ca urmare a supravegherii efectuate, ASFR a solicitat oportunitatea revizuirii "registrlui de riscuri" astfel ca măsurile de gestionare a riscurilor, referitoare la mentenanța infrastructurii feroviare să fie aplicabile. SNTFC "CFR Călători" S.A. are în "Fișa de identificare pericole și evaluare riscuri" - F-PO-0-6.1-04-03 luate în considerare "Defecte la instalația de frânare a vehiculelor din compunerea trenurilor" și "Efect de frânare nesatisfăcător". Urmare solicitării SRTFC de revizuire a ST5-2004, SCRL Brașov a revizuit fișa de modificări FM2, introdus în formularul de comanda Pth3 și comanda de lucru unificată a prevederilor legate de necesitatea controlului de funcționare frâna de mână.	Implementată
Autoritatea de Siguranță	Implementată prin reevaluarea și	Implementată

Feroviară Română – ASFR să solicite, operatorului de transport feroviar de marfă SC Rail Force SRL, revizuirea „Registrului de evidență a pericolelor proprii” prin reevaluarea și analiza riscurilor asociate activității de transport pe calea ferată, generate de: - pericolul depășirii de către trenuri în circulație a semnalelor care ordonă oprirea; - pericolul depășirii serviciului continuu maxim admis pe locomotivă efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotiva în procesul de remorcare a trenurilor; cu dispunerea de măsuri adecvate pentru ținerea sub control a acestora.	analiza riscurilor procesului de Remorcare a trenurilor.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va analiza 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.	Cu ocazia acțiunilor de supraveghere ASFR a analizat implementarea cerințelor din SMS la toate nivelurile organizației.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite administratorului de infrastructură feroviară să își stabilească măsurile de siguranță ce trebuiesc implementate pentru a se asigura că în cadrul procesului de întreținere a liniilor, sunt respectate în totalitate atât prevederile procedurilor din cadrul sistemului propriu de management al siguranței, cât și cele din codurile de practică.	Cu ocazia acțiunilor de supraveghere ASFR a analizat implementarea cerințelor din SMS la toate nivelurile organizației și ținerea sub control a riscurilor cu codurile de practică utilizate.	Implementată
Autoritatea de Siguranță	A fost întocmit de către ASFR și	

Feroviară Română - ASFR va analiza oportunitatea completării normei tehnice feroviare referitoare la repararea cutiilor de osii cu rulmenți cu prevederi prin care să fie stabilită durata maximă de serviciu pentru rulmenții cu role cilindrice ce echipează vagoanele de marfă (exprimată în kilometri parcurși sau ani).	transmis către sectorul feroviar interesat actul nr. 2310/655/2019, în urma căruia a rezultat faptul că nu este oportună completarea normei tehnice feroviare.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR ar trebui să solicite operatorului de transport feroviar SC GFR SA revizuirea sistemului de management al siguranței referitor la recepția vagoanelor la ieșirea din reparație accidentală, astfel încât să se asigure că procedurile existente în acest sens nu permit repunerea în circulație a unui vagon cu probleme la sistemul de rulare.	A fost întocmit de către ASFR și transmis către operatorul feroviar actul nr. 2310/655/2019 și a fost revizuită și completată Specificația tehnică Reparații Accidentale la Vagoanele de Marfă ST 01/2015 (RA-GFR).	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română să solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC Unicom Tranzit SA reevaluarea riscurilor generate de pericolul ”Neefectuarea probelor de frână corespunzătoare în stațiile de compunere sau în cazul formării de cupluri și/sau recompunere pentru circulația pe pante mari” și dispunerea de măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestuia.	În urma reevaluării efectuate Unicom Tranzit SA a luat măsuri de reducere a probabilității de apariție a riscului în sensul că a fost emisă Decizia Directorului General al nr. 199/25.05.2018 prin care a fost majorat numărul de acțiuni de control cuprinse în programele lunare de monitorizare în legătură cu Siguranța Feroviară pentru personalul cu atribuțiuni de instruire și control din centralul Unicom Tranzit SA și în special urmărirea activității desfășurate de personalul Unicom Tranzit SA cu responsabilități în siguranța circulației în stațiile vârf de pantă.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română să solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC Unicom Tranzit SA - revizuirea Procedurii Operaționale ”Pentru comandarea, asigurarea, urmărirea personalului de tren și monitorizarea respectării	A fost revizuită Procedura Operațională ”Pentru comandarea, asigurarea, urmărirea personalului de tren și monitorizarea respectării normelor aprobate cu OMT nr. 256/29.03.2013, privind serviciul maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul Unicom Tranzit care conduce	Implementată

normelor aprobate cu OMT 256/29.03.2013, privind serviciul maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul UNICOM TRANZIT care conduce și/sau deservește trenurile în sistemul feroviar din România” cod POSF – 37 Revizia 1 intrată în vigoare la data de 01.04.2017, astfel încât aceasta să conțină prevederi concrete care asigure respectarea duratei normale a timpului de muncă și respectiv a repausului zilnic și pentru personalul partidelor de tren.	și/sau deservește trenurile în sistemul feroviar din România” cod POSF - 37, Revizia 3, intrată în vigoare la data de 01.01.2019.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite SC Regio Călători SRL Brașov și SC MARUB SA Brașov, refacerea Specificației tehnice cod ST 1.019/2011 în vederea introducerii unor prevederi referitoare la efectuarea respectiv la menținerea stării de curățenie a motorului Diesel și a echipamentelor auxiliare ale acestuia.	A fost refăcută specificația tehnică prelucrată cu personalul interesat.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite SC Regio Călători SRL Brașov, refacerea acțiunii de identificarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare pentru activitatea de mentenanță a automotoarelor tip AMX, 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.	A fost realizată în cursul lunii august 2019, prin identificarea și evaluarea unor pericole care au fost înregistrate în "Registrul de evidență a pericolelor" al Regio Călători SRL Brașov.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română-ASFR să se asigure că, operatorul de transport feroviar SNTFM „CFR Marfă” SA, își întocmește proceduri	Cu ocazia acțiunilor de supraveghere ASFR a analizat implementarea cerințelor din SMS la toate nivelurile organizației și ținerea sub control a riscurilor cu	Implementată

astfel încât să asigure identificarea competențelor necesare personalului implicat în activitatea de verificare a condițiilor tehnice la introducerea/scoaterea vagoanelor în/din trenurile în tranzit și modul de efectuare a acestei activități, în vederea ținerii sub control a riscurilor induse de această activitate.	codurile de practică utilizate. A fost reperlucrat întreg personalul cu privire la verificarea condițiilor tehnice la introducerea/scoaterea vagoanelor în/din trenurile în tranzit și modul de efectuare a acestei activități, în vederea ținerii sub control a riscurilor induse de această activitate.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR va evalua prin acțiuni proprii de supraveghere, modul în care sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii feroviare publice este aplicat și, dacă este cazul, va solicita CNCF „CFR”SA, corectarea sau reevaluarea de către aceasta a măsurilor pentru ținerea sub control a riscurilor proprii.	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română-ASFR a evaluat prin acțiuni proprii de supraveghere, modul în care sistemul de management al siguranței al administratorului infrastructurii feroviare publice este aplicat.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR va solicita SNTFM „CFR Marfă” SA: a. evaluarea riscurilor generate de pericolul deformării (torsionării) accentuate a cadrelor de boghiu, în intervalul cuprins între două revizii de tip RP, deformare generată de cumulara următorilor factori: - folosirea pe timp îndelungat, a vagoanelor neprotejate împotriva coroziunii, la transportul în vrac al mărfurilor puternic corozive; - șocurile puternice transmise către cadrul de boghiu, în timpul rulării vagoanelor în stare deraiată. b. identificarea și aplicarea măsurilor de siguranță ce se impun pentru ținerea sub control a acestui risc.	SNTFM „CFR Marfă” SA a actualizat: - Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 si Fisa de masuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Revizia tehnica la compunere a trenurilor; - Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 si Fisa de masuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Revizia tehnica in tranzit a trenurilor; - Fisa de evaluare a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 1 si Fisa de masuri de prevenire a riscurilor SMS, cod F431 – SMS – 2 pentru Procesul tehnologic – Revizia tehnica la sosire a trenurilor.	Implementată

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română-ASFR se va asigura că TIM RAIL CARGO SRL, în calitate sa de operator de transport feroviar de marfă, își va reevalua măsurile proprii de prevenire și ținerea sub control a riscurilor asociate activității de revizie tehnică și întreținere a vagoanelor de marfă în exploatare.	TIM RAIL CARGO a luat următoarele măsuri: lista factorilor de risc identificați în procesul de revizie tehnică a trenurilor de marfă la compunere, în tranzit și la sosire a fost completată cu următorul risc: "oboseala acumulată în timpul serviciului care afectează îndeplinirea obligațiilor instrucționale privind efectuarea reviziei tehnice a trenului la compunere/tranzit/sosire" datorită neasigurării condițiilor de odihnă personalului la funcția RTV. Pentru respectarea cerințelor de management al siguranței referitoare la întreprinderile feroviare, în conformitate cu Regulamentul delegat UE 762/2018 se va face o nouă evaluare a factorilor de risc, aceasta fiind necesară în vederea obținerii Certificatului Unic de Siguranță.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că, administratorul infrastructurii feroviare publice își revizuieste documentul nr.42/1/1052/16.04.2015 - „Riscurile de interfață cu OTF și măsurile pentru ținerea sub control”, parte a SMS.	CNCF „CFR”SA a revizuit și actualizat Riscurile de interfață cu OTF referitor la riscul "depășirea sarcinii pe osie".	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că, operatorul de transport feroviar își revizuieste măsurile dispuse privind verificarea modului de încărcare a vagoanelor cu ocazia luării în primire în halta de mișcare Drăgotești în vederea ținerii sub control a riscului de depășire a limitei de încărcare și implicit a sarcinii pe osie admise.	S-au dispus prin adresa nr. A4.3/55/05.02.2020 a Serviciului Material Rulant – Sucursala Marfa Banat – Oltenia, măsuri privind verificarea modului de încărcare a vagoanelor, cu ocazia luării în primire, în vederea ținerii sub control a riscului de depășire a limitei de încărcare și implicit a sarcinii pe osie admisa.	Implementată

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport SNTFM ”CFR Marfă” SA revizuirea sistemului de management al siguranței și efectuarea unei analize de risc, pentru pericolele care sunt generate de neridicarea sabotului de mână, înainte de expedierea trenului în stațiile de formare.	A fost întocmit un Plan de acțiune pentru eliminarea neconformităților constatate în urma investigării.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că administratorul infrastructurii feroviare publice implementează procedura de sistem PS SMCM – SMS 0-6.1 „Managementul riscurilor”, parte a SMS, la nivelul tuturor structurilor organizatorice din componența sa.	Administratorul infrastructurii feroviare publice implementează procedura de sistem PS SMCM – SMS 0-6.1 „Managementul riscurilor”, parte a SMS, la nivelul tuturor structurilor organizatorice din componența sa.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR să solicite Grup Feroviar Român SA revizuirea și îmbunătățirea activității de instruire a personalului cu responsabilități în siguranța circulației pentru a se obține o mai bună înțelegere a rolului regulamentelor și a importanței respectării acestora, ținând cont și de lecțiile ce pot fi învățate din accidente anterioare, indiferent de operatorii feroviari în activitatea cărora s-au produs (implicați).	GFR a efectuat reinstruirea personalului privind efectuarea probelor de frână, verificarea eficacității frânei automate, frânarea de serviciu, frânarea rapidă, obligațiile mecanicului în timpul parcursului în legătură cu frânarea trenului, circulația trenurilor și utilizarea frânei electrice pe pante, se regăsesc în planul specific 2020 în modulele M6 și M7.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR să solicite Grup Feroviar Român SA revizuirea acțiunii de identificare a pericolelor asociate operațiunilor feroviare pentru activitatea de circulație a trenurilor în ceea ce privește frânarea trenurilor și circulația pe pante și dispunerea de măsuri suplimentare eficiente pentru	În cadrul SMSF (sistem management siguranță feroviară) a fost întreprinsă acțiunea de revizuire a pericolelor și de identificare pericole noi cu impact asupra siguranței feroviare și de analiză a acestor pericole cu stabilire de măsuri de ținere sub control.	Implementată

ținerea sub control a riscurilor de producere ale acestora.		
Autoritatea de Siguranță Feroviară – ASFR să solicite Grup Feroviar Român SA analiza oportunității revizuirii procesului de examinare psihologică a personalului cu responsabilități în siguranța circulației, prin luarea unor măsuri suplimentare proprii, pentru obținerea unui schimb eficient de informații cu cabinetele psihologice.	După apariția Ord 1260/2013 nu se mai poate impune personalului o anumită locație pentru efectuarea controalelor periodice psihologice, GFR neavând nici o pârgie pentru stabilirea unor măsuri suplimentare. De altfel recomandarea de siguranță neavând nici un suport legal.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că operatorul de transport feroviar SC GRUP FERROVIAR ROMÂN SA își va revizui sistemul propriu de management al siguranței, astfel încât să reducă riscurile generate de: - starea fizică necorespunzătoare a personalului de locomotivă determinată de consumul de băuturi alcoolice și de oboseala acumulată ca urmare a depășirii duratei serviciului continuu maxim admis pe locomotivă; - circulația locomotivelor cu instalațiile de siguranță izolate.	GFR a revizuit SMS-ul propriu, a reanalizat riscurile și a implementat măsuri operative și organizatorice.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să se asigure că operatorul de transport feroviar SC GRUP FERROVIAR ROMÂN SA va analiza oportunitatea introducerii unei bariere tehnice, prin dotarea locomotivelor cu sisteme care să nu permită punerea în mișcare a acestora de către personal aflat sub influența băuturilor alcoolice.	GFR a analizat oportunitatea și a concluzionat că nu este necesară o astfel de barieră tehnică.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să verifice dacă pentru stațiile CFR dotate cu instalații de centralizare a comenzilor semnalelor și macazurilor care au sisteme de	Cu ocazia activităților de control și inspecție de stat în conformitate cu OMT nr. 650/1998 și a activităților de supraveghere prin audit.	Implementată.

înregistrare sau înmagazinare a datelor, administratorul de infrastructură are întocmite și respectă procedurile operaționale privitoare la descărcarea, analizarea și interpretarea datelor colectate prin care să dispună măsurile de siguranță necesare pentru exploatarea sigură a traficului feroviar.		
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să urmărească ca CNCF CFR SA să reanalizeze strategia de monitorizare a modului de acordare și desfășurare a închiderilor de linii pentru efectuarea reviziilor bianuale și de verificare părți ascunse la schimbătoarele de cale și să analizeze oportunitatea includerii neconformităților constatate în raport în categoria neconformităților inacceptabile.	A fost întocmit Planul de măsuri nr. 201/2192/ 22.10.2018: - Urmare a analizei de risc a rezultat: -frecvența de apariție a evenimentului de pericol este „foarte mică” ;-nivelul de risc estimat este „neglijabil”; Cerințele de siguranță existente în reglementări (instrucția de manipulare a instalației SCB, regulamente, instrucții) sunt conforme, iar respectarea acestora întocmai conduce la eliminarea pericolului; Concluzie: Incidentul produs la data de 01.10.2018 are la bază eroarea umană și a fost favorizat de cumulul nerespectării unor cerințe de siguranță a circulației existente în reglementări (instrucția de manipulare, regulamente, instrucții, prescripții de lucru).	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite CNCF „CFR” SA efectuarea unei analize de risc și o evaluare a riscurilor referitoare la circulația trenurilor pe linie falsă și, în funcție de rezultatul analizei, să ia măsuri în vederea ținerii sub control a pericolelor și riscurilor asociate generate de aceasta.	A fost întocmit Planul de măsuri nr. 201/2207/ 22. 10. 2018, s-a efectuat analiza de risc în cazul circulației pe linie falsă și a rezultat că pericolul identificat face parte din categoria riscurilor acoperite de codurile de practică.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului economic SC CFR IRLU SA și operatorului de transport feroviar de marfă SNTFM „CFR Marfă” SA	Pentru ducerea la îndeplinire a recomandării, în Specificația Tehnică - Revizii planificate tip PTAE, RAC, RI, RT, R1, R2 la punctul 51.3 s-a menționat „Demontare geam de protecție	Implementată

revizuirea documentului de referință care stă la baza efectuării reviziilor planificate la locomotivele electrice, astfel încât prin operațiile cuprinse în acesta să se asigure o strângere corespunzătoare a îmbinării filetate dintre diode și radiatoarele acestora.	pentru curățare și verificare: diode, condensatoare, legături bare”.	
Efectuarea unei analize de risc legată de pericolul reprezentat de depășirea neinstrucțională a unui semnal de circulație și evaluarea necesității introducerii acestui pericol în categoria neconformităților inacceptabile.	În urma analizei de risc efectuate a rezultat faptul că pericolul identificat face parte din categoria riscurilor acoperite de codurile de practică.	Implementată
Asigurarea întreținerii stației radio din biroul de mișcare al IDM dispozitor din stația CFR Drobeta Turnu Severin, astfel încât aceasta să funcționeze continuu.	Administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF CFR SA a asigurat întreținerea stațiilor radio prin contractul de prestări servicii încheiat cu SC TELECOMUNICAȚII S.A	Implementată
Reglementarea modului de punere la dispoziția IDM dispozitor de către IDM exterior a trenului care urmează a fi expedit.	În urma analizei de risc efectuate a rezultat faptul că pericolul identificat face parte din categoria riscurilor acoperite de codurile de practică.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să urmărească ca CN CF „CFR” SA să reanalizeze proiectele de echipare a instalațiilor de semnalizare care, inițial la punere în funcțiune, nu au fost prevăzute cu inductor de 500 Hz la 250 m. în fața semnalelor luminoase de ieșire și în funcție de amplasament geografic și posibilități/condiții tehnice să completeze echiparea cu acest tip de sistem de control al vitezei trenurilor și de oprire automată, în cazul nerespectării indicațiilor date de semnale.	A fost încheiat contractul de execuție lucrări nr. 749.06.11.2019 care prevede montarea inductorilor de autostop de 500 Hz la semnalele X2, X3, X3P, Y2P, Y3P1, Y3P2 stația Bârlad, semnalele X3 și Y 3 Buhăești, semnalul Y2 Rebricea și Y1 Grajduri.	Implementată parțial și în curs de implementare pe rețeaua CFR.
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite CNCF „CFR” SA revizuirea sistemului de	A fost identificat pericolul generat de utilizarea în cadrul activității de mentenanță a infrastructurii feroviare, a unor produse	Implementată

management al siguranței și efectuarea unei analize de risc, pentru pericolele care sunt generate de acceptarea, la lucrările de mentenanță, a produselor feroviare critice nerecepționate din punct de vedere al calității.	feroviare critice (traverse de lemn), pentru care nu se face recepție calitativă și care nu corespund din punct de vedere tehnic: poziția 114 din Registrul pericolelor ramura Linii. A fost întocmit Planul de acțiune nr. L6/237 /08.10.2019.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite administratorului infrastructurii feroviare publice revizuirea părții din sistemul propriu de management al siguranței referitoare la activitățile privind monitorizarea eficacității măsurilor de control al riscurilor.	Revizuirea părții din SMS referitor la activitățile privind monitorizarea măsurilor de control al riscurilor (PO SMS 0-4.13).	În curs de implementare
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite administratorului infrastructurii feroviare publice revizuirea Deciziei nr. 42/E/41/2010 și punerea acesteia în acord cu prevederile Instrucției nr.305 „privind fixarea termenilor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii” ediția 1997.	Divizia Linii prin actul 43/F/719/31.10.2019 a anulat prevederile actului 42/E/41/2010 privind modul de efectuare a controalelor și reviziilor în stația Dej Triaj.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să urmărească ca CNCF CFR SA să: 1. Reanalizeze activitatea de monitorizare a modului de efectuare: 1.1. a activității de mentenanță a instalațiilor SBW, care să prevină punerea semnalului pe liber fără ca un macaz din parcurs să fie manevrat în poziție corespunzătoare; 1.2. a parcurilor de circulație, având instalații cu chei și bloc, și să analizeze oportunitatea includerii acestor neconformități în categoria neconformităților	A fost întocmit Planul de acțiune nr. Trafic 02.17.11.2019 R.2 Cele doua neconformități sunt identificate în evidența pericolelor și sunt analizate la nivel de risc acceptabil având o frecvență de apariție foarte scăzută.	Implementată

inacceptabile.		
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR - să reanalizeze modul de desfășurare a activității la această trecere la nivel prevăzută cu bariere mecanice în vederea ținerii sub control a pericolelor și riscurilor asociate.	Divizia Trafic Timișoara a efectuat analiza și evaluarea factorilor de risc iar în urma raportului de analiza au rezultat: frecvența de apariție și nivelul de severitate sunt în limite acceptabile și sunt ținute sub control. Acțiunile de prevenire și reducere a riscurilor au avut un efect scontat astfel pazitorul bariera nu a mai produs neconformități. Nivelul de severitate coroborat cu frecvența sunt acceptate de sistem. Toleranța la risc se încadrează în limite pentru care nu necesită alte acțiuni.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR - să se asigure că CNCF reanalizează SMS astfel încât să fie identificate pericolele și evaluate riscurile asociate pentru activitatea trenurilor de intervenție și a echipelor acestora și să dispună măsuri.	CNCF revizuieste periodic pericolele și riscurile asociate siguranței feroviare. Exemplu, ultima revizuire a „Registrului propriu de pericole” s-a efectuat la data 18.11.2019, întocmindu-se actul nr. 610/1209/18.11.2019 „Evidența pericolelor privind siguranța feroviară la RSCF Brașov”.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA revizuirea procedurii operaționale PO-07.1-14 „Planificarea reviziilor și reparațiilor pentru locomotive, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC “CFR Călători” SA” în vederea completării acestora cu prevederi concrete referitoare la retragerea din serviciu a locomotivelor la atingerea normelor de timp/kilometri pentru efectuarea reparațiilor planificate, în conformitate cu reglementările în vigoare.	În urma solicitării ASFR, SNTFC „CFR Călători” SA, prin actul nr. DT5/3//540/02/09.2019 au dispus o serie de verificări la intrarea locomotivelor pe procesul tehnologic cu ocazia efectuării primei revizii intermediare Pth3: efectuarea de operații de verificare a etanșeității unor instalații, a eventualelor pierderi de ulei sau combustibil și a cablajelor electrice.	Implementată

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC „CFR Călători” SA refacerea acțiunii de identificarea și evaluarea riscurilor asociate operațiunilor feroviare, pentru riscul de producere de incendii la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor în circulație.	La solicitarea ASFR, a fost reanalizată "Fișa de identificare pericole/evaluare riscuri" în scopul identificării activităților legate de siguranța operațiunilor feroviare care au ca potențial risc "incendii la MR".	Implementată
Operatorul de transport feroviar de marfă Deutsche Bahn Cargo România va efectua o analiză de risc legată de următoarele pericole: a. Nerespectarea indicației semnalului luminos de ieșire ; b. Neurmărirea indicației semnalului de ieșire ; c. Nerespectarea prevederilor referitoare la frânarea de urgență; d. Neobservarea talonării macazului; e. Neefectuarea probei de continuitate după detașarea locomotivei împingătoare; f. Neutilizarea stației RER de pe locomotivă pentru informare și comunicare. și va evalua necesitatea introducerii acestor pericole în categoria neconformităților inacceptabile.	În urma solicitării ASFR au fost actualizate tematicile de formare și instruire a mecanicilor de locomotivă, punandu-se accent pe sistemele de semnalizare din stații și linie curentă simplă sau dublă. Programele lunare ale personalului cu atribuții de însoțire s-au axat doar pe însoțiri de trenuri și supravegherea activităților de manevră. A fost împărțit parcul de locomotive la angajați din Departament SC, care interpretează toate înregistrările IVMS ale locomotivelor din parcul DB Cargo România. Programele lunare ale personalului cu atribuții de însoțire s-au axat doar pe însoțiri de trenuri și supravegherea activităților de manevră. Toate observațiile vor fi aduse la cunoștința Departamentului.	Implementată
Administratorul de infrastructură feroviară va efectua o analiză de risc legată de pericolul reprezentat de neremedierea într-un timp rezonabil a deranjamentelor care depind de achiziția unor componente la instalațiile CE și va evalua necesitatea introducerii acestui pericol în categoria neconformităților inacceptabile.	A fost efectuată analiza de risc iar în urma raportului de analiză a rezultat că frecvența de apariție și impactul sunt în limite acceptabile și sunt ținute sub control.	Implementată
Autoritatea de Siguranță	ASFR a întocmit și transmis către	Implementată

Feroviară Română – ASFR va analiza, împreună cu operatorii de transport feroviar de marfă ce dețin vagoane echipate cu boghiuri tip „H”, oportunitatea introducerii în sistemul de management al siguranței a unor reglementări (proceduri) care să prevadă măsuri pentru verificarea periodică a arcurilor de la suspensiile acestor boghiuri, în zonele greu accesibile ale acestora (ce nu sunt vizibile cu ocazia efectuării reviziilor tehnice la trenuri), pentru ținerea sub control a riscurilor induse de apariția fisurilor la foile de arc.	operatorii feroviari actul nr. 2310/206/2019 în urma căruia a rezultat faptul că nu este oportună introducerea în SMS a unor reglementări (proceduri) care să prevadă măsuri pentru verificarea periodică a arcurilor de la suspensiile acestor boghiuri, în zonele greu accesibile ale acestora.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, prin acțiuni specifice, se va asigura că sunt respectate de către operatorii de transport feroviar și entitățile responsabile cu întreținerea locomotivelor, prevederile legislative și/sau prevederile din instrucțiunile de specialitate în vigoare astfel: - posibilitatea elaborării unor prescripții tehnice (specificații tehnice) care să reglementeze, fără echivoc, modul de lucru la remorcarea și deplasarea, către societățile reparatoare, a locomotivelor electrice care prezintă defectul „osie blocată” cu ajutorul dispozitivului special de suspendare – Diplory; -revizuirea procedurilor/specificațiilor tehnice, ce constituie documente de referință pentru funcția de efectuare a întreținerii, pentru a identifica soluții care să acopere riscurile generate de blocarea osiilor la locomotivele electrice.		Neimplementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite CNCF „CFR” SA să	La solicitarea ASFR, s-a desfășurat o verificare a tuturor instrucțiilor de manipulare a	Implementată

efectueze o analiză de risc referitoare la pericolul reprezentat de lipsa reglementărilor în caz de deranjament la instalațiile SAT /BAT din linie curentă sau stație și să dispună în consecință soluții și măsuri viabile în vederea ținerii sub control a pericolelor și riscurilor asociate generate de acestea.	instalațiilor SCB și acolo unde a fost cazul acestea au fost completate cu modul corect de efectuarea a circulației trenurilor în caz de deranjament la instalațiile BAT/SAT din stație și linie curentă.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite CNCF „CFR” SA să efectueze o analiză de risc referitoare la pericolul reprezentat de neuniformizarea schemelor de la instalațiile SAT/BAT din stație și din linie curentă și să dispună în consecință soluții și măsuri viabile în vederea ținerii sub control a pericolelor și riscurilor asociate generate de acestea.	După incidentul din stația Lugoj, Divizia Instalații Timișoara a dispus verificarea tuturor instalațiilor BAT/SAT cu privire la introducerea în circuitul dispozitivului de semnalizare optic si acustic a contactului 11-13 al releului ASR.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC ”CFR Călători” SA efectuarea unei acțiuni de reevaluare a riscurilor generate de defectarea sistemelor de frână ale materialului rulant ce pot genera incidente/accidente.	SNTFC "CFR Calatori" S.A. are în "Fișa de identificare pericole și evaluare riscuri" - F-PO-0-6.1-04-03 luate în considerare "Defecte la instalația de frânare a vehiculelor din compunerea trenurilor" și "Efect de frânare nesatisfăcător" S-a efectuat evaluarea riscurilor generate de "Nefectuarea verificării sau verificarea în mod superficial a instalațiilor de frână, inclusiv pentru menținerea pe loc a MRM".	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de călători SNTFC ”CFR Călători” SA analizarea oportunității revizuirii Specificației Tehnice Cod ST 5-2004 ce constituie document de referință pentru serviciul feroviar critic „revizii planificate TIP Pth3, RT, R1 ȘI R2, LA locomotivele electrice DE 3400/5100 kW”, astfel încât lucrările de întreținere programate	Urmare solicitării SRTFC de revizuire a ST5-2004, SCRL Brasov a revizuit fișa de modificări FM2, fiind introdus în formularul de comanda Pth3 și comanda de lucru unificată a prevederilor legate de necesitatea controlului de funcționare frână de mână.	Implementată

la sistemul de frână de mână să asigure o verificare, reglare și funcționare a acestuia în intervalul de timp cuprins între două revizii planificate.		
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC GFR SA analizarea oportunității revizuirii modului prin care este asigurată ținerea sub control a parametrilor lichidului de răcire a locomotivelor dotate cu motoare diesel.	La solicitarea ASFR, a fost efectuată analiza menționată și a fost reinstruit personalul din activitatea de întreținere privind verificarea menținerii în funcție în cadrul reviziilor tehnice a protecțiilor lichidului de răcire și folosirea apei dedurizate la locomotivele Diesel.	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.

- Organizația trebuie să acționeze pentru dezvoltarea și implementarea sistemului de management al siguranței, astfel încât sistemul să fie funcțional în întregime în cadrul organizației, în sensul că procesele de siguranță feroviară să fie abordate pe baza gestionării riscurilor asociate acestora.
- Activitățile de audit și control să se efectueze în conformitate cu prevederile strategiei de monitorizare și ale procedurilor specifice proprii cuprinse în SMS, în care a fost stabilit modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de monitorizare în legătură cu siguranța feroviară.
- Verificarea periodică a modului în care personalul de conducere, instruire și control respectă obligațiile din fișele de post corespunzătoare funcției executate, conform *Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010.*
- Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar vor pune în aplicare un proces de monitorizare care să cuprindă:
 - analizarea tuturor informațiilor în conformitate cu strategia și prioritățile stabilite în acest sens;
 - planuri de măsuri 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 prin verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate sau dacă sunt necesare și alte măsuri de control al riscurilor.
- Evaluarea nivelului de siguranță și a performanței în domeniul siguranței, analizarea și aplicarea măsurilor pentru implementarea recomandărilor de siguranță adresate de către AGIFER prin rapoartele de investigare conform prevederilor din Regulamentul de investigare a accidentelor și incidentelor, de

dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010.

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, Infrastructurii și Comunicațiilor.

Administratorul infrastructurii feroviare, CNCF „CFR” SA.

Manageri (gestionari) de infrastructură feroviară, persoane juridice cărora CNCF „CFR” SA le-a 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,
Operatori economici care dețin material rulant, pe care îl oferă spre închiriere,
Operatori economici care întrețin material rulant, linii de cale ferată și instalații.
Operatori economici care întrețin linii ferate industriale și material rulant utilizat în interes propriu.

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

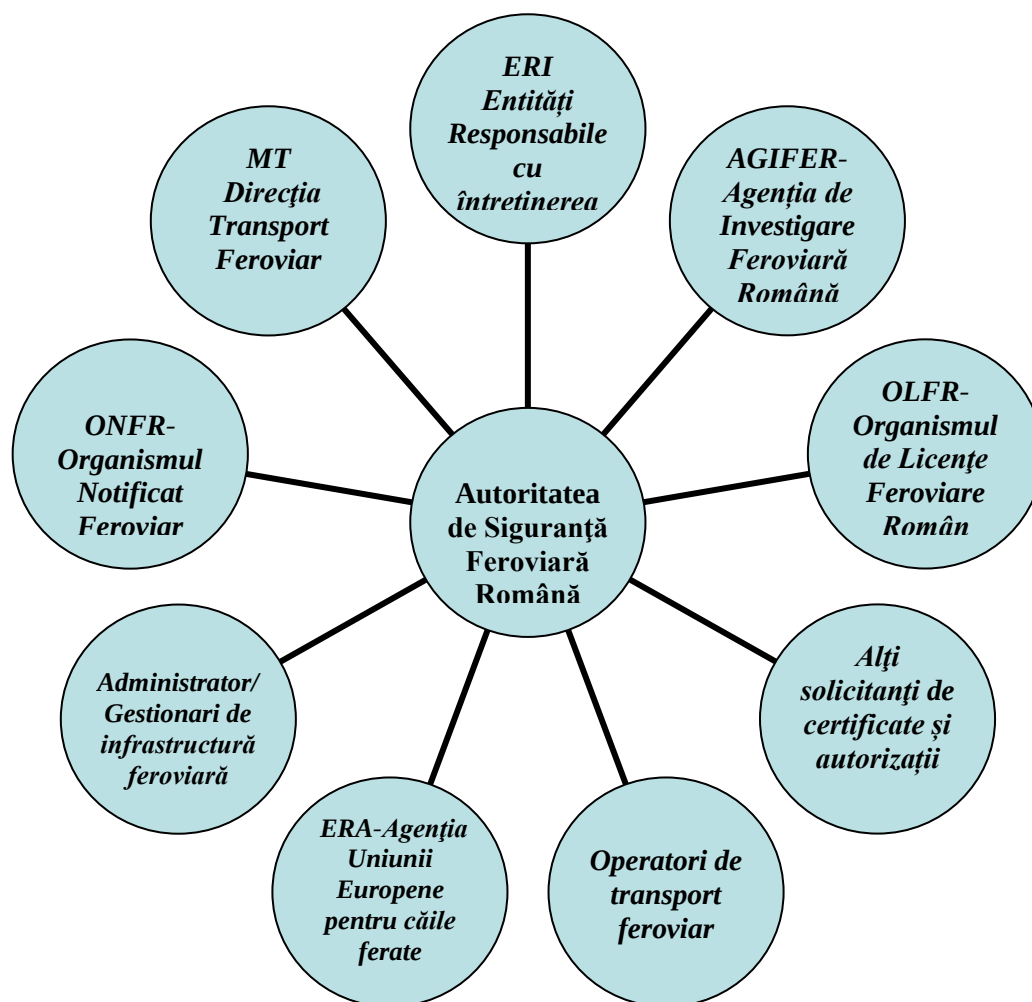
- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR,
- Organismul Notificat Feroviar Român - ONFR,
- Organismul de Licențiere Feroviar Român - OLFR.

Agencia de Investigare Feroviară Română - AGIFER.

Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER.

Autoritatea de Reformă Feroviară - ARF.

Consiliul de supraveghere feroviar, structură în cadrul Consiliului Concurenței.



PREZENTARE ATRIBUȚII

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

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;
- ertificarea 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.

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.

Departamentul Inspector Șef

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

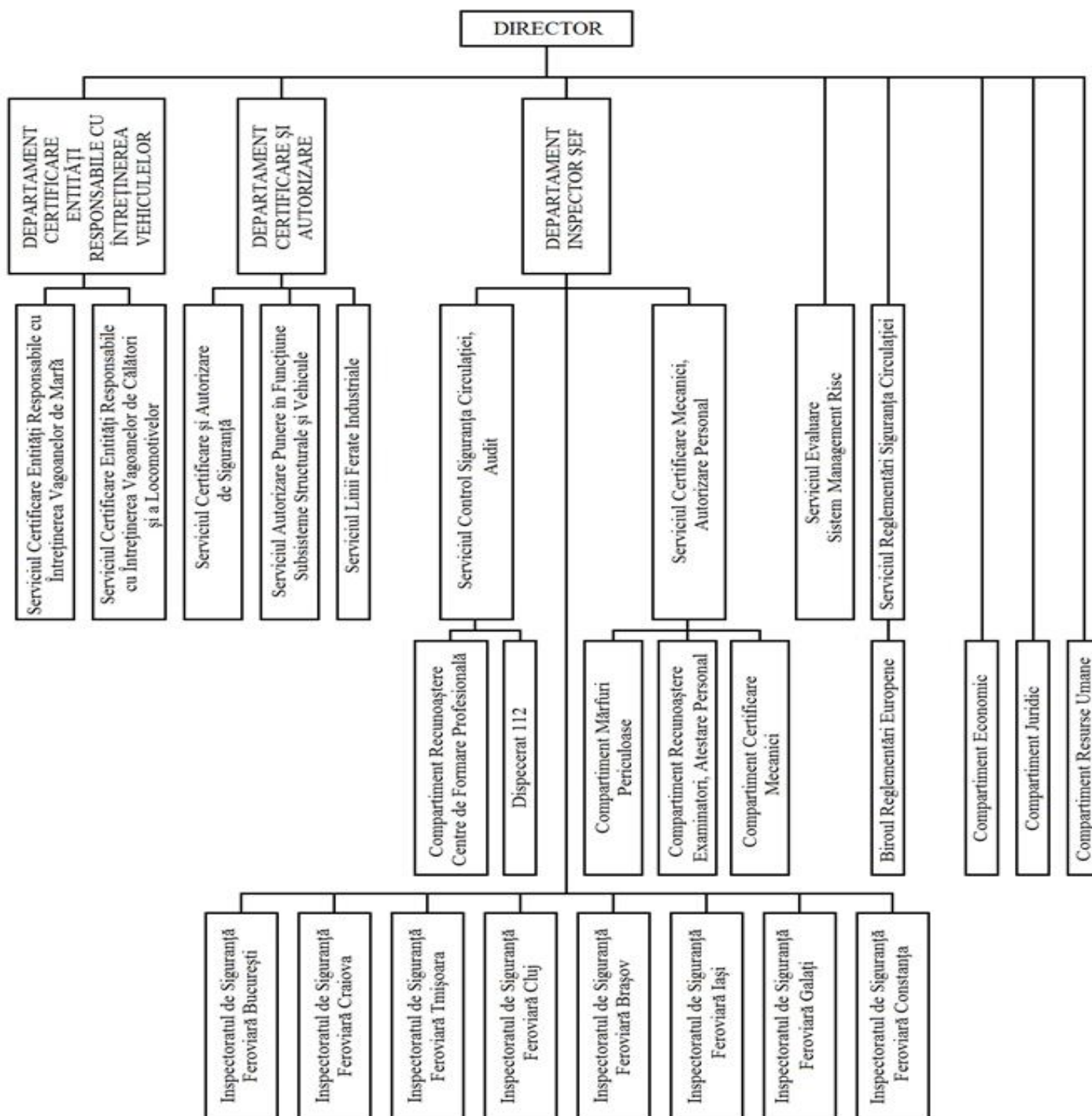
- preluarea atribuțiilor și responsabilităților Directorului ASFR, pentru perioada în care acesta se află în delegație, concediu de odihnă, concediu medical mai mult de 24 ore;
- reprezentarea structurilor organizatorice din subordine în relațiile cu celelalte structuri organizatorice din cadrul ASFR;
- 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.

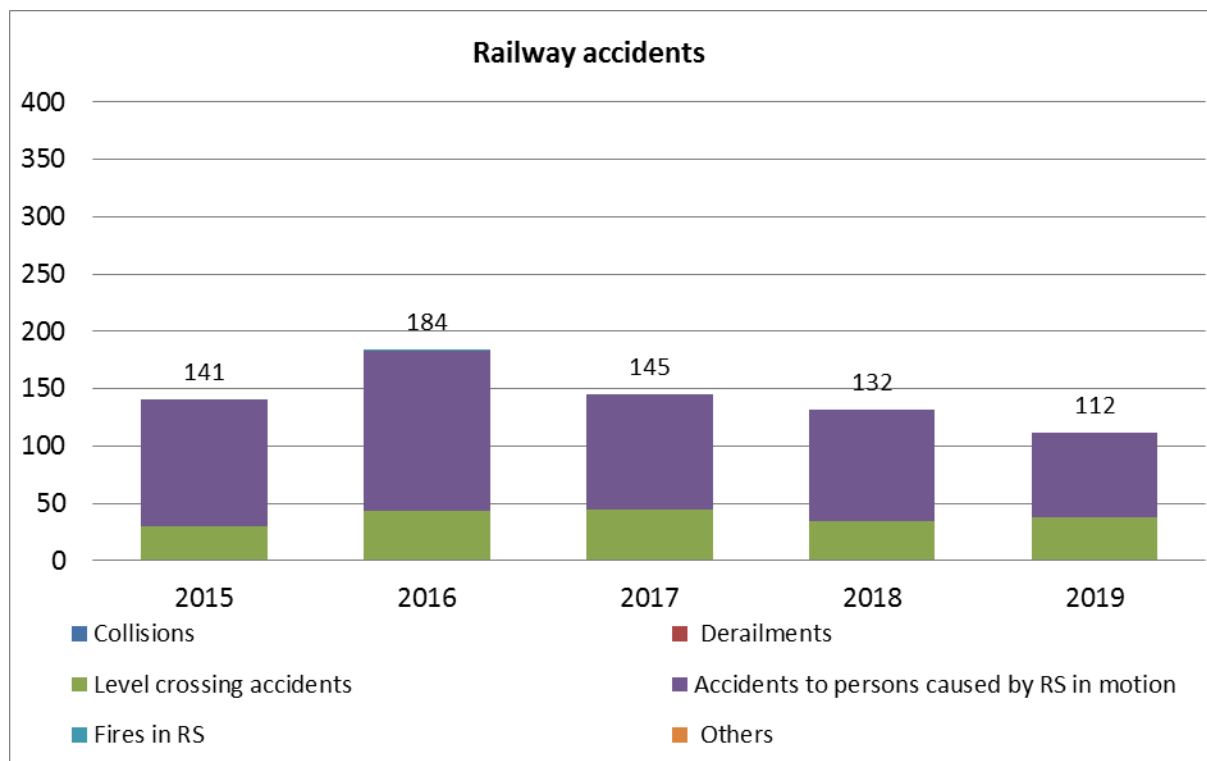
Pentru îndeplinirea obiectului de activitate, Șefului de Departament Inspector Șef îi revin următoarele atribuții:

- 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.

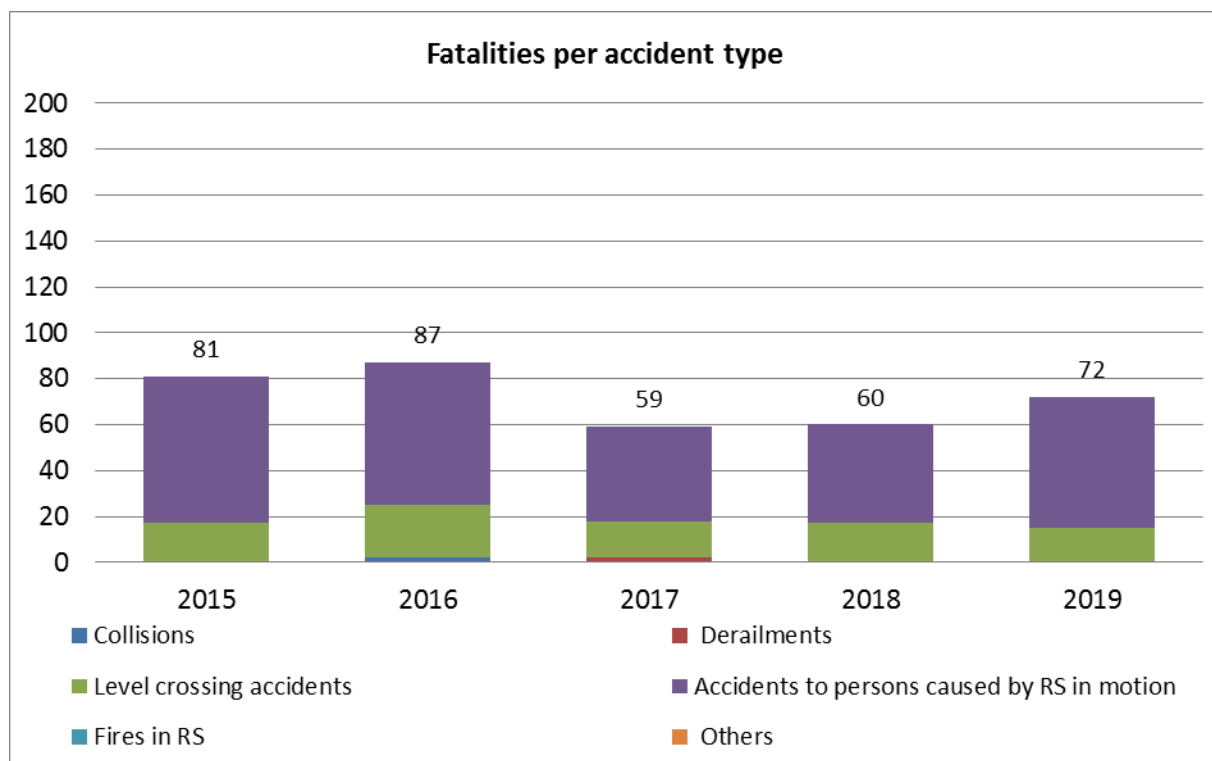
AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ - ASFR



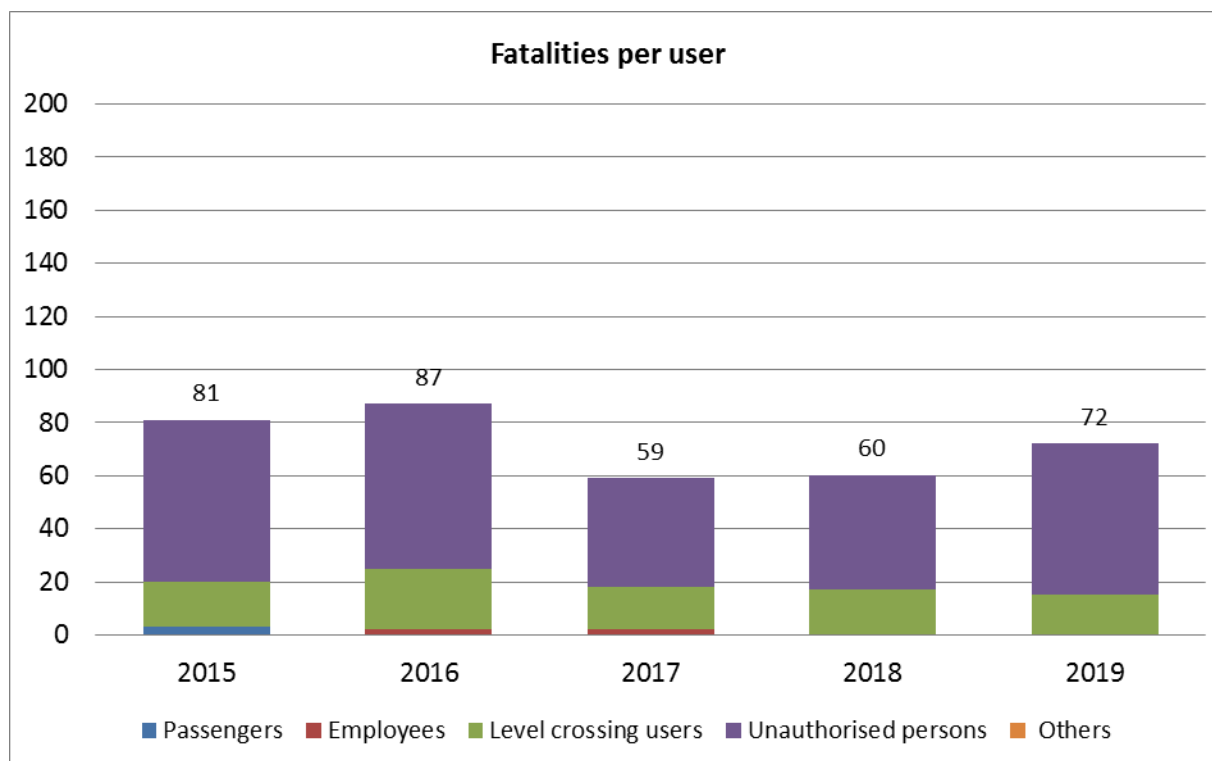
4. Performanțe de siguranță



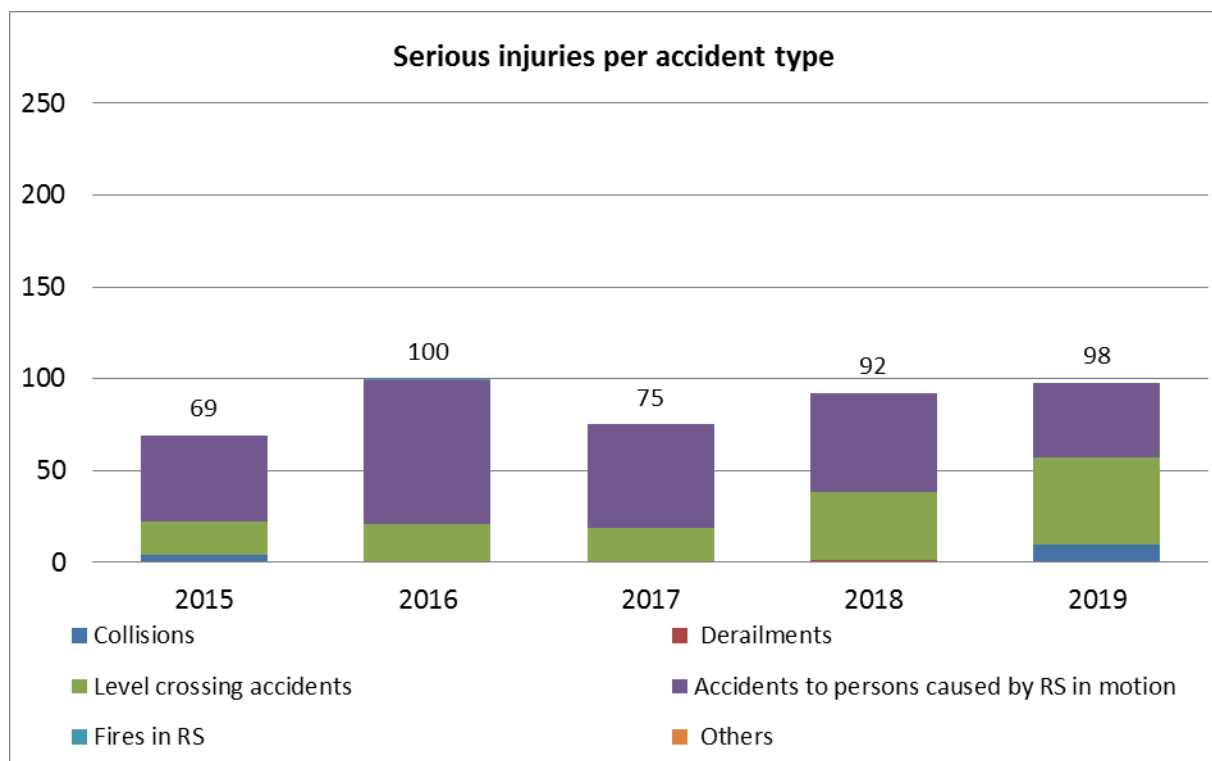
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2015	1	0	29	111	0	0	141
2016	1	0	42	140	1	0	184
2017	0	1	43	101	0	0	145
2018	0	1	34	97	0	0	132
2019	1	0	37	74	0	0	112



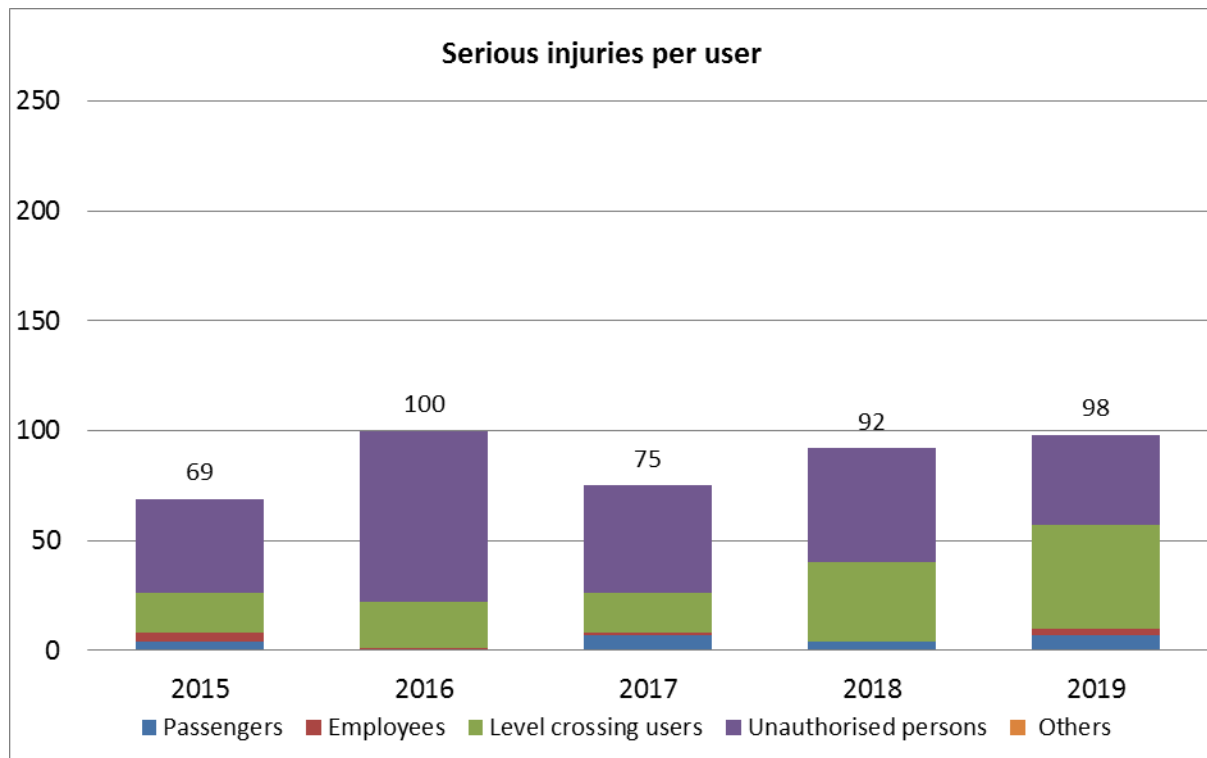
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2015	0	0	17	64	0	0	81
2016	2	0	23	62	0	0	87
2017	0	2	16	41	0	0	59
2018	0	0	17	43	0	0	60
2019	0	0	15	57	0	0	72



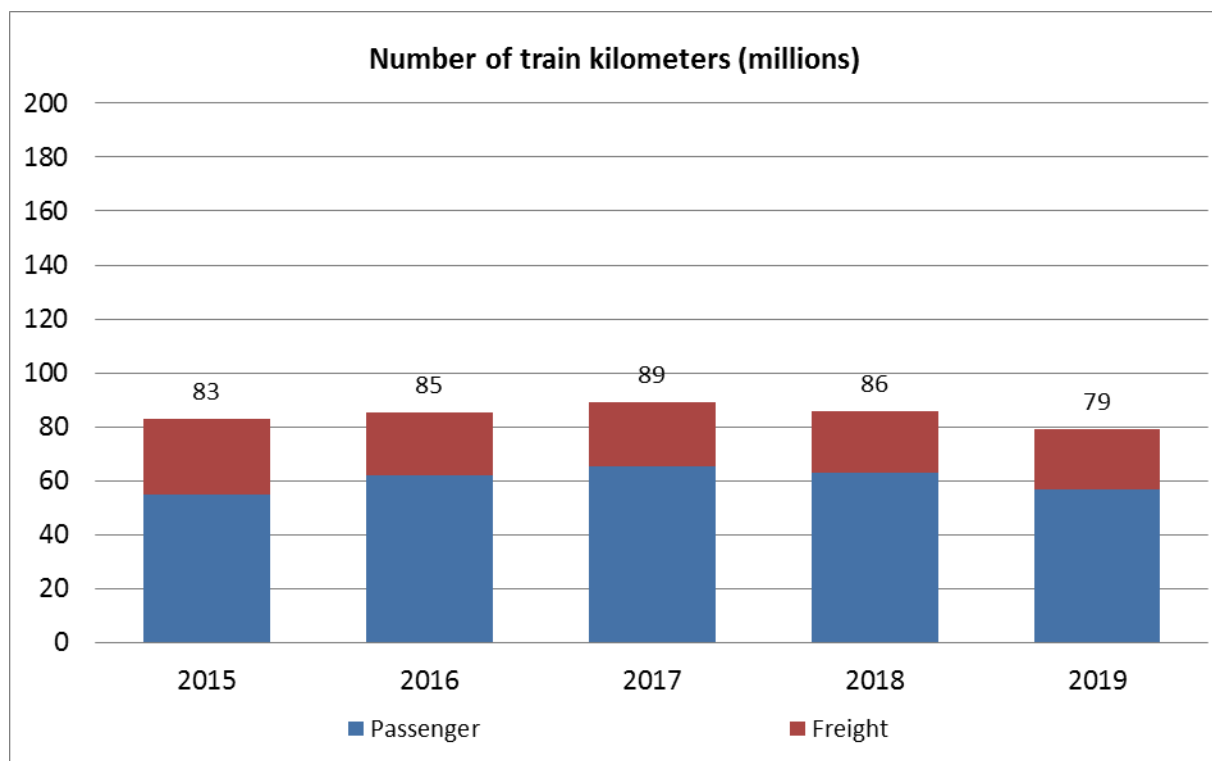
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2015	3	0	17	61	0	81
2016	0	2	23	62	0	87
2017	0	2	16	41	0	59
2018	0	0	17	43	0	60
2019	0	0	15	57	0	72



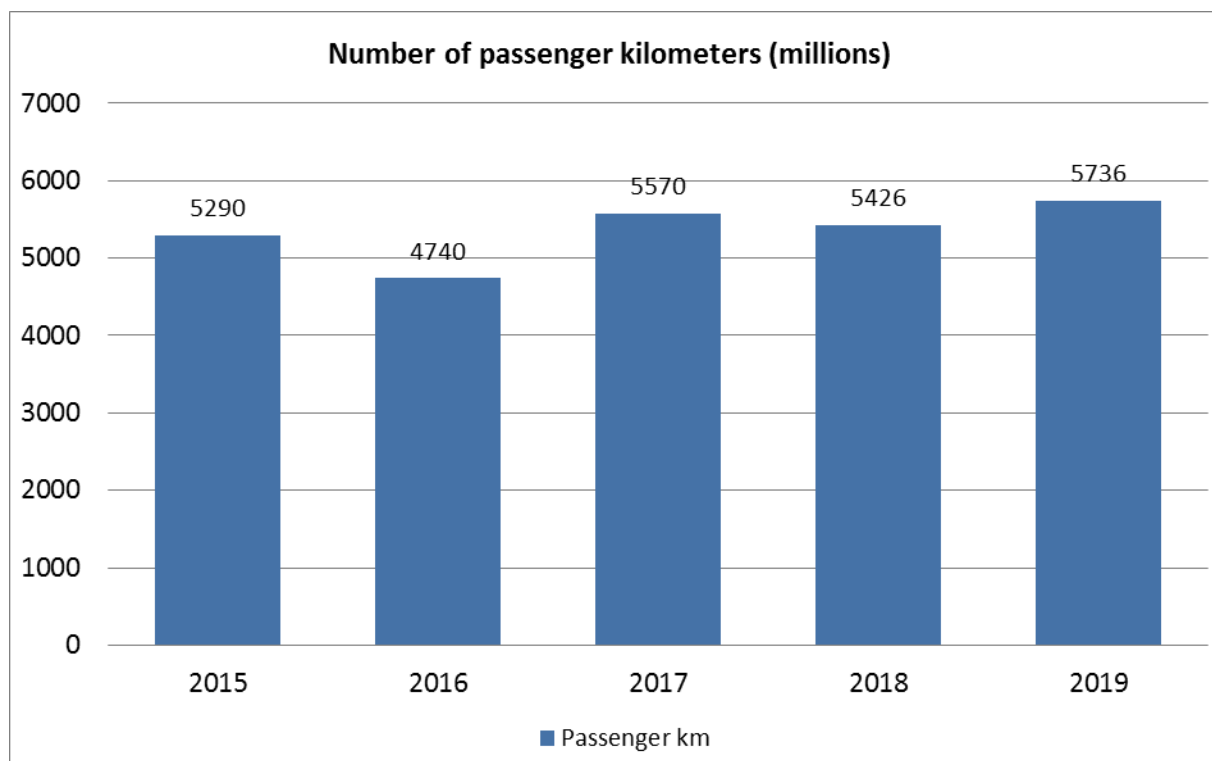
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2015	4	0	18	47	0	0	69
2016	0	0	21	78	1	0	100
2017	0	0	19	56	0	0	75
2018	0	1	37	54	0	0	92
2019	10	0	47	41	0	0	98



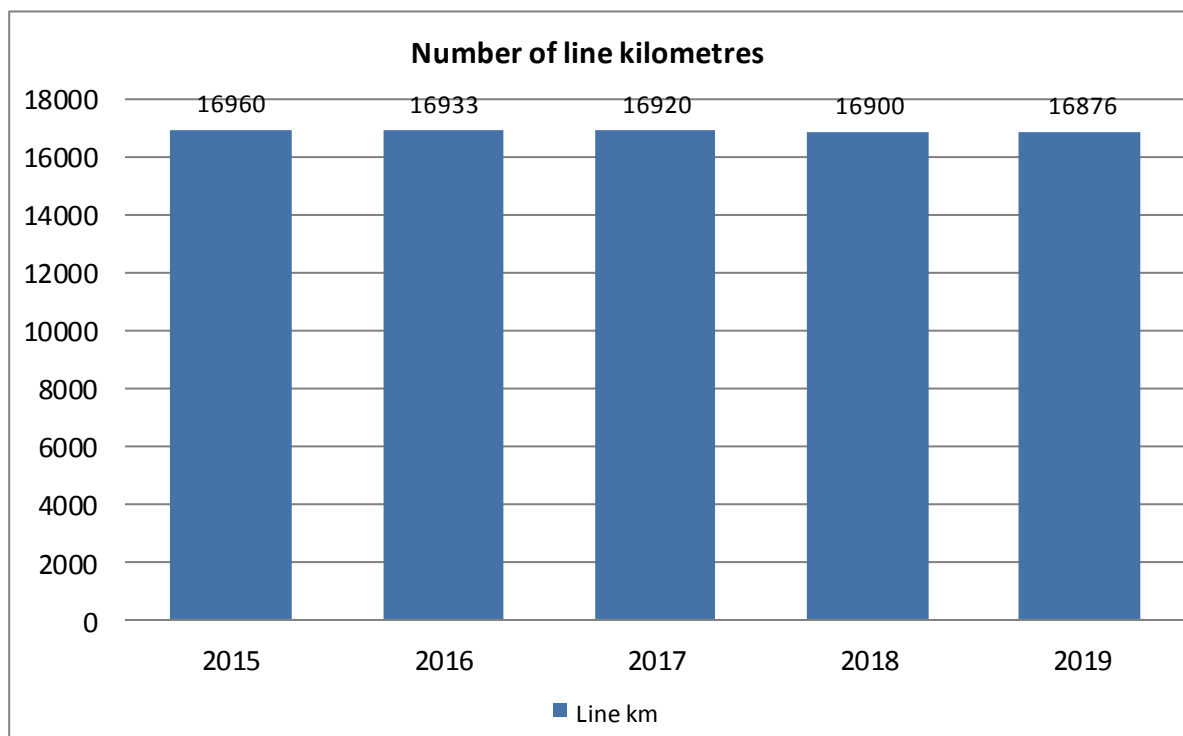
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2015	4	4	18	43	0	69
2016	0	1	21	78	0	100
2017	7	1	18	49	0	75
2018	4	0	36	52	0	92
2019	7	3	47	41	0	98



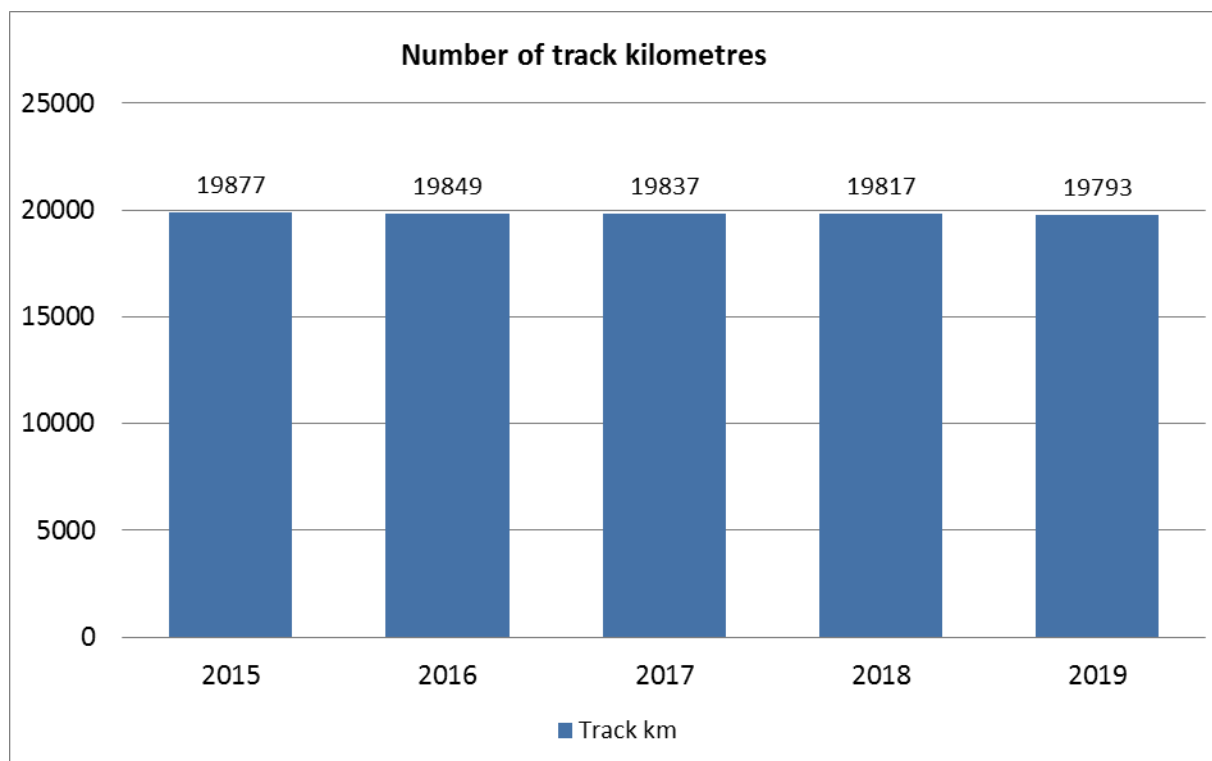
Year	Passenger	Freight	Total
2015	55	28	83
2016	62	23	85
2017	65	24	89
2018	63	23	86
2019	57	22	79



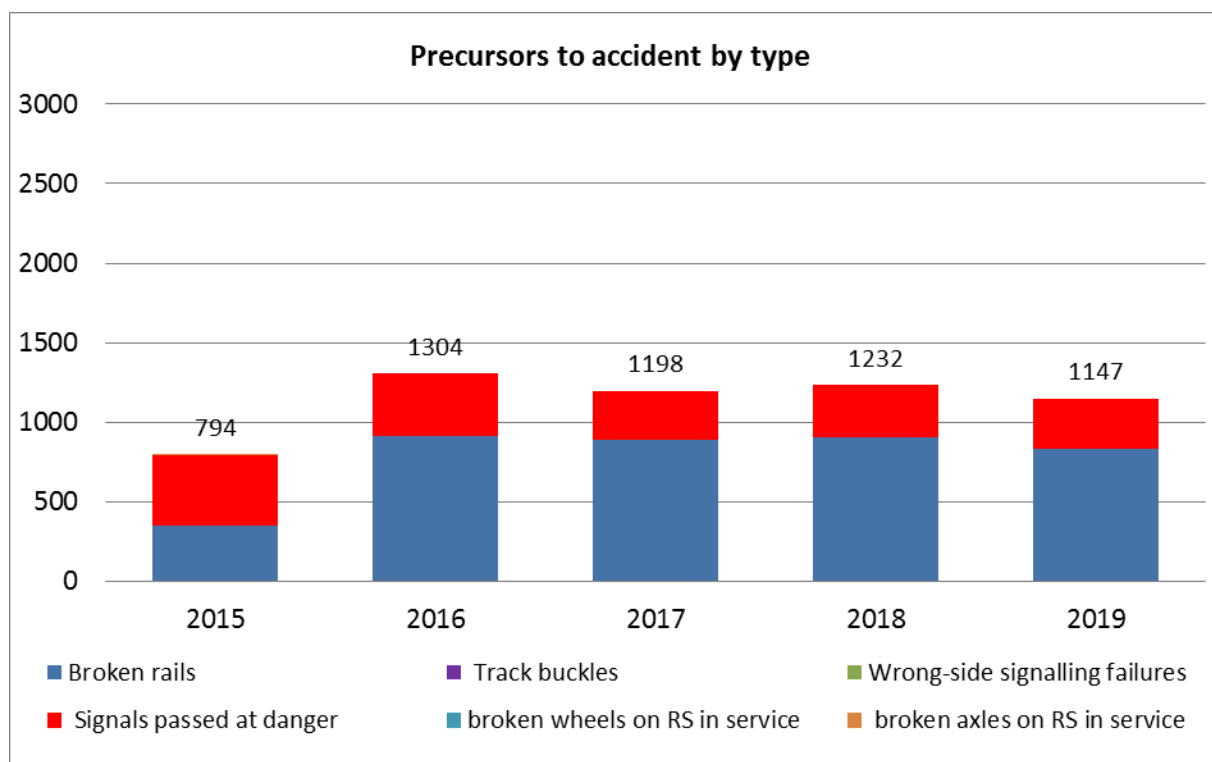
Year	<i>Passenger km</i>
2015	5290
2016	4740
2017	5570
2018	5426
2019	5736



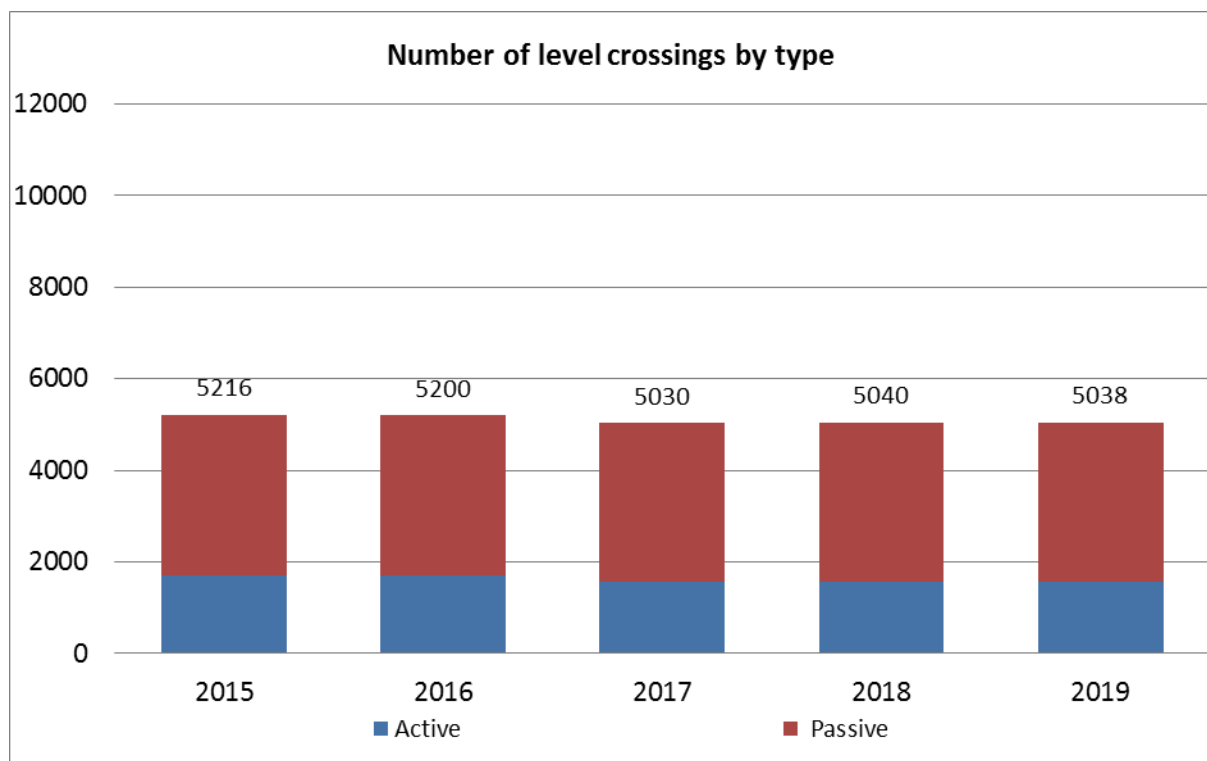
Year	Line km
2015	16960
2016	16933
2017	16920
2018	16900
2019	16876



Year	Track km
2015	19877
2016	19849
2017	19837
2018	19817
2019	19793



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
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
2019	834	0	0	313	0	0	1147



Year	Active	Passive	Total
2015	1701	3515	5216
2016	1707	3493	5200
2017	1570	3460	5030
2018	1581	3459	5040
2019	1579	3459	5038

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 (ex. RSD, IOD, alte directive relevante, regulament și legislație secundară, inclusiv modificarea domeniului de aplicare);

- OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară.

Eventuale modificări necesare pentru realizarea CST (art.4(1) litera f), art. 7(7) din Directiva (UE)2016/798);

- NU.

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

- Nu a fost cazul.

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

- NU.

Modificări ale legislației/ regulamentului în urma recomandării privind siguranța NIB (art.26 alin. (2) din Directiva (UE) 2016/798);

- NU.

Modificări/amendamente ale cadrului legal național privind siguranța feroviară (acte juridice și reglementări administrative);

- OMT nr.1352/2019 privind modificarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.917/2005 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare nr. 250.

5.2 Derogare în conformitate cu art. 15 din Directiva (UE) 2016/798

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

- Nu au fost adoptate.

Informații conform art. 15 (3) din Directiva (UE) 2016/798;

- Nu sunt.

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 certificatelor și autorizațiilor de siguranță emise în anul 2019 este următoarea:

1. 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:

1.1. Numărul și beneficiarii de noi certificate de siguranță

Au fost emise 9 certificate de siguranță partea A noi pentru următorii beneficiari:

- BEO TRADE COM SRL
- TMK ARTROM SA
- ALRO SA
- AUTOGAS IMPEX SRL
- CHIMCOMPLEX SA
- ARCELORMITTAL HUNEDOARA SA
- NOVIFER SRL
- SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA SA
- MONDIAL SA

Au fost emise 24 certificate de siguranță partea B noi pentru următorii beneficiari:

- BEO TRADE COM SRL – 1 certificat;

- CONPET SA Ploiești – 7 certificate;
- TMK ARTROM SA Slatina – 1 certificat;
- ALRO SA – 1 certificat;
- AUTOGAS IMPEX SRL – 1 certificat;
- CHIMCOMPLEX SA Borzești – 1 certificat;
- ARCELORMITTAL HUNEDOARA SA– 1 certificat;
- ISAF – SOCIETATEA DE SEMNALIZARE SI AUTOMATIZARE FERROVIARA SA - 2 certificate;
- SOCIETATEA COMPLEXUL ENERGETIC OLTENIA SA – 8 certificate;
- MONDIAL SA – 1 certificat;

1.2. Numărul și beneficiarii certificatelor de siguranță reînnoite

Au fost emise 24 de certificate de siguranță partea A reînnoite pentru următorii beneficiari:

- VIA TERRA SPEDITION SRL
- CARGO TRANS VAGON SA
- TRANSFEROVIAR GRUP SA
- Societatea Națională de Transport Feroviară de Călători “CFR CĂLĂTORI” SA;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR MARFĂ” SA;
- CONSTANTIN GRUP SA București;
- TRANS BLUE SRL;
- CONPET SA Ploiești;
- UNICOM TRANZIT SA;
- SILVA LOGISTIC SERVICES SRL;
- RAIL OPERATIONS SRL;
- RAIL FORCE SRL;
- TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL;
- CER – FERSPED SA;
- TEHNOTRANS FERROVIAR SRL;
- TRANS RAIL SRL;
- LTE - RAIL ROMÂNIA SRL;
- MMV RAIL ROMANIA SA;
- TEF LOGISTICĂ FERROVIARĂ SRL;
- TRADE TRANS COMBI SRL;
- EXPRESS FORWARDING SRL;
- ASTRA TRANS CARPATIC SRL;
- ISAF – SOCIETATEA DE SEMNALIZARE SI AUTOMATIZARE FERROVIARA SA
- RELOC SA;
- FEREST RAIL SERVICES SRL.

Au fost emise 32 de certificate de siguranță partea B, reînnoite, pentru următorii beneficiari:

- VIA TERRA SPEDITION SRL;
- CARGO TRANS VAGON SA;
- TRANSFEROVIAR GRUP SA;
- Societatea Națională de Transport Feroviară de Călători “CFR CĂLĂTORI” SA;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR MARFĂ” SA;
- CONSTANTIN GRUP SA București;

- TRANS BLUE SRL;
- CONPET SA – 2 certificate;
- UNICOM TRANZIT SA;
- SILVA LOGISTIC SERVICES SRL;
- RAIL OPERATIONS SRL;
- RAIL FORCE SRL;
- TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL;
- CER – FERSPED SA;
- TEHNOTRANS FERROVIAR SRL;
- TRANS RAIL SRL;
- LTE - RAIL ROMÂNIA SRL;
- TMK - REȘIȚA SA;
- MMV RAIL ROMANIA SA;
- TEF LOGISTICĂ FERROVIARĂ SRL;
- TRADE TRANS COMBI SRL;
- EXPRESS FORWARDING SRL;
- ASTRA TRANS CARPATIC SRL;
- FOXrail Zrt.;
- RELOC SA;
- FEREST RAIL SERVICES SRL Arad – 3 certificate;
- PRVA SLOVENSKA ZELEZNICNA A.S. – 1 certificat;
- OIL TERMINAL SA – 2 certificate.

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

Au fost emise 4 certificate de siguranță partea A actualizate/modificate pentru următorii beneficiari, ca urmare a modificării datelor de identificare și a extinderii/restrangerii activității:

- DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA SRL;
- LOGISTICĂ FERROVIARĂ SRL;
- RELOC SA;
- INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT SI CONSTRUCTII CAI FERATE SRL.

Au fost emise 75 de certificate de siguranță partea B actualizate/modificate pentru următorii beneficiari, ca urmare a modificării datelor de identificare și a extinderii activității:

- VIA TERRA SPEDITION SRL - 4 certificate;
- TRANS BLUE SRL - 1 certificat;
- CONPET SA – 2 certificate;
- SOFTRANS SRL – 2 certificate;
- RAIL CARGO CARRIER- ROMÂNIA SRL – 2 certificate;
- ROFERSPED SA – 2 certificate;
- REGIO CĂLĂTORI SRL – 1 certificat;
- DEUTSCHE BAHN CARGO ROMÂNIA SRL - 8 certificate;
- LOGISTICĂ FERROVIARĂ SRL - 1 certificat;
- PRVA SLOVENSKA ZELEZNICNA A.S. – 3 certificate;
- TRANSFEROVIAR GRUP SA – 3 certificate;

- EXPRESS FORWARDING SRL- 3 certificate;
- INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT SI CONSTRUCTII CAI FERATE SRL-1 certificat;
- CER – FERSPED SA - 3 certificate;
- TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL - 4 certificate;
- CARGO TRANS VAGON SA - 3 certificate;
- RAIL FORCE SRL - 2 certificate;
- TIM RAIL CARGO SRL - 3 certificate;
- UNICOM TRANZIT SA – 2 certificate;
- TEHNOTRANS FERROVIAR SRL – 1 certificat;
- LTE - RAIL ROMÂNIA SRL - 1 certificat;
- CONSTANTIN GRUP SRL - 4 certificate;
- MMV RAIL ROMANIA SA - 2 certificate;
- GRUP FERROVIAR ROMAN SA - 9 certificate;
- INTERREGIONAL CĂLĂTORI SRL - 2 certificate;
- GP RAIL CARGO SA - 4 certificate;
- ASTRA TRANS CARPATIC SRL - 1 certificat;
- RELOC SA – 1 certificat;
- TRANSBLUE SRL– 1 certificat;
- EXPRESS FORWARDING SRL – 1 certificat.

1.4. Numărul de certificate de siguranță revocate și motivele principale:

- Au fost retrase 2 certificate de siguranță ca urmare a retragerii licenței de transport feroviar;, după cum urmează:
- societății MECANO SERV SRL, în data de 08.04.2019,
- societății CEFMUR SA, în data de 11.11.2019.

1.5. Numărul și beneficiarii de noi autorizații de siguranță

- A fost emisă o autorizație de siguranță , nouă, partea A și partea B pentru următorul gestionar de infrastructură TRANSFEROVIAR INFRASTRUCTURĂ NEINTEROPERABILĂ SRL.

1.6. Numărul și beneficiarii autorizațiilor de siguranță reînnoite

- A fost emisă o autorizație de siguranță partea A și partea B, reînnoită, pentru următorul administrator de infrastructură COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „C.F.R.” SA.

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

- Au fost emise 2 autorizații de siguranță partea B, actualizate/modificate (revizuite) pentru următorii gestionari de infrastructură:
- RC - CF TRANS SRL;
- TRANSFEROVIAR GRUP SRL.

1.8. Număr de autorizații de siguranță revocate și motivele principale

- A fost retrasă autorizația de siguranță deținută de gestionarul de infrastructură TRANSFEROVIAR GRUP SA ca urmare a solicitării acestuia.

2. Modificări ale strategiei și procedurii (vor fi incluse numai dacă este relevant) legate de procesul Certificat unic de siguranță / Autorizație de siguranță)
 - Nu a fost cazul.
3. Rezultatele discuțiilor privind rezultatele supravegherii cu alte ANS în contextul certificării / autorizării
 - Nu a fost cazul.

6.2. Autorizații pentru vehicule

Autorizații suplimentare:

- 2 locomotive DB CARGO SRL
- 1 locomotivă LTE Rail SRL
- 16 locomotive Unicom Tranzit SA
- 1 locomotivă Softrans SRL
- 4 automotoare TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL
- 11 automotoare INTERREGIONAL CĂLĂTORI SRL

Autorizații de tip:

- 1 vagon REVA Simeria SA
- 1 loc. de manevră Romania Euroest SRL
- 1 vagon călători Atelierele CFR Grivița SA

Autorizații acordate conform cu tipul:

- 1 vagon REVA Simeria SA;
- 5 vagoane de marfă Rolling Stock Company SA
- 2 locomotive Softronic SRL
- 11 vagoane călători, SNTFC CFR Călători SA
- 1 automotor Softronic SRL

Pentru autorizația de punere în funcțiune de tip pentru vehicul feroviar „vagon seria Zacs destinat transportului de produse petroliere ușoare”, emisă la data de 22.05.2019, situația elementelor constitutive de interoperabilitate (ECI) este următoarea:

- aparat de rulare – evaluat de ONFR – AFER odată cu vehiculul;
- osie montată – evaluat de ONFR – AFER odată cu vehiculul
- roată – declarație de conformitate „CE” din data de 02.08.2016, emisă de Vyksa Steel Works și certificat „CE” nr. 1714/1/CB/16/RST/EN2144, respectiv certificat „CE” nr. 1714/4/CD/16/RST/EN/2145;
- osie – evaluat de ONFR – AFER odată cu vehiculul;
- element de frecare pentru frânele care acționează pe suprafața de rulare a roții – declarație de conformitate „CE” nr. 43/64000/16.03.2018 REVA SA și certificat „CE” nr. 2269/1/CB/2015/RST/ROEN/0018 și nr. 2269/4/CD/2017/RST/ROEN/0033;
- semnal fine de tren – evaluat de ONFR – AFER odată cu vehiculul.

6.3. Entități responsabile de întreținere (ERI)

Certificare ERI locomotive și vagoane de călători

1. Certificate eliberate, modificate, reînnoite, suspendate și revocate în cursul anului de raportare (Regulamentul Comisiei nr. 445/2011, art.7);

- Certificate ERIV acordate : **2** (CARGO TRANS VAGON SA, Internațional Rail Transport și Construcții Căi Ferate SRL).
- Certificate ERIV actualizate/modificate : **1** (Trans Feroviar Călători SA).
- Certificate ERIV reînnoite : **8** (DB CARGO România SRL, REGIO Călători SRL, MULTIMODAL Service SRL, INTERREGIONAL Călători SRL, CONSTANTIN Grup SRL, ASTRA Transcarpatic SRL, România EUROEST SA, LOC.SERV.REP SRL).
- Certificate FIV acordate : **2** (INJECTOR SRL, SIEMENS Mobility SRL).
- Certificate FIV actualizate/modificate : **5** (REMARUL 16 Februarie SA, ASTRA Vagoane Călători, Atelierele CFR Grivița, SOFTRONIC SRL, MARUB SA).
- Certificate FIV reînnoite : **8** (Atelierele CFR Grivița, RELOC SA, Electroputere VFU SA, MARUB SA, CFR-IRLU SA, REMARUL 16 Februarie SA, CFR SCRL SA, ASTRA Vagoane Călători SA).

2. Referitor la cazurile de certificare suspendată sau revocată (principalele cauze / motive)

- nu au fost cazuri de suspendare certificate entități responsabile cu întreținerea sau cazuri de suspendare certificate pentru funcții de întreținere

3. Principalele cazuri de neconformități detectate de NSA în timpul activităților sale de supraveghere au avut în vedere :

- evaluarea eficacității măsurilor de control a riscurilor în vederea menținerii și/sau îmbunătățirii nivelului de siguranță.
- conștientizarea de către furnizori și/sau contractanți a riscurilor pe care ei le reprezintă pentru operațiunile proprii ale organizației
- schimbul adecvat de informații specifice dintre deținători, întreprinderi feroviare și administratori de infrastructură, în vederea ținerii sub control a problemelor legate de siguranță identificate pe parcursul întreținerii și respectiv a unei stări sigure de funcționare a vehiculelor feroviare.

4. Referitor la modificările la strategie și procedură legate de procesul de certificare ECM.

- nu au fost efectuate modificări referitor la strategie și/sau proceduri legate de procesul de certificare

Certificare ERI vagoane de marfă

În calitate de organism de certificare NSA România a eliberat în anul 2019:

- 3 certificate reînnoite de entitate responsabilă cu întreținere;
- 6 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, secțiunea 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 analiza 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 – 507;
- permise de mecanic de locomotivă modificate – 44;
- permise de mecanic de locomotivă reînnoite – 0;
- permise de mecanic de locomotivă suspendate – 2.

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 – 10.

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 2019 au fost emise 23 Declarații de Recunoaștere a Centrelor de Formare a mecanicilor de locomotivă, modificate.

Principalele motive ale modificărilor au fost:

- modificare listă formatori/evaluatori;
- introducerea 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 transporturilor 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 responsabilii 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 responsabilii desemnați cu atribuții în gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile și siguranța circulației	OMT 101 / 2008	18	
11	atestat pentru responsabilii 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 responsabilii 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	

6.6. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță

În scopul armonizării criteriilor de luare a deciziilor cu privire la proiectele de acte normative europene sau naționale, ASFR a realizat un schimb eficient de opinii, propuneri și date, cu celelalte

autorități naționale de siguranță ale statelor membre ale Uniunii Europene. Acest lucru s-a realizat prin participarea la grupuri de lucru comune organizate de EUAR, respectiv OTIF.

6.7. Schimb de informații între ASFR și actorii din domeniul feroviar

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.

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.

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 în aplicare planurile de supraveghere;
- abordează aspectele referitoare la operațiunile sau la infrastructurile transfrontaliere, prin cooperarea cu alte autorități naționale de siguranță.

Procedura 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.

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 au fost 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.

Contribuții la planificarea activităților de supraveghere

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 4 gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă, 52 operatori de transport de călători și marfă, 11 entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, 21 societăți certificate pentru funcția de întreținere vagoane marfă, 20 entități responsabile cu întreținerea vehiculelor, altele decât vagoanele de marfă, 17 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 19.793 km lungime, 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.

În planificarea acțiunilor de supraveghere, ASFR are în vedere următoarele criterii bazate pe risc:

- numărul de accidente/incidente produse în activitatea proprie a OTF și AI / GI;
- numărul de accidente/incidente produse în activitatea OTF și AI / GI determinate de activitățile altor factori implicați din sistemul feroviar și ale terților;
- numărul de precursori ai accidentelor;
- neconformități privind identificarea pericolelor și evaluarea riscurilor din activitățile proprii sau de interfață;
- neconformități privind elaborarea și aplicarea măsurilor de acoperire a riscurilor, altele decât cele prevăzute în codurile de practică;
- recomandările de siguranță din rapoartele de investigare a accidentelor/ incidentelor;
- neconformități care ar putea genera un impact semnificativ asupra mediului (în transportul mărfurilor periculoase);
- neconformități care au generat perturbații mari în desfășurarea traficului feroviar;
- neconformități privind întreținerea vehiculelor feroviare și/sau a infrastructurii feroviare;
- neconformități rezultate din acțiunile de evaluare a sistemului de management al siguranței cu ocazia reînnoirii/modificării certificatului unic de siguranță sau a autorizației de siguranță;
- neconformități constatate în acțiunile de supraveghere efectuate anterior (evidența centralizată pe aplicația „Situația neconformităților” gestionată de Serviciul Control Siguranța Circulației și Audit) care nu sunt acoperite sau sunt parțial acoperite de măsuri de eliminare a acestora prin planurile de acțiuni corective;
- neconformități avizate de beneficiari și de alte entități implicate în activitatea de transport feroviar;
- rezultatele activității de monitorizare efectuată de administratorii/gestionarii de infrastructură și de operatorii de transport feroviar;
- gestionarea schimbărilor tehnice, organizaționale și operaționale;
- informații colectate din cooperarea cu alte autorități de siguranță.

Planul 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.

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.

Criterii de luare a deciziilor

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 care sunt 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.

Principalele reclamații referitoare la deciziile luate

Nu au fost reclamații.

7.2 Rezultatele supravegherii

Activitatea de supraveghere (control de stat - CS, inspecție de stat - IS, audit - A, constatare / sancționare contravenții (întocmire procese verbale de contravenție 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 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 de siguranță	ASSF	0	
2	Audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea	ASERI	186	
3	Audituri de evaluare pentru certificare de siguranță	AECS	4	
4	Audituri pentru actualizare / modificare certificate ERIV/FIV	AERIV	68	
5	Total audituri	A	258	
6	Controale de stat	CS	57	
7	Inspecții de stat programate	IS	657	
8	Inspecții de stat ordonate în afara programului stabilit	ISO	58	
9	Însoțiri de trenuri	IT	360	
10	Evaluări	E	448	
11	Atestări	AT	616	
12	Autorizări	AUT	1664	
13	Avertismente	AV	42	
14	Amenzi	AM	0	
15	Total procese verbale contravenții	PV	42	

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

Cu ocazia verificării de către ASFR a modului de aplicare CSM în cadrul SMS au fost constatate unele cazuri de deficiențe, după cum urmează:

- 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.

8.2. Aplicarea CSM pentru evaluarea și estimarea riscurilor

În perioada 01.01÷31.12.2019 au fost înregistrate 84 de solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar, din care:

- 70 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;
- 10 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentată de modificarea cadrului legislativ;
- 1 solicitare a vizat cazul schimbării reprezentată de implementarea a noi reguli de operare pe secții de circulație dotate cu instalații CCS - ERTMS;
- 3 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentate de puneri în funcție.

La sfârșitul anului 2019, din totalul de 84 de solicitări, 80 au fost finalizate prin emiterea deciziilor privind importanța schimbării, respectiv a rapoartelor de evaluare a siguranței, la 3 solicitări operatorul a renunțat (nu a efectuat plata) și 1 solicitare a rămas în curs de finalizare pentru anul 2020. În anul 2019, ASFR nu a respins nici o 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
2019	84	80	0	3	1

Analizând prin comparație situația în ultimii 3 ani, se constată că numărul de solicitări a rămas aproximativ constant, iar dosare respinse pentru documentații neconforme cu procesul descris în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 nu mai sunt, fapt ce reflectă o piață în curs de maturizare, privind abordarea bazată pe riscuri și alegerea unui mod de evaluare conform. Majoritatea solicitărilor din anul 2019 (83%) 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 2020, 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.

Pentru a gestiona în mod corespunzător siguranța feroviară, ASFR în calitate de autoritate de siguranță națională (ANS) 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.

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 (ANS), 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.1.

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 unde echipa de experți care evaluează documentația transmisă de către partea care înaintează propunerea trebuie să-și concentreze atenția, cât și elemente procedurale necesare întocmirii dosarelor de către partea care înaintează propunerea.

La adresa <http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/ghiduri-ro.html> a publicat ghidul ERA/GUI/01-2008/SAF și setul de exemple ERA/GUI/02-2008/SAF.

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.

- 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.
- 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.

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.

8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE

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

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.

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

Prin acțiunile sale ASFR tinde ca sistemul feroviar să migreze 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 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.

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]	99,37
1b	Lungimea liniilor excluse din sfera de aplicare a Directivei SAF [km]	99,37

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

2a	Lungimea totală a liniilor [km]	0
----	---------------------------------	---

3. Stații adaptate PRM (sfârșitul anului)

3a	Stații de cale ferată care respectă TSI PRM	0
3b	Stații de cale ferată care respectă STM PRM - respectarea parțială a STI	0
3c	Gări accesibile	30
3d	Alte stații	30

4. Permisele de conducere a trenului (sfârșitul anului)

4a	Numărul total de licențe europene valide emise în conformitate cu TDD	5942
4b	Număr de licențe europene nou emise (prima emitere)	507

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

5a	Prima autorizare - total	0
5aa	Vagon	0
5ab	Locomotive	0
5ac	Vehicule de călători transportate	0
5ad	Formare fixă sau predefinită	0
5ae	Vehicule speciale	0
5b	Autorizație suplimentară - total	35
5ba	Vagon	0
5bb	Locomotive	20
5bc	Vehicule de călători transportate	0
5bd	Formare fixă sau predefinită	15
5be	Vehicule speciale	0

5c	Autorizare de tip - total	3
5ca	Vagon	1
5cb	Locomotive	1
5cc	Vehicule de călători transportate	1
5cd	Formare fixă sau predefinită	0
5ce	Vehicule speciale	0
5d	Autorizații acordate – total (conforme cu tipul)	20
5da	Vagon	6
5db	Locomotive	2
5dc	Vehicule de călători transportate	11
5de	Formare fixă sau predefinită	1
5df	Vehicule speciale	0

6. Vehicule echipate ERTMS (sfârșitul anului)

6a	Vehicule de tractare, inclusiv trenuri echipate cu ERTMS	N/A
6b	Vehicule de tractare, inclusiv trenuri - fără ERTMS	2749

7. 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
George MICU**

Datele numerice referitoare la indicatorii de siguranță

1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Numărul total de accidente semnificative defalcate pe următoarele tipuri: - 112

- a) numărul de coliziuni de trenuri cu vehicule feroviare - 1
- b) numărul de coliziuni de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere - 0
- c) numărul deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 37:
 - Pasive: - 31
 - Active: - 6:
 - sistem manual - 0;
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel - 5;
 - 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) - 1;
- e) numărul persoanelor accidentate (grav rănite și ucise) de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - 74;
- f) numărul de incendii ale materialului rulant – 0;
- g) numărul de alte accidente - 0.

1.2. Numărul total de sinucideri - 41.

1.3. Numărul total de tentative de suicid – 13.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

2.1. Numărul total de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase împărțit în următoarele categorii: - 0

- 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: - 0

- 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: - 98

- a) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 10;
- b) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 47;
- e) numărul persoanelor grav rănite de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 41;
- 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: - 7

- a) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 7;
- b) numărul persoanelor grav rănite ca urmare a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere – 0;
- c) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a deraierilor de trenuri – 0;
- d) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a accidentelor la treceri la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel – 0;
- e) numărul călătorilor grav răniți de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului - 0;
- f) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a incendiilor la materialul rulant – 0;
- g) numărul călătorilor grav răniți ca urmare a altor tipuri de accidente – 0.

3.1.2. Numărul total al angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți în funcție de natura accidentului, împărțit în următoarele categorii: - 3

- a) numărul angajaților, inclusiv personalul contractanților care au fost grav răniți ca urmare a coliziunilor de trenuri cu vehicule feroviare – 3;
- 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: - 47

- 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 – 47;
- 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: - 41

- 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 – 41;
- 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: - 72

- 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 – 15;
- e) numărul persoanelor decedate de materialul rulant aflat în mișcare, cu excepția suicidului – 57;
- 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: - 15

- 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 – 15;
- 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: - 57

- 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 – 57;
- 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: - 1147

- a) numărul total al șinelor rupte - 834;
- b) numărul total de șerpuiți ale liniilor de cale ferată - 0;
- c) numărul total al defecțiunilor de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - 0;
- d) numărul total de depășiri ale unui semnal de pericol, 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 – 313;
- 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) – 3.456.182,7;
- b) costul total al pagubelor cauzate mediului (exprimat în euro) - 0;
- c) total întârzieri ale trenurilor de călători (exprimat în minute) – 104987;
- d) total întârzieri ale trenurilor de marfă (exprimat în minute) - 113973.

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 %) – 98,59;
- b) numărul total de treceri la nivel (active și pasive) – 5038;
- c) numărul de treceri la nivel active (1579), echipate cu:
 - sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 864;
 - 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) - 218;
 - sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 15;
 - sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 458;
 - sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel (număr valoric) - 24;
- 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) – 79,289;
- b) numărul de călător * km (exprimat în milioane călător*km) – 5735,9;
- c) numărul de tren de călători * km (exprimat în milioane tren*km) – 56,807;
- d) numărul de tren de marfă * km (exprimat în milioane tren*km) – 22,482;
- e) numărul de tone marfă * km (exprimat în milioane tone*km) – 11218,9;
- f) numărul de kilometri ai rețelei de cale ferată, (exprimat în km) – 16875,902 ;
- g) numărul de kilometri ai liniilor ferate (calea ferată dublă va fi numărată de 2 ori), (exprimat în km) – 19792.902.