



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR

Calea Griviței nr. 393, Sector 1, București,
Cod poștal 010719, Cod Fiscal: 48008564, E-mail: office.asfr@afer.ro
website: www.sigurantaferoviara.ro

Raportul anual al Autorității de Siguranță Feroviară Română - 2022 -

Cuprins

1. Introducere	3
1.1. Scopul, domeniul raportului și destinatarul raportului	3
1.2. Concluzii principale privind anul de raportare	4
2. Rezumat în limba engleză	7
3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional	7
3.1. Strategie și activități de planificare	8
3.2. Recomandări de siguranță	9
3.3. Măsurile de siguranță implementate care nu au legătură cu recomandările	19
3.4. Context organizațional de siguranță	19
4. Performanțe de siguranță	25
5. Legislația și reglementările UE	31
5.1. Modificări în legislație și reglementări	31
5.2. Derogare în conformitate cu art. 15 RSD	33
6. Certificări de siguranță, autorizații de siguranță și alte certificate eliberate de ASFR	33
6.1. Certificate de siguranță unice și autorizații de siguranță	33
6.2. Autorizații pentru vehicule	34
6.3. Entități responsabile cu întreținerea (ERI)	34
6.4. Mecanici de locomotivă	35
6.5. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță	36
6.6. Schimb de informații între ASFR, operatorii feroviari și administratorul de infrastructură	36
7. Supravegherea	37
7.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor	37
7.2. Rezultatele supravegherii	41
7.3. Coordonare și cooperare	42
8. Aplicarea CSM-urilor relevante de către RU și IM	42
8.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței	42
8.2. Aplicarea CSM pentru evaluarea și estimarea riscurilor	43
8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare	44
8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE	45
9. Cultura de siguranță	45
10. Capitolul tematică	46
Anexă	47

1. Introducere

1.1. Scopul, domeniul raportului și destinatarii raportului

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR a întocmit Raportul anual de siguranță pentru anul 2022 cu scopul de a prezenta actorilor din sistemul feroviar din România informații actualizate cu privire la performanța în domeniul siguranței feroviare și a interoperabilității, prin publicarea acestuia pe site-ul www.sigurantaferoviara.ro și în Buletinul AFER, precum și în scopul transmiterii acestui raport Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în conformitate cu art. 19 din Ordonanța de urgență nr. 73/2019 privind siguranța feroviară și cu art. 19 al Directivei (UE) 2016/ 798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară.

Analiza datelor și a informațiilor din raportul anual contribuie la cuantificarea și cunoașterea nivelului de siguranță în sistemul feroviar și, prin aceasta, permite evaluarea și stabilirea măsurilor concrete care pot fi luate în direcția creșterii nivelului de siguranță, precum și a creării zonei feroviare europene interoperabile unice.

Astfel, conținutul raportului anual facilitează înțelegerea modului în care funcționează sistemul feroviar din România, în ansamblul său, dar și a problemelor care afectează performanțele în domeniul siguranței feroviare.

Raportul anual se adresează în mod transparent cetățenilor, Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate și tuturor actorilor din sistemul feroviar (Autorități Naționale de Siguranță, organisme notificate și organisme desemnate, industria feroviară, întreprinderi feroviare, administratori și gestionari de infrastructură feroviară, entități responsabile cu întreținerea, deținători de vehicule feroviare etc).

Raportul anual este întocmit conform Ghidului transmis de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, respectiv „Ghidul de întocmire a Raportului anual” versiunea 3.0, 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 unice 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 de acțiuni de supraveghere respectiv rezultatul inspecțiilor și al auditurilor de siguranță;
- (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.

1.2. Concluzii principale privind anul de raportare

Clasificarea accidentelor și incidentelor feroviare pe rețeaua de cale ferată din România se realizează 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, denumit în continuare Regulament de investigare. În anul 2022, pe rețeaua feroviară din România s-au produs accidente și incidente feroviare, încadrate conform Regulamentului de investigare, după cum urmează:

- 115 accidente semnificative;
- 1 coliziune între 2 trenuri, care a constat în faptul că, la data de 01.12.2022, ora 09:41, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Galați, pe secția de circulație Buzău-Mărășești (linie dublă electrificată), s-a produs coliziunea trenului de marfă nr. 57402 (aparținând operatorului de transport feroviar Tim Rail Cargo SRL) cu trenul de marfă nr. 66706 (aparținând operatorului de transport feroviar DB Cargo Romania SRL). Nu au fost înregistrate victime omenești, iar accidentul nu a fost înregistrat ca accident semnificativ;
- un număr total de 37 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.). Nicio coliziune nu a fost înregistrată drept accident semnificativ;
- 26 deraieri de trenuri, care au fost încadrate ca accidente, în conformitate cu prevederile Regulamentului, iar investigarea acestora s-a efectuat de către AGIFER, care a emis după caz, recomandări de siguranță. Două dintre aceste deraieri de tren au fost încadrate ca accidente semnificative, după cum urmează:
 - la data de 29.06.2022, ora 17:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Iași, secția de circulație Iași – Pașcani (linie dublă electrificată), între stațiile CF Sârca și Podu Iloaiei, la km. 49+770, în circulația trenului de marfă nr. 56317 (aparținând operatorului de transport feroviar GFR SA), compus din 32 vagoane CSI tip Hopper UZ goale, în total 128 osii, cu un tonaj de 733 t și lungime de 525 m, care a circulat pe distanța Constanța Port – Cristești Jijia Frontieră, remorcat cu locomotiva EA 733, s-a produs deraierea a 15 vagoane, din care 13 vagoane s-au răsturnat. Au fost avariate 60 traverse de beton, 6 stâlpi de beton de la linia de contact și 500 m de fir de contact. Linia curentă II Sârca – Podul Iloaiei, care era închisă permanent pentru lucrări L, de la data de 16.06.2022 până la data de 01.07.2022, conform telegramii nr. 108 a Diviziei Trafic Iași a CNCF CFR S.A., a fost redeschisă circulației trenurilor la ora 21:08 cu restricții de viteză. Pentru intervenții s-au îndrumat două drezine IFTE din stația CF Iași, respectiv stația CF Târgu Frumos și trenul de intervenții cu macara din stația CF Pașcani. Valoarea estimativă a pagubelor, conform raportului de investigare, a fost de 718.931 lei (aproximativ 143.786 Euro) fără a fi luate în considerare devizele întocmite pentru vagoanele avariate;
 - la data de 26.05.2022, ora 16:24, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, pe secția de circulație Petroșani - Subcetate, (linie dublă electrificată), între stațiile CF Merișor și Crivadia, locomotiva izolată EC 076, (aparținând operatorului de transport feroviar Constantin Group SRL), care circula ca tren de marfă nr. 88151, la trecerea prin stația CF Merișor, pe linia III, a depășit semnalul de ieșire XIII care ordona oprirea fără a fi depășit și s-a înscris spre firul al doilea de circulație, după care s-a produs deraierea locomotivei de toate osiile și răsturnarea acesteia pe secțiunea izolată 034, producând ruperea

stâlpilor LC 14,16 și 17, precum și scoaterea de sub tensiune accidental a liniei de contact pe distanța cuprinsă între stația CF Petroșani și zona neutră Crivadia, pe ambele fire de circulație. Au fost avizate Poliția TF Petroșani și Serviciul Național Unic pentru Apeluri de Urgență la nr. 112. Mecanicul de locomotivă a fost transportat cu ambulanța la Spitalul Județean Deva. Circulația a fost reluată pe cel de-al doilea fir de circulație, cu tracțiune Diesel, la ora 23:15. Mecanicul de locomotivă al trenului de marfă nr. L88151 (locomotivă izolată), aparținând OTF BEU, a suferit traume și a necesitat un număr de 36 zile de concediu medical. Valoarea estimativă totală a daunelor materiale conform documentelor puse la dispoziție de către părțile implicate, până la data finalizării raportului de investigare, a fost de 1.205.834,38 lei cu TVA (aproximativ 241.166 Euro).

- 158 de accidente la treceri la nivel, (din care un număr de 23 accidente semnificative, care s-au soldat cu 19 persoane accidentate grav și 11 persoane decedate);
- 92 cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid (din care un număr de 88 accidente semnificative, pentru care nu s-a efectuat investigare, soldate cu accidentarea gravă a 19 persoane și decesul a 69 persoane);
- 5 incendii la materialul rulant, încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile Regulamentului de investigare, iar investigarea s-a efectuat de către AGIFER. Două cazuri de incendiu au fost încadrate ca accidente semnificative, după cum urmează:
 - la data de 22.06.2022, ora 14:40, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF București, secția de circulație București Nord - Videle (linie dublă electrificată), între halta de mișcare Zăvestreni și stația CF Videle, pe firul I de circulație, la km. 49+100, în circulația trenului de călători Interregio Night nr. 349 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), remorcat cu locomotiva EA 889 (Depoul Timișoara), s-a produs un incendiu la locomotivă care s-a propagat și la primul vagon din compunerea trenului, după locomotivă. În urma acestei situații, Pompierii Militari s-au prezentat la fața locului la ora 15:10 și au lichidat incendiul până la ora 17:15. Pentru remorcarea trenului de călători Interregio Night nr. 349 s-a îndrumat locomotiva de ajutor EA 148 din stația CF Chitila la ora 15:02, iar după gararea trenului în stația CF Videle, la ora 17:40, s-au efectuat manevre de detașare a locomotivei avariate și a vagonului de călători 50532296024-4 care a fost afectat de incendiu, iar călătorii din acest vagon au fost debarcați și preluați de trenul de călători Regio nr. 9015. Trenul de călători Interregio Night nr. 349 a plecat din stația CF Videle la ora 18:09 cu o întârziere de 266 minute. Indirect au mai întârziat zece trenuri de călători, care au acumulat 767 minute de întârziere. Valoarea estimativă a pagubelor conform raportului de investigare au fost de 2.100.000 lei (aproximativ 420.000 Euro);
 - la data de 19.07.2022 la ora 17:00, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale de Căi Ferate Cluj, secția de circulație Oradea – Halmeu (linie simplă neelectrificată), între haltele de mișcare Biharia și Diosig la km 675+600, la trenul de călători RI nr. 6811 (aparținând operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA), care circula pe relația Oradea – Debrecen, s-a produs un incendiu la locomotiva DHC 410, aflată în compunerea trenului, la roată, în stare inactivă. Au fost avizați Serviciul Național Unic pentru Apeluri de Urgență la nr.112 și Pompierii Militari care au lichidat incendiul la ora 18:40. În urma acestei situații, au mai întârziat 4 trenuri de călători, cu un total de 421 minute. În urma producerii acestui accident feroviar, mecanicul care a însoțit locomotiva DHC 410 a suferit arsuri în timpul intervenției pentru

stingerea incendiului. Potrivit datelor puse la dispoziție de SNTFC, mecanicul de locomotivă rănit, a suferit arsuri de gradul III la piciorul stâng și arsuri de gradul II la mâna stânga, aflându-se timp de 120 zile în concediu medical, din care 24 zile de spitalizare.

Față de anul anterior (2021), se observă o creștere a numărului de accidente semnificative, de la 102 la 115, din cauza creșterii numărului de cazuri de persoane lovite de către vehiculele feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid înregistrate ca accidente semnificative, al căror număr a crescut de la 61 în anul 2021 la 88. De asemenea, se înregistrează o scădere a numărului coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate de la 97 la 37, o creștere a numărului de deraieri de trenuri de la 24 la 26 și o scădere a numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată de la 189 la 158.

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 organelor de poliție de către personalul feroviar, în conformitate cu prevederile art 34(2) al Regulamentului de investigare, iar acestea, 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 2022 nu s-a produs niciun accident grav.

2. Summary in English

The objective of the 2022 annual report of the Romanian Railway Safety Authority - ASFR is to provide the public, the European Union Agency for Railways and the key actors in the railway system, in a transparent manner, with an overview of the overall safety performance and safety indicators of the Romanian railway system, and of the specific activities carried out by NSA Romania in 2022, according to the provisions of art. 19 of the Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety. As such, the scope of the annual report aims to cover the progress in the development of railway safety and interoperability in the Romanian railway system so that to allow a better understanding and assessment of the underlying strengths and, as case may be, shortcomings in the railway safety culture in Romania.

The railway accidents and incidents are classified in Romania according to the Regulation for the investigation of railway accidents and incidents, and for the development and improvement of the railway safety on the railways in Romania, as approved by Government Decision no. 117 / 17.02.2010.

Key figures in 2022:

- 19,629 track kilometers on the Romanian railway network;
- 81 million train-kilometers (59 million in passenger traffic and 22 million in freight traffic), up from 77 million train-km in 2021;
- 5 784 million passenger-kilometers, up from 4 277 million in 2021;
- 5025 level-crossings on the Romanian railway network, of which 1609 are active level-crossings, a slight increase from 1581 in 2021.

In what concerns the **types and number of accidents and incidents in 2022**, as compared to the previous reporting year (2021), the main findings are:

- an increase in the number of significant accidents, from 102 to 115;
- an increase in the number of fatalities, from 70 in 2021 to 82 in 2022, but also a decrease in the number of serious injuries, from 46 to 39;
- a slight increase of the number of train derailments, from 24 to 26, for which the Romanian NIB has issued safety recommendations;
- a drop in the number of collisions of trains with obstacles within the clearance gauge, from 97 down to 37; none of them has been classified as a significant accident;
- a decrease of the number of level-crossing accidents, from 189 to 158, of which 23 were significant accidents, with 11 fatalities and 19 cases of serious injuries;
- a decrease in the total number of precursors to accidents, from 1075 to 968 in the year 2022.

From the total number of 115 significant accidents which occurred in 2022, a number of 88 significant accidents involved 92 persons hit by railway stock in motion (in addition to the suicide cases), resulting in 69 fatalities and 19 serious injuries.

In 2022, NSA Romania has issued:

- 5 new single safety certificates (SSCs), 1 updated SSC, 1 SSC was revoked and 1 was restricted;
- 1 new safety authorisation (SA), 3 updated SAs;
- 28 vehicle authorisations (VA);
- 640 new train driver licenses, 1036 modified driver licenses, and 23 were suspended and 35 revoked.

In addition, NSA Romania has taken action upon the 31 safety recommendations issued in 2022 by the Romanian NIB, AGIFER.

The cooperation between NSA RO and the interested parties in the Romanian railway system, under the coordination of the Romanian Ministry of Transportation and Infrastructure, was strongly reinforced in 2022 during the joint work and meetings related to the cleaning-up process of the national rules.

3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional

3.1. Strategie 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 constat în punerea în aplicare a celui de-al Patrulea Pachetului Feroviar, respectiv a Directivei de siguranță feroviară (UE) nr. 798/2016 transpusă prin OUG nr. 73/2019, a Directivei de interoperabilitate (UE) nr. 797/2016, transpusă prin HG 108/2020 și aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 796/2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, care au impact asupra activităților autorităților naționale de siguranță din Statele Membre ale UE.

De asemenea, strategia ASFR se corelează 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) 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;
- Regulamente de punere în aplicare a STI-urilor relevante.

Activitățile de planificare ale ASFR sunt legate de:

- creșterea nivelului de performanță în domeniul siguranței, în contextul procesului de integrare în Spațiul unic feroviar european;
- intensificarea colaborării cu entitățile feroviare din sistemul feroviar, cu celelalte autorități naționale de siguranță și cu organisme și organizațiile europene cu specific feroviar.

3.2. Recomandări de siguranță

Locul și data producerii	Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
Domașnea Cornea-Poarta/ 04/02/2021	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că SC Tim Rail Cargo SRL, în calitatea sa de operator de transport feroviar deținător de material rulant își va evalua pericolul reprezentat de „utilizarea în exploatare a locomotivelor a căror scadență la reparația planificată este depășită” și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestuia.	A fost actualizată “Evidența Pericolelor “ la pct. 8 din “Transport feroviar de marfă”, prin introducerea pericolului reprezentat de “utilizarea în exploatare a locomotivelor a căror scadență la reparația planificată este depășită, neefectuarea verificărilor tehnice (revizii și/sau reparații planificate) la locomotive și neremedierea defectiunilor constatate”	Implementată
	ASFR se va asigura că Constantin Grup SRL, în calitatea sa de ERI, își va reevalua procedura Cod: P-ERI 02/III, astfel încât aceasta să conțină prevederi concrete referitoare la măsurile de luat în cazul în care locomotivele utilizate ating norma de timp/km pentru efectuarea reparațiilor planificate.	Au fost reevaluate și modificate procedurile cod P - ERI 01/III și cod P - ERI 02/III	Implementată
	ASFR se va asigura că CNCF CFR SA, în calitate de administrator de infrastructură publică de transport feroviar și Tim Rail Cargo SRL, în calitatea sa de operator de transport feroviar, vor efectua demersurile necesare pentru verificarea tonajului maxim admis care poate fi remorcat pe distanța hm Mehadia Nouă și hm Poarta, pe bază de calcul și pe bază de experiment realizat cu respectarea condițiilor impuse de reglementările în vigoare.	În data de 05.05.2022, s-a efectuat un experiment prin însoțire la trenul 67400, aparținând operatorului de transport feroviar TRC, pe distanța Domașnea Cornea – Poarta, cu tonajul brut de 1945 t, loc. EA 1019). Urmare acestei însoțiri, s-a constatat că trenul a circulat în condiții normale, iar timpul de mers al trenului nu a fost depășit. CFR SA consideră că nu există elemente necesare modificării tonajului prezentat în anexa I la livretele cu mersul trenurilor de marfă. (act nr. 2/1/55/01.02.2023).	Implementată

Augustin/ 26/03/2021	ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică va reevalua riscul asociat pericolului generat de neefectuarea unei mentenanțe preventive și programate, nerespectarea ciclurilor pentru întreținerea și reparația căii și va stabili măsuri eficiente pentru ținerea sub control al acestuia.	Prin actul nr. 2/1/55/01.02.2023 s-au stabilit măsuri de înlocuirea șinelor, traverselor normale din lemn, betontraverse speciale pe aparatele de cale, traverse speciale pod, sudări de cale AT sudură electrică completări cu piatră spartă, înlocuiri JIL-uri, lucrări de buraj general, de întreținere, buraj general aparate de cale și lucrări de buraj întreținere aparate de cale.	În curs de implementare
Palas- Constanța Mărfuri/ 11/04/2021	ASFR va solicita OTF să facă o reevaluare a riscurilor asociate pericolului reprezentat de nerespectarea condițiilor înscrise în ordinul de circulație și să stabilească măsurile adecvate pentru ținerea lui sub control.	GFR SA a reevaluat riscul asociat pericolului reprezentat de nerespectarea condițiilor înscrise în ordinul de circulație, stabilind ca măsură de ținere sub control o reinstruire suplimentară a personalului de locomotivă pentru ședințele de școala personalului din luna octombrie 2022.	Implementată
Poarta/ 06/06/20 21	ASFR se va asigura că SNTFM va revizui procedura PO 04.3, astfel încât aceasta să conțină prevederi concrete referitoare la măsurile ce trebuie luate privind locomotivele care au depășit durata de serviciu prescrisă, respectiv retragerea din circulație în scopul efectuării lucrărilor de intervenție necesare în vederea obținerii de la AFER a unui Aviz Tehnic pentru un vehicul care a depășit durata de serviciu.	A fost emis actul nr. L2.1/143/17.05.2022 al Serviciului Întreținere, Reparații, Modernizări Locomotive în care se menționează faptul că, la nivelul serviciului, există IP SIRML 2 - Instrucțiuni proprii privind retragerea din exploatare a vehiculelor feroviare din parcul de exploatare al SNTFM CFR Marfă SA și de asemenea, începând cu data de 01.11.2021, parcul de exploatare al SNTFM CFR Marfă SA s-a redus la 322 locomotive, în special locomotive scadente la reparații planificate și cele care au durata de serviciu depășită.	Implementată
Golești/ 01/06/2021	ASFR se va asigura că SNTFC „CFR Călători” SA va reevalua modul în care sunt întocmite caietele de sarcini astfel încât	S-a reevaluat modul în care sunt întocmite caietele de sarcini și s-a decis includerea în cuprinsul acestora a operațiilor de	Implementată

	<p>acestea să includă și operații de verificare pe standuri autorizate a supapelor de comandă a frânei P106.</p>	<p>verificare pe standuri a supapelor de comandă a frânei P106. La reluarea procedurilor pentru încheierea acordurilor cadru pentru efectuarea reparațiilor R8 și R9 la automotoarele DESIRO SR 20D, SNTFC „CFR Călători” SA a stabilit includerea în cuprinsul caietelor de sarcini verificarea supapelor de comandă a frânei pe standuri autorizate.</p>	
	<p>ASFR se va asigura că SNTFC „CFR Călători” SA va reevalua modul în care se desfășoară procesul de monitorizare a măsurilor stabilite pentru ținerea sub control a riscurilor asociate pericolelor care s-au manifestat în cazul acestui incident.</p>	<p>Prin actul nr. RGSC1/6/501/10.06.2022, au fost dispuse următoarele măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prelucrarea cazului cu tot personalul interesat, insistându-se asupra erorilor mecanicului de locomotivă-automotor privind exploatarea mijlocului de remorcare, erori care au condus la scoaterea din funcție a 4 din cele 5 sisteme de frânare cu care acesta este echipat; - prelucrarea personalului interesat cu prevederile actului DT2/ 2/ 214/ 17.06.2021 „Reglementări privind circulația automotorului Siemens Desiro 642 CFR (SR 20 D) în regim de avarie”; - la nivelul subunităților de tracțiune se va efectua o inventariere a stadiului dotării personalului de locomotivă cu ghiduri/ îndrumătoare exploatare 	<p>Implementată</p>

	<p>ASFR se va asigura că SNTFC „CFR Călători” SA va revizui procedura operațională „Planificarea reviziilor și reparațiilor la locomotive, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC „CFR Călători” SA” - PO-0-8.1-15, astfel încât prin aplicarea acesteia să se respecte prevederile impuse de Normativului Feroviar 67-006:2011 „Vehicule de cale ferată. Tipuri de revizii și reparații planificate. Normele de timp sau normele de kilometri parcurși pentru efectuarea reviziilor și reparațiilor planificate”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.315/2011, modificat și completat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.1359/2012, Ordinul nr.1255/2014, Ordinul nr.1187/2018 și Ordinul nr.1744/2020</p>	<p>La nivelul SNTFC „CFR Călători” SA este în curs de reanalizare procedura operațională „Planificarea reviziilor și reparațiilor la locomotive, automotoare și rame electrice aparținând SNTFC „CFR Călători” SA” - PO-0-8.1-15, cu scopul adaptării acesteia la prevederile Normativului Feroviar 67-006:2011, în condițiile limitărilor existente în prezent cu privire la îndrumarea vehiculelor feroviare la reparații planificate, limitări impuse pe de o parte de situația financiară, iar pe de altă parte, de capacitatea de lucru a unităților reparatoare.</p>	<p>În curs de implementare</p>
<p>Robănești/ 28/06/2021</p>	<p>ASFR se va asigura că CNCF „CFR” SA va consolida pregătirea practică și supravegherea personalului de execuție (impiegați, acari, revizori ace), în ceea ce privește aspectele legate de activitatea de exploatare a instalațiilor de siguranță, cu accent deosebit pe dispozițiile obligatorii specifice regulilor de utilizare a acestora specificate în instrucțiunile de folosință (exploatare) sau manualul de utilizare.</p>	<p>Divizia Trafic Craiova a întocmit Planul de măsuri nr. 42/1/1953/2021</p>	<p>Implementată</p>
	<p>ASFR se va asigura că CNCF „CFR” SA va elabora o procedură care să cuprindă verificarea parametrilor tehnici ai zăvorului din broasca încuietorii</p>	<p>Divizia Trafic Craiova a întocmit Dispoziția nr. 42/1/1918/2021</p>	<p>Implementată</p>

	de macaz cu două chei, cu ocazia reviziilor tehnice periodice planificate la încuietorile de macaz, astfel încât să nu mai permită acționarea și asigurarea unei încuietori cu două chei cu o altă cheie decât cea anume destinată.		
Dej Triaj/ 15/06/2021	ASFR se va asigura că, CNCF va elabora proceduri interne cu privire la vagoanele utilizate pentru materiale necesare efectuării lucrărilor la linii, prin care să fie distribuite către personalul propriu, responsabilități privind verificarea repartizării cât mai omogen posibil a încărcăturii rămase și transmiterea informațiilor în cauză.	Au fost întocmite reglementările interne privind vagoanele seria Faccpps nr. 43/E/2/257/2022 și a fost inițiată o întâlnire cu reprezentanții SNTFM în vederea încheierii unei convenții privind predarea-primirea vagoanelor. Personalul de linii a fost instruit privind exploatarea și descărcarea vagoanelor seria Faccpps.	În curs de implementare
	ASFR se va asigura că SNTFM va reevalua procedurile/reglementările privind predarea-primirea vagoanelor, cu includerea tuturor cazurilor de preluare la transport, inclusiv a vagoanelor deținute de entități care nu au calitatea de OTF.	Au fost identificate Riscurile de interfață dintre CFR Marfă SA și CNCF CFR SA privind predarea - primirea, inclusiv a vagoanelor deținute de entități care nu au calitatea de OTF (act. nr. 49/SC/3/406/2022). Pentru reevaluarea procedurilor privind predarea - primirea vagoanelor cu includerea tuturor cazurilor de preluare la transport, inclusiv a vagoanelor deținute de entități care nu au calitatea de OTF a fost întocmit Planul de măsuri pentru implementarea recomandărilor de siguranță emise de către AGIFER (act nr. 499/2022).	Implementată
Bucureștii Noi / 15/07/2021	ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică va reevalua riscurile asociate pericolului generat de depășirea toleranțelor admise la	SRCF București a reevaluat riscurile asociate pericolului generat de depășirea toleranțelor admise la ecartament și nivel pe zona schimbătoarelor de cale. Prin	Implementată

	ecartament și nivel pe zona schimbătoarelor de cale.	analiza de risc nr. L6/215/07.07.2022, s-a concluzionat că nivelul de risc este mediu și monitorizarea riscurilor se va face prin acțiuni de control.	
Nucet/ 27/08/2021	ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică va reevalua riscul asociat pericolului privind depășirea termenelor prevăzute de codurile de practică pentru efectuarea măsurătorilor trimestriale cu căruciorul de măsurat calea și va stabili măsuri eficiente în vederea gestionării corespunzătoare a acestuia.	SRCF București a reevaluat riscul asociat pericolului privind depășirea termenelor prevăzute de codurile de practică pentru efectuarea măsurătorilor trimestriale cu căruciorul de măsurat calea și s-au stabilit măsuri în vederea gestionării corespunzătoare a acestuia. Prin analiza de risc nr. L6/2016/07.07.2022 și planul de acțiune în vederea eliminării neconformităților nr. L6.1/2017/07.07.2022, s-a concluzionat că nivelul de risc este mediu, iar monitorizarea riscurilor se va face prin acțiuni de control.	Implementată
Mintia- Brănișca/ 19/08/2021	ASFR va solicita operatorului de transport feroviar EXFO să reevalueze riscurile asociate pericolului generat de preluarea vagoanelor după încărcarea lor de operatorii economici (expeditori), cu care are încheiate contracte și/sau convenții de transport feroviar de tip B, în vederea eliminării cazurilor de circulație în compunerea trenurilor de marfă a vagoanelor fără respectarea reglementărilor specifice, respectiv vagoane de marfă cu depășirea sarcinii maxime admise pe osie.	EXPRESS FORWARDING SRL a reevaluat riscurile privind preluarea la transport a vagoanelor de la terți, cu privire la sarcina maximă admisă pe osie și a reactualizat Registrul de riscuri. (Nr. 19/23.01.2023)	Implementată
Beia/ 12/07/2021	ASFR va solicita Vest Trans Rail (VTR) evaluarea riscurilor de producere de incendii la încărcătura combustibilă a	VTR a evaluat riscurile de producere a unui incendiu la încărcătura combustibilă a vagoanelor descoperite din	Implementată

	vagoanelor descoperite din trenuri remorcate cu locomotive electrice, fără a exclude inițierea de reglementări specifice sau extinderea solicitării la alți OTF.	trenuri remorcate cu locomotive electrice și a înaintat lista de pericole cu privire la producerea unui incendiu. (Act. 6513/16.10.2022)	
Dorobanțu 20/07/2021	ASFR se va asigura că SC EXPRESS FORWARDING SRL, în calitatea sa de operator de transport feroviar, își va reevalua măsurile de prevenire proprii pentru ținerea sub control și reducerea riscurilor asociate activității de revizie tehnică și întreținere a vagoanelor de marfă în exploatare, respectiv a riscului de a efectua lucrări/servicii cu terți fără a stabili obligațiile și răspunderile părților prin convenții/ contracte.	EXPRESS FORWARDING SRL a încheiat convenții cu terți privind riscurile de interfață și schimbul reciproc de informații relevante privind întreținerea. S-au actualizat procedurile PSSF 38 și PG 08. (Act.19/23.01.2023)	Implementată
Fetești/ 21/07/2021	ASFR se va asigura că SC ROFERSPED SA, în calitatea sa de OTF, își va reevalua măsurile de prevenire proprii pentru ținerea sub control și reducerea riscurilor asociate activității de revizie tehnică și de întreținere a vagoanelor de marfă în exploatare	Au fost reevaluate riscurile asociate activităților de revizie tehnică, fiind întocmită Fișa de identificare și evaluare riscuri nr. 7228/19.09.2022 și Fișa cu măsuri de ținere sub control a riscurilor, nr. 7269/19.09.2022. Au fost reevaluate riscurile de interfață cu furnizorii de servicii feroviare de revizie și întreținere în exploatare a vagoanelor de marfă prin încheierea convențiilor privind riscurile de interfață și schimb reciproc de informații relevante privind furnizarea de servicii feroviare. Au fost elaborate tematici suplimentare de control privind monitorizarea activității de revizie tehnică și întreținere a vagoanelor de marfă în exploatare. Elaborarea de proceduri operaționale privind identificarea riscurilor asociate sigurantei feroviare, revizii tehnice a vagoanelor și a măsurilor	Implementată

	ASFR se va asigura că SNTFM „CFR Marfă” SA, în calitatea sa de entitate responsabilă cu întreținerea, își va reevalua măsurile de prevenire proprii pentru ținerea sub control și reducerea riscurilor asociate activității de revizie tehnică și întreținere a vagoanelor de marfă în exploatare	SNTFM „CFR Marfă” SA a identificat și reevaluat riscurile asociate activităților de revizie tehnică și întreținere a vag. de marfă în exploatare (Fișa de evaluare a riscurilor și Fișa de prevenire a riscurilor nr. 553/2022 și 554/2022). Au fost elaborate tematici suplimentare de control privind monitorizarea activității de revizie tehnică și întreținere a vag de marfă. (Act.V1.3/55/30.01.2023)	Implementată
Fetești/ 28/07/2021	ASFR va solicita OTF TRC să revizuiască Procedura Generală PG-20 – Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, pentru a stabili prevederi (bariere), care să aibă atât caracter preventiv cât și aplicabilitate efectivă în timpul desfășurării activității de conducere și deservire a trenurilor de marfă, prin care să se asigure că personalul societății implicat în procesul de transport feroviar de marfă respectă prevederile Ordinului MT nr. 256/2013.	S-a revizuit procedura Generală PG-20 – Serviciul continuu maxim admis pe locomotivă (Act. SC/94/30.01.2023)	Implementată
	ASFR va solicita OTF TRC să-și reglementeze activitatea proprie de emitere a certificatelor complementare pentru mecanicii de locomotivă în vederea eliminării cazurilor de emitere a acestor certificate, până ce aceștia nu îndeplinesc toate cerințele.	A fost reglementată activitatea proprie de emitere a certificatelor complementare pentru mecanicii de locomotivă; Dovezi: PO-22 Eliberarea și actualizarea certificatului complementar.	Implementată
	ASFR va solicita OTF TRC să facă o reevaluare a riscurilor asociate și să stabilească măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: - „defecte la instalațiile de	Au fost reevaluate riscurile asociate și au fost stabilite măsuri eficiente pentru ținerea sub control a următoarelor pericole: - „defecte la instalațiile de siguranță, vigilență, controlul	Implementată

	<p>siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei”;</p> <ul style="list-style-type: none"> - „nerespectarea indicațiilor de oprire a semnalelor sau în cazul apariției unei situații care pune în pericol siguranța circulației”; - „necunoașterea de către personalul de locomotivă a secțiilor de remorcare pe care circulă trenul”; - „depășirea serviciului continuu maxim admis pe locomotivă”. 	<p>vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei”;</p> <ul style="list-style-type: none"> - „nerespectarea indicațiilor de oprire a semnalelor sau în cazul apariției unei situații care pune în pericol siguranța circulației”; 	
	<p>ASFR va solicita OTF TRC să facă o evaluare a riscurilor asociate pericolului reprezentat de izolarea nejustificată (fără respectarea reglementărilor în domeniu) a instalațiile de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei și să stabilească măsurile adecvate pentru ținerea lui sub control.</p>	<p>Au fost evaluate riscurile asociate pericolului reprezentat de izolarea nejustificată (fără respectarea reglementărilor în domeniu) a instalațiile de siguranță, vigilență, controlul vitezei trenului și înregistrare a parametrilor locomotivei și să stabilească măsurile adecvate pentru ținerea lui sub control. Adresa SC /94/30.01.2023</p>	Implementată
<p>Ante-stația ROMCIM Medgidia/ 01/08/2021</p>	<p>ASFR se va asigura, prin acțiuni specifice de supraveghere, că documentele încheiate între OTF DBCR și expeditorul mărfii respectă prevederile cadrului de reglementare național referitor la predarea-primirea vagoanelor încărcate cu marfă</p>	<p>A fost întocmită și transmisă adresa nr. SC 87/27.01.2023.</p>	Implementată
	<p>ASFR se va asigura că OTF își va reevalua riscul reprezentat de îndrumarea trenurilor cu vagoane în care marfa nu este încărcată în conformitate cu Regulile de Încărcare emise de către UIC și va stabili măsuri viabile de ținere sub control a acestui risc.</p>	<p>A fost întocmită și transmisă adresa nr. SC 124/07.02.2023.</p>	Implementată
<p>Vlădueni -Piatra Olt/ 07/08/2021</p>	<p>ASFR se va asigura că CNCF „CFR” SA va evalua riscurile generate de neasigurarea, la</p>	<p>Administratorul de infrastructură CNCF „CFR” SA a organizat selecții privind ocuparea a 13</p>	În curs de implementare

	nivelul secțiilor de linii, a unui număr suficient de salariați cu studii superioare și competențe privind mentenanța liniilor, care să poată efectua atribuțiile privind siguranța circulației specifice căii fără joante și va stabili măsuri de siguranță pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	posturi de ingineri de specialitate L, la care nu s-a prezentat nimeni. (Act.2/1/01.02.2023)	
Chiajna/ 27/12/2021	ASFR se va asigura că OTF TRC va reevalua pericolul reprezentat de nedepistarea tuturor defectelor existente la vagoane stabilind măsuri suplimentare eficiente pentru ținerea sub control a riscurilor induse de acesta.	Raportul de investigare nr. 1130/294/2022 a fost înregistrat la sediul TRC în data de 20.12.2022; - implementarea recomandărilor de siguranță emise de AGIFER se va face cu respectarea termenului prevăzut în OG 73/2019, art.26, pct.3.	Implementată
Crivina- Brazi/ 02/01/2022	ASFR va analiza oportunitatea de a solicita operatorului de transport feroviar SC Grup Feroviar Român SA, evaluarea riscurilor asociate pericolului „Remorcarea trenurilor cu locomotive a căror stare nu permite remorcarea tonajului prevăzut în livretele de mers” și dispunerea de măsuri eficiente pentru ținerea sub control a acestuia.	Grup Feroviar Român SA a efectuat evaluarea de risc asociat pericolului Remorcarea trenurilor cu locomotive a căror stare nu permite remorcarea tonajului prevăzut în livretele de mers” nr. G.3.3.1/553/12.01.2023.	Implementată
Filești- Cătușa/ 07/01/2022	ASFR se va asigura că AI CNCF „CFR” SA își va reevalua riscurile asociate pericolului generat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn necorespunzătoare pe zonele căii ferate aflate în curbă și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea lor sub control.	A fost întocmit raport de revizuire a riscurilor nr. 721/1R/50/27.01.2023, asociate pericolului generat de menținerea în exploatare a traverselor de lemn necorespunzătoare pe zonele căii ferate aflate în curbă și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea lor sub control.	În curs de implementare

	<p>ASFR se va asigura că OTF UTZ își va reevalua riscurile asociate pericolului generat de depășirea de către trenuri a vitezelor maxime admise de linie, a vitezelor maxime înscrise în livretele de mers sau în ordinul de circulație și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea lor sub control.</p>	<p>Începând cu luna ianuarie 2023, OTF UTZ a demarat un proces de reevaluare a riscului în vederea identificării unor instrumente/metode de control suplimentare necesare pentru a putea stabili măsuri de siguranță viabile în vederea reducerii riscurilor generate de pericolul reprezentat de depășirea de către trenuri a vitezelor maxime admise de linie, a vitezelor maxime înscrise în livretele de mers sau în ordinul de circulație și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea lor sub control.</p>	<p>Implementată</p>
--	---	--	---------------------

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:

- Punerea în aplicare a unui proces de monitorizare care să cuprindă:
 - atingerea obiectivelor de siguranță stabilite;
 - 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 a siguranței;
 - corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;
 - evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planurile de acțiune prin verificarea corectitudinii aplicării lor, a obținerii rezultatelor scontate, precum și luarea de măsuri suplimentare de siguranță și control al riscurilor.
- Monitorizarea modului în care personalul de conducere, instruire și control respectă obligațiile din fișele de post corespunzător funcției executate, conform Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010.
- Ținerea sub control a riscurilor aferente pericolului de nerespectare a ciclului de revizii și de reparații a materialului rulant.

3.4. Context organizațional 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:

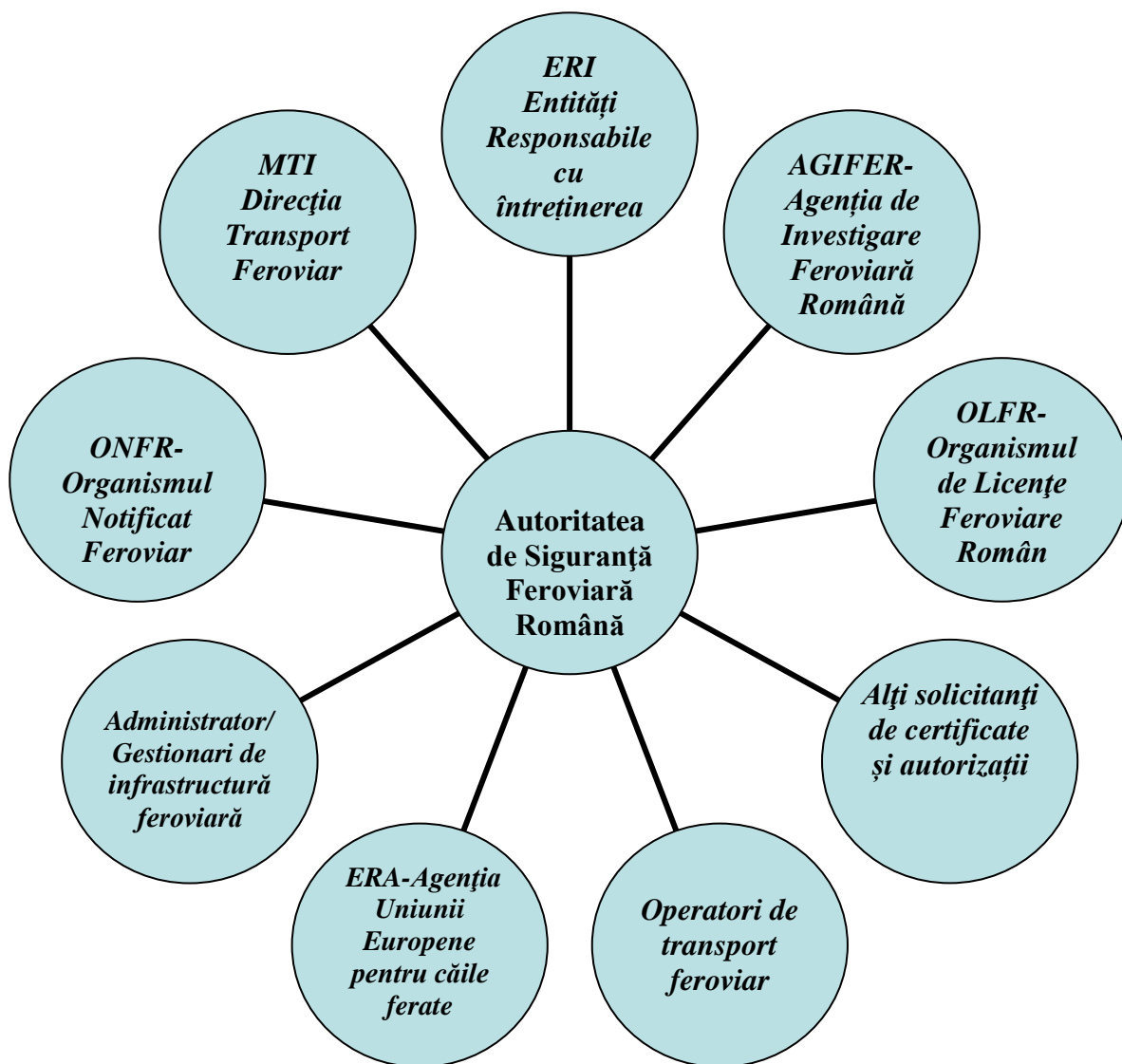
- Statul, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

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

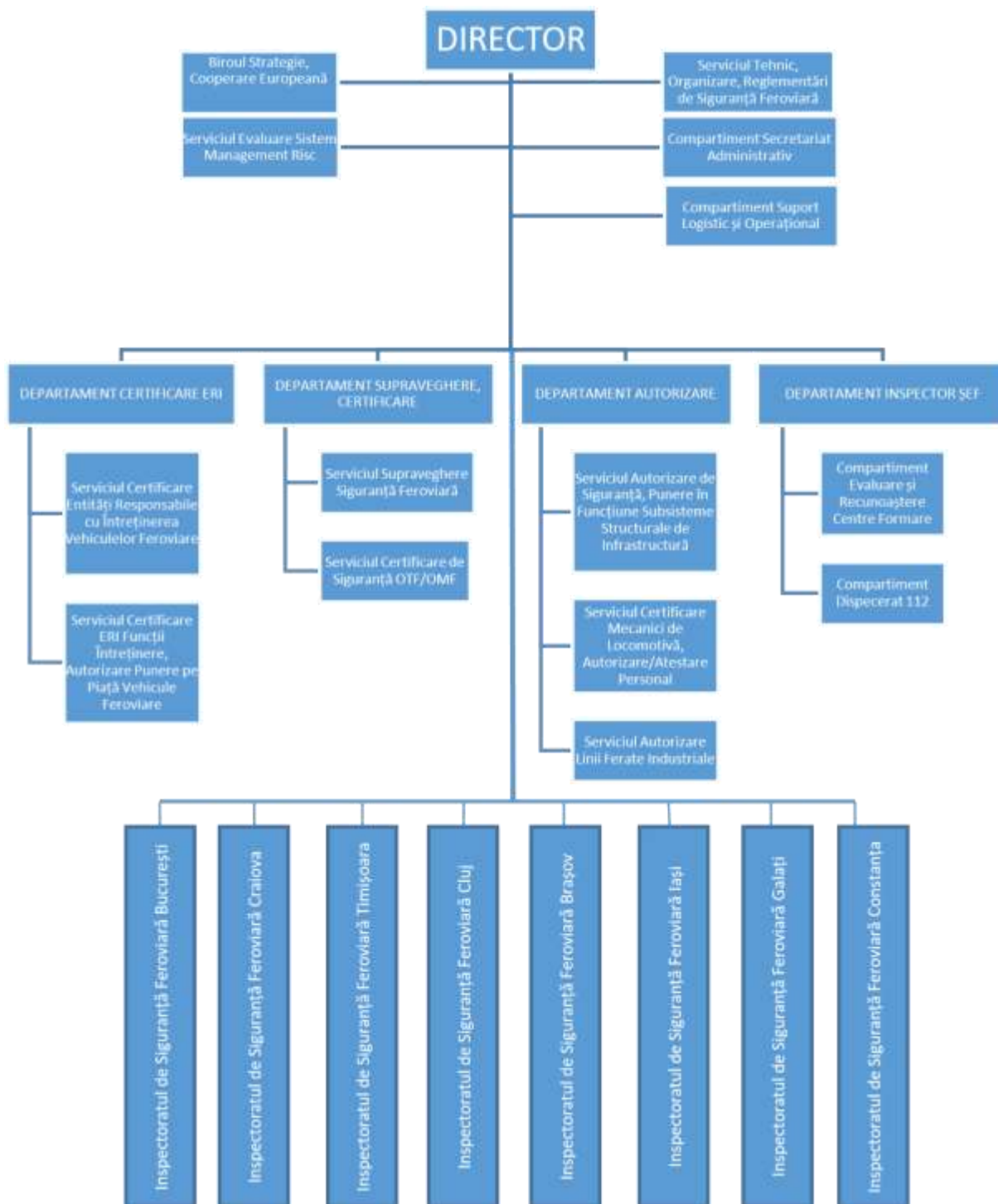
- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR,
- Organismul Notificat Feroviar Român - ONFR,
- Organismul de Licențiere Feroviar Român – OLFR,
- Agenția de Investigare Feroviară Română – AGIFER,
- Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER,
- Autoritatea de Reformă Feroviară – ARF,
- Consiliul de supraveghere feroviar, structură în cadrul Consiliului Concurenței,
- Administratorul infrastructurii feroviare, CNCF „CFR” SA.
- 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 de transport feroviar care efectuează numai manevră feroviară,
- Operatori economici care dețin material rulant, pe care îl oferă spre închiriere,
- Operatori economici care sunt certificați ca entități responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare,
- Operatori economici care construiesc, modernizează și reînnoiesc subsisteme structurale și vehicule feroviare,
- Operatori economici care întrețin linii ferate industriale și material rulant utilizat în interes propriu.

ASFR efectuează schimburi de informații cu actorii din sistemul feroviar pentru îndeplinirea atribuțiilor prevăzute în OUG nr. 73/2019.

De asemenea, ASFR efectuează schimb de informații cu celelalte NSA din statele membre, pentru aplicarea uniformă a metodelor comune de siguranță și pentru crearea unui spațiu unic european feroviar interoperabil.



AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ - ASFR



Prezentarea principalelor atribuții ale ASFR

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 ERI

Departamentul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea este subordonat directorului ASFR și asigură activitățile specifice privind:

- Certificarea entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, denumite în continuare ERI și a atelierelor de întreținere, în conformitate cu prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 2019/779 și a cadrului de reglementare național;
- Actualizarea și publicarea periodică a informațiilor privind documentele emise, conform reglementărilor în vigoare;
- Avizarea documentelor elaborate de serviciile din subordine, conform procedurilor în vigoare;
- Punerea la dispoziția solicitanților a documentelor de îndrumare/metodologiilor solicitate privind cerințele necesare/legale obținerii documentelor solicitate;

Departamentul Supraveghere/Certificare

Departamentul Supraveghere/Certificare este subordonat directorului ASFR și asigură activitățile specifice privind:

- Efectuarea controlului și inspecției de stat și audit la administratorul/gestionare de infrastructură feroviară, rețeaua de transport public cu metroul, liniile ferate industriale și operatorii de manevră feroviară, în conformitate cu legislația națională și europeană în vigoare;
- Asigurarea activității în vederea avizării conducerii MTI cu privire la accidentele și incidentele produse pe rețeaua de căi ferate și metrou și pe liniile ferate industriale, în conformitate cu legislația națională în vigoare;
- Supravegherea din dispoziția directorului ASFR prin acțiuni de audit/inspecție a deținătorilor de certificate ERI și a atelierelor de întreținere pe toată durata de valabilitate a certificatelor emise;
- Supravegherea OTF, în conformitate cu prevederile Regulamentului delegat (UE) nr. 2018/761;
- Verificarea documentelor referitoare la modul de gestionare a riscurilor aferente utilizării vehiculelor feroviare cu care operatorii de transport feroviar urmează să efectueze serviciile de transport feroviar / operațiuni de manevră feroviară în raport cu cerințele Regulamentului delegat (UE) 2018/762, în vederea emiterii certificatelor unice de siguranță conform Regulamentului delegat (UE) 2018/763;
- Eliberarea, reînnoirea, modificarea certificatelor unice de siguranță pentru operatorii de transport feroviar;
- Eliberarea certificatelor unice de siguranță pentru operatorii care efectuează numai manevră feroviară, în conformitate cu prevederile Ordinului nr. 743/2020 pentru eliberarea certificatului unic de siguranță operatorilor care efectuează numai manevră feroviară pe căile ferate din România;

- Supravegherea conformității elementelor constitutive de interoperabilitate/ componentelor critice pentru siguranță cu cerințele esențiale;
- Asigurarea funcționării serviciului de continuitate, în conformitate cu HG nr. 117/2010, în vederea asigurării activității de avizare a conducerii MTI, cu privire la accidentele și incidentele produse pe rețeaua de căi ferate și metrou în conformitate cu legislația națională în vigoare în activitatea de avizare a accidentelor/incidentelor și a altor fapte produse pe infrastructura feroviară și de transport cu metroul;
- Monitorizarea operatorilor de transport feroviar cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a recomandărilor de siguranță formulate de către Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER;
- Verificarea modului de implementare a recomandărilor de siguranță emise de către AGIFER.

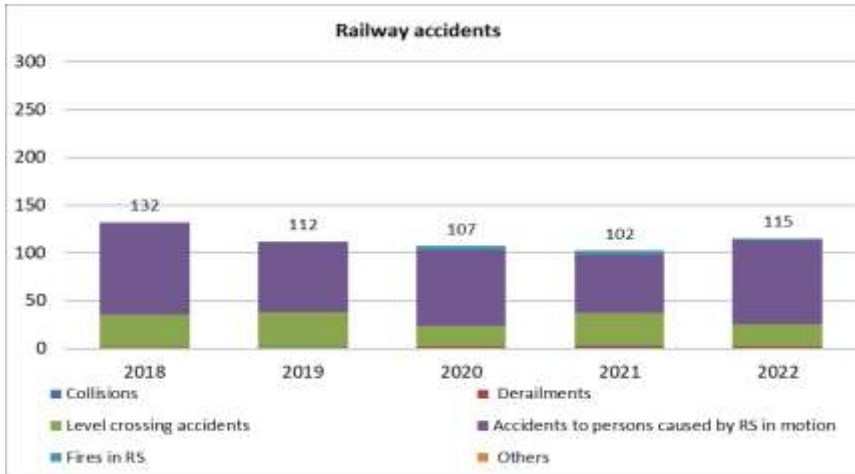
Departamentul Autorizare este în subordinea directorului ASFR și asigură activitățile specifice privind:

- Acordarea/reînnoirea autorizațiilor de siguranță pentru administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară din România și de metrou, modificarea/suspendarea sau revocarea părților relevante ale acestora;
- Autorizarea pentru punere în funcțiune a subsistemelor fixe: infrastructură, control-comandă și semnalizare terestre și energie;
- Certificarea mecanicilor de locomotivă și autorizarea/atestarea personalului;
- Autorizarea pentru punere în funcțiune a liniilor ferate industriale nou-construite sau modernizate și emiterea autorizațiilor de punere în funcțiune;
- Autorizarea exploatării liniilor ferate industriale;
- Autorizarea stațiilor de cale ferată.

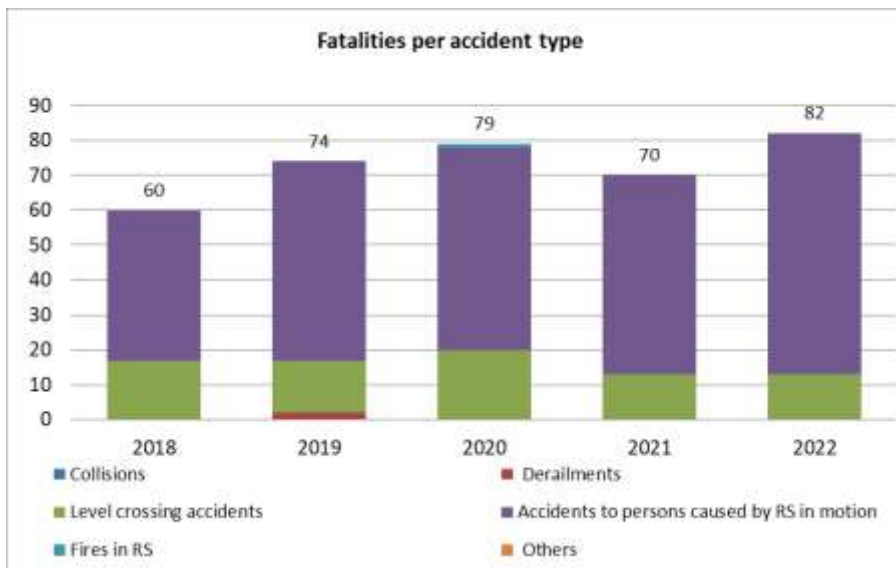
Departamentul Inspector Șef este subordonat directorului ASFR și are ca obiect de activitate următoarele:

- 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;
- Preluarea și tratarea apelurilor de urgență primite prin centrul unic pentru apeluri de urgență - 112;
- Recunoașterea centrelor de formare;
- Reprezentarea structurilor organizatorice din subordine în relațiile cu celelalte structuri organizatorice din cadrul ASFR;

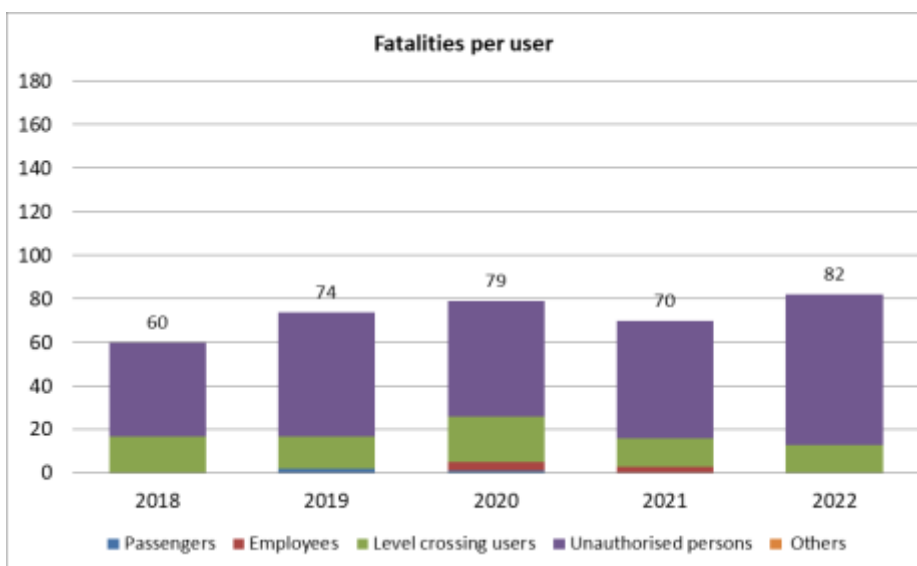
4. Performanță de siguranță



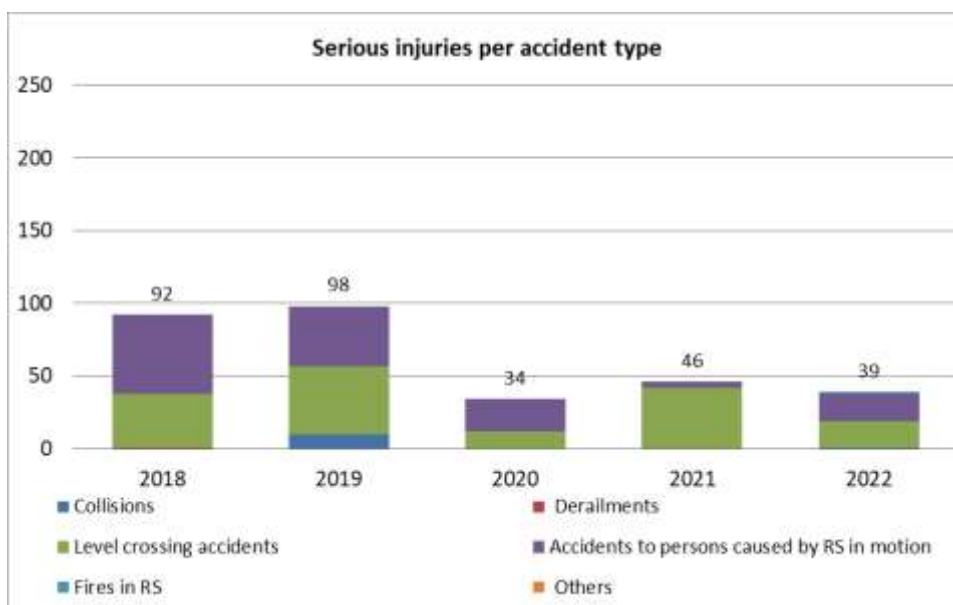
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2018	0	1	34	97	0	0	132
2019	1	0	37	74	0	0	112
2020	0	2	22	79	4	0	107
2021	1	2	34	61	4	0	102
2022	0	2	23	88	2	0	115



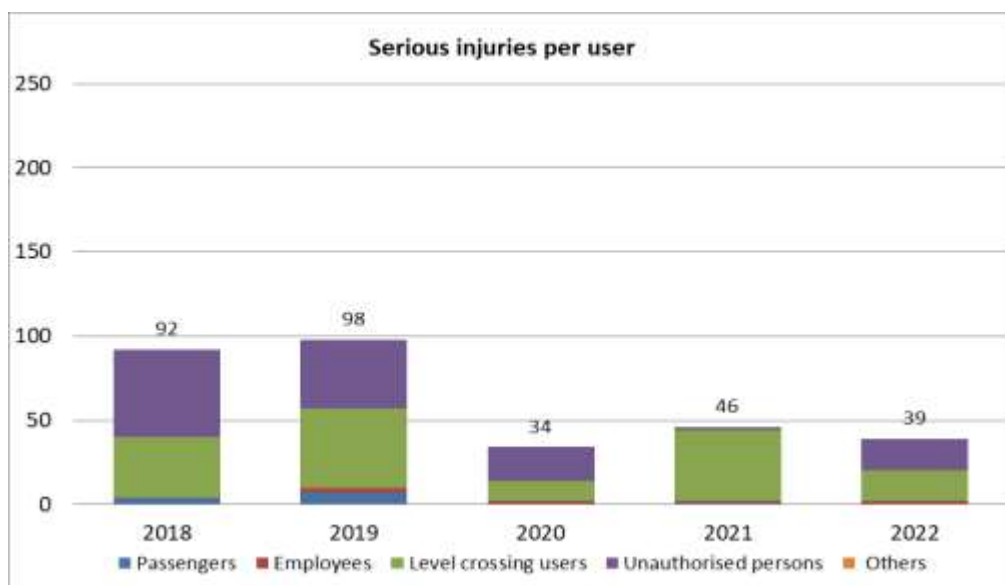
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2018	0	0	17	43	0	0	60
2019	0	2	15	57	0	0	74
2020	0	0	20	58	1	0	79
2021	0	0	13	57	0	0	70
2022	0	0	13	69	0	0	82



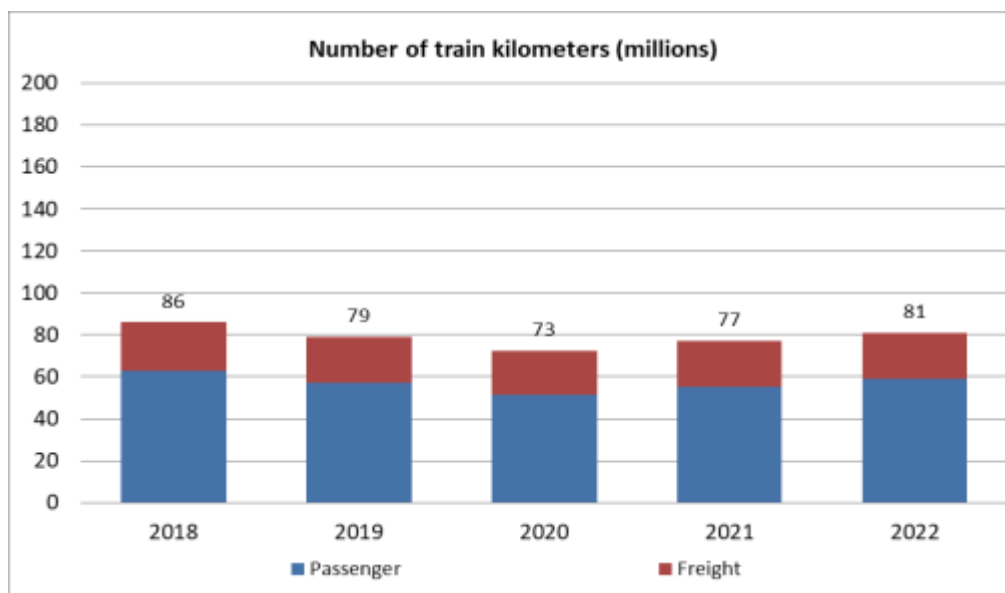
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2018	0	0	17	43	0	60
2019	2	0	15	57	0	74
2020	1	4	21	53	0	79
2021	0	3	13	54	0	70
2022	0	0	13	69	0	82



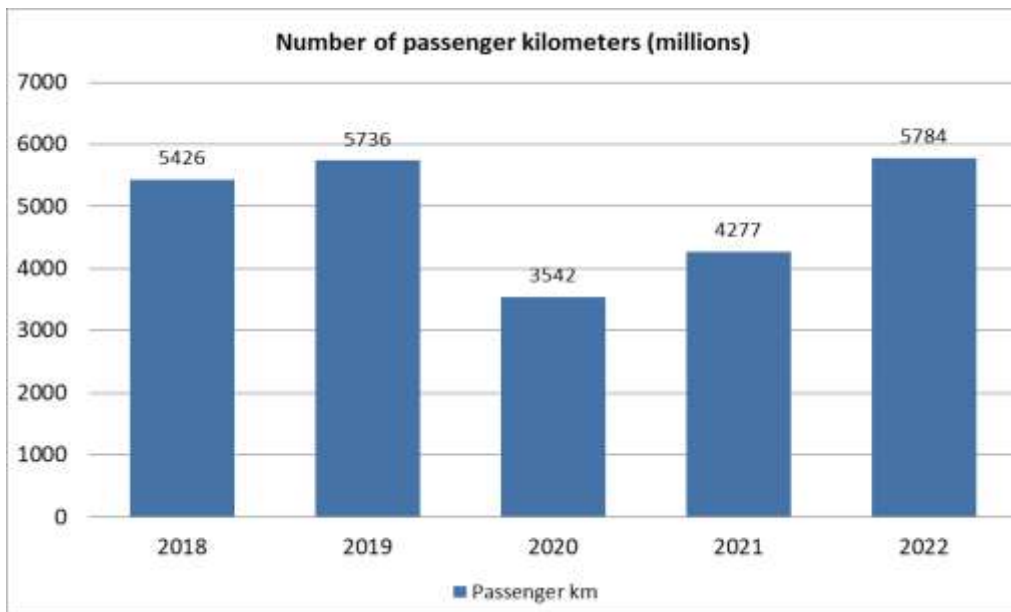
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2018	0	1	37	54	0	0	92
2019	10	0	47	41	0	0	98
2020	0	0	12	22	0	0	34
2021	0	0	42	4	0	0	46
2022	1	0	18	19	1	0	39



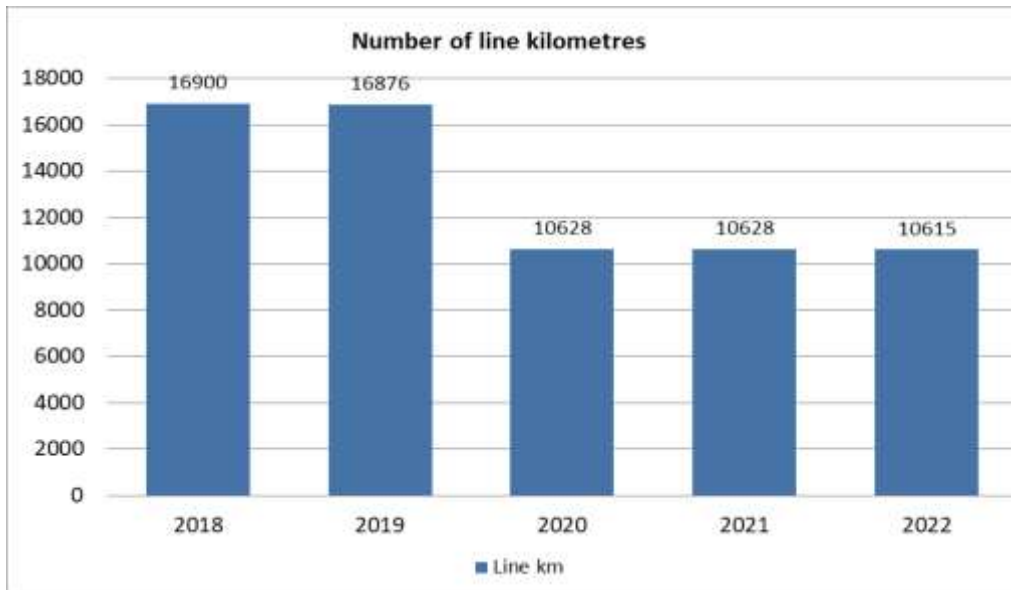
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2018	4	0	36	52	0	92
2019	7	3	47	41	0	98
2020	0	2	12	20	0	34
2021	1	1	42	2	0	46
2022	0	2	18	19	0	39



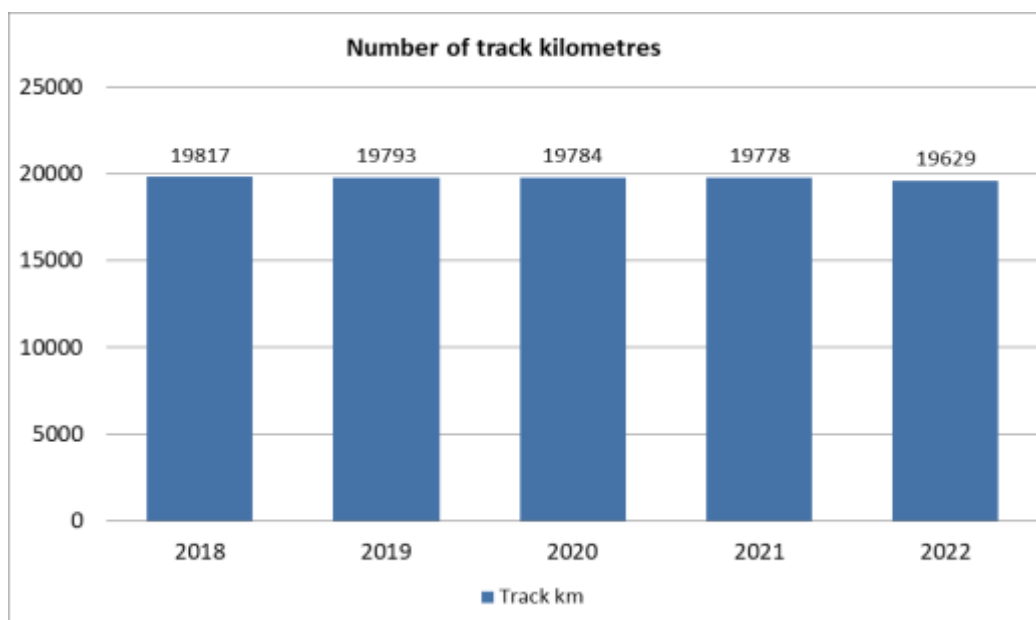
Year	Passenger	Freight	Total
2018	63	23	86
2019	57	22	79
2020	52	21	73
2021	55	22	77
2022	59	22	81



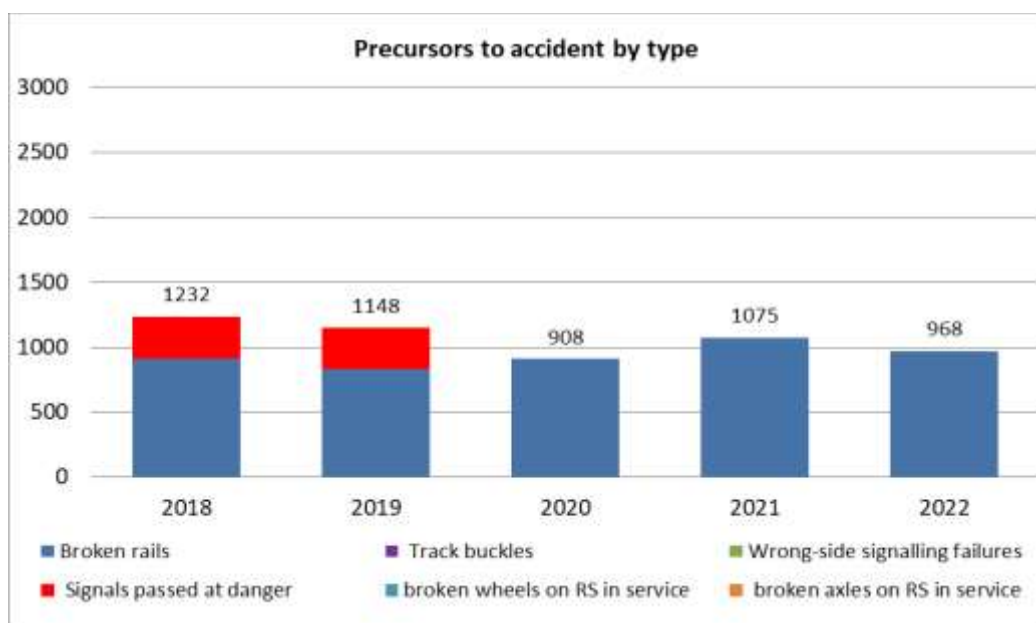
Year	Passenger km
2018	5426
2019	5736
2020	3542
2021	4277
2022	5784



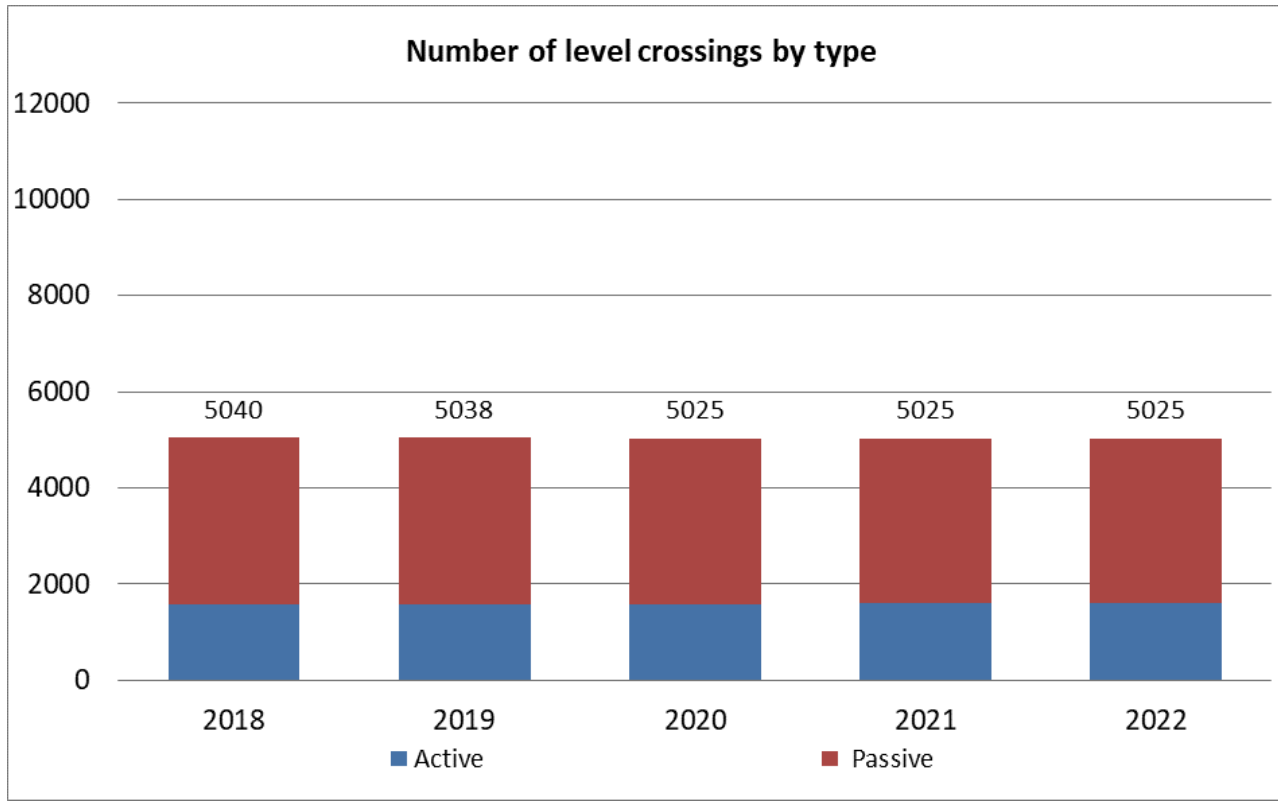
Year	Line km
2018	16900
2019	16876
2020	10628
2021	10628
2022	10615



Year	Track km
2018	19817
2019	19793
2020	19784
2021	19778
2022	19629



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
2018	909	0	0	323	0	0	1232
2019	834	0	0	313	0	1	1148
2020	908	0	0	0	0	0	908
2021	1075	0	0	0	0	0	1075
2022	968	0	0	0	0	0	968



Year	Active	Passive	Total
2018	1581	3459	5040
2019	1579	3459	5038
2020	1576	3449	5025
2021	1591	3434	5025
2022	1609	3416	5025

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

A. Proiecte de reglementări elaborate și aprobate

1. OMTI nr. 2.381/2022 pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.261/2005 privind aprobarea metodologiilor de organizare și de derulare a programelor de formare-calificare, perfecționare și verificare profesională periodică a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar și a Ordinului ministrului transporturilor nr. 615/2015 privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor;

2. OMTI nr. 1.367/2022 pentru aprobarea structurii organizatorice a Autorității Feroviare Române - ASFR - Anexa 1;

3. OMTI nr. 1.306/2022 privind constituirea Grupului de lucru pentru stabilirea setului de norme naționale de siguranță feroviară care vor fi notificate în sistemul „Single Rule Database” gestionat de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

B. Proiecte de reglementări specifice elaborate și transmise în vederea analizării și introducerii în circuitul de avizare și aprobare al MTIC

-

C. Proiecte de reglementări specifice avizate

1. Avizare urmare a solicitării REGIO CĂLĂTORI S.R.L. a „Reglementărilor privind remorcarea și deservirea trenurilor formate din unul sau mai multe automotoare tip Duewag (VT 628.4 cu remorcă VS 928.4), nr. 4678 / 5 / 22.11.2022”;

2. Avizare urmare a solicitării METROREX S.A. a 1999 a „REGLEMENTĂRILOR PROVIZORII DE MIȘCARE PRIVIND CIRCULAȚIA ȘI MANEVRA TRENURILOR PE DISTANȚA STAȚIA BERCENI - STAȚIA TUDOR ARGHEZI, NEECHIPATĂ CU INSTALAȚIE DE CENTRALIZARE”;

3. Avizare urmare a adresei CNCF „CFR” - S.A. - Direcția trafic / Serviciul Acces Infrastructură cu nr. 4 / 1 / c - 580 / 08.06.2022, a proiectului de OMTI pentru încetarea aplicabilității OMTI nr. 516/2019 privind aprobarea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe secția de circulație neinteroperabilă Ciameghiu - Holod - Vașcău.

D. Proiecte de reglementări specifice în lucru în cursul anului 2022

1. Proiect de OMTI privind condițiile specifice de exploatare a secției de circulație Oravita – Anina;

2. Proiect de OMTI privind restricțiile de viteză, închiderile de linii și scoaterile de sub tensiune pe infrastructura feroviară publică;

3. Proiect de OMTI privind abrogarea unor acte normative din domeniul feroviar (Ordinul ministrului lucrărilor publice transporturilor și locuinței nr. 117/2003 „Efectuarea probelor de frână și circulația automotorului DESIRO”, Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 925/2011 „Modificarea și completarea ordinului privind efectuarea probelor de frână și circulația automotorului DESIRO” și Ordinul ministrului transporturilor construcțiilor și turismului nr. 2.005/2006 „Efectuarea probelor de frână la trenurile de călători formate din rame electrice seria Z 6100”);

4. Proiect de OMTI privind abrogarea Instrucțiunilor privind funcționarea, deservirea și întreținerea dispozitivelor de siguranță și vigilență și a instalațiilor de control punctal al vitezei (INDUSI), nr. 17Da/610/1987, aprobate prin Hotărârea nr. s.21/89 din 1987 a Consiliului de Conducere al Departamentului Căilor Ferate;

5. Proiect de OMTI privind abrogarea Instrucțiunilor privind avizarea și tratarea cazurilor de frânare de urgență a trenurilor, aprobate prin Ordinul nr. 17A/447 din 1971 a Consiliului de Conducere al Departamentului Căilor Ferate;

6. Proiect de OMTI privind abrogarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 590/2007 pentru stabilirea unor reguli privind transportul în trafic intern al mărfurilor periculoase pe calea ferată;

7. Proiect de OMTI privind aprobarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul feroviar al mărfurilor periculoase;

8. Proiect de OMTI pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.262/2005 privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar.

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);

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

- Nu a fost cazul

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 a fost cazul

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

- Nu a fost cazul

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

Nu au existat derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (ECM), decise în conformitate cu articolul 15 din Directiva (UE) 2016/798 (Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea (ECM)).

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 2021 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 certificate unice de siguranță noi

Au fost emise 5 certificate unice de siguranță pentru următorii beneficiari (operatori de transport feroviar):

- DELTA TRANS INTERNAȚIONAL S.R.L.;
- DEVEGA RAIL S.R.L.;
- GYSEV CARGOROM S.R.L.;
- GLOBAL RAIL SOLUTIONS S.R.L.;
- S.C. RAIL OPERATION POINT S.R.L.;

1.2. Numărul și solicitanții certificatelor unice de siguranță reînnoite :

A fost reînnoit certificatul unic de siguranță operatorului de transport feroviar *ROFERSPED S.A.*

1.3. Numărul și solicitanții certificatelor unice de siguranță actualizate/modificate:

A fost actualizat/modificat certificatul unic de siguranță actualizat/modificat operatorului de transport feroviar *Train Hungary Magánvasút Ipari Kereskedelmi és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság*, autoritatea emitentă fiind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

1.4. Numărul de certificate unice de siguranță revocate/restricționate și motivele principale:

A fost revocat certificatul unic de siguranță deținut de operatorul de transport feroviar Internațional *Rail Transport și Construcții Căi Ferate SRL*, ca urmare a retragerii la data de 02.08.2022 a licenței de transport feroviar de marfă LTF nr. 24/28.09.2021.

De asemenea, a fost restricționat certificatul unic de siguranță deținut de operatorul de transport feroviar *Express Forwarding SRL*, ca urmare a suspendării licenței de transport feroviar de marfă LTF nr. 03/04.11.2019, pentru perioada 28.07.2022 - 16.08.2022.

1.5. Numărul și solicitanții de autorizații de siguranță noi

A fost emisă o autorizație de siguranță pentru gestionarul de infrastructură feroviară:

- TRANSFEROVIAR INFRASTRUCTURA NEINTEROPERABILA

1.6. Numărul și solicitanții autorizațiilor de siguranță reînnoite:

- Nu au fost cazuri.

1.7. Numărul și solicitanții autorizațiilor de siguranță modificate

Au fost emise 3 autorizații de siguranță actualizate (modificată/revizuită) pentru gestionarul de infrastructură:

- RC - CF TRANS SRL.

1.8. Număr de autorizații de siguranță revocate și motivele principale

- Nu au fost cazuri.

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

28 autorizații de introducere pe piață vehicule feroviare eliberate în cursul anului 2022, după cum urmează:

A. o nouă autorizare:

- MARUB S.A. (6 autorizații);
- TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI (3 autorizații);
- DB CARGO ROMANIA (1 autorizație);
- REMARUL 15 Februarie (1 autorizație);
- INTERREGIONAL CĂLĂTORI (1 autorizație);

B. conformitate cu un tip autorizat:

- INTERREGIONAL CĂLĂTORI (1 autorizație);
- REMARUL 16 Februarie (4 autorizații);
- SOFTRONIC (6 autorizații);
- DB CARGO ROMANIA (1 autorizație);
- SNTFC CFR CĂLĂTORI S.A. (4 autorizații).

6.3. Entități responsabile de întreținere (ERI)

Certificare ERI vehicule feroviare

a) În calitate de organism de certificare NSA România a eliberat în anul 2022:

- 1 certificat nou de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
- 2 certificate reînnoite de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
- 1 certificat actualizat/modificat de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea;
- 3 certificate noi de conformitate pentru funcții de întreținere noi;
- 10 certificate reînnoite de conformitate pentru funcții de întreținere;
- 6 certificate actualizate/modificate de conformitate pentru funcții de întreținere;
- 2 anexe la certificatul pentru funcții de întreținere - locomotive și vagoane de călători - conform nr. OMT 635/2015.

b) Nu au existat certificate suspendate sau retrase.

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

- nerespectarea cerințelor din Regulamentul (UE) nr 779/2019 Anexa II, secțiunea I, pct. 2.3 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 779/2019 Anexa II, secțiunea I pct.3.3 privind revizuirea periodică a procedurilor din cadrul sistemului de întreținere al vehiculelor feroviare din punct de vedere al documentelor de referință la care face referire procedura respectivă.

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

6.4. Mecanici de locomotivă

6.4.1. Situația permiselor de mecanic de locomotivă emise, modificate, reînnoite, suspendate și retrase în anul 2022:

- permise de mecanic de locomotivă emise – **640**;
- permise de mecanic de locomotivă modificate – **1036**;
- permise de mecanic de locomotivă reînnoite – **0**;
- permise de mecanic de locomotivă suspendate – **23**.

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.

6.4.2. Numărul permiselor de mecanic de locomotivă retrase în anul 2022: 35.

Cauza principală a retragerii permiselor de mecanic de locomotivă a constat în faptul că mecanicul nu a mai urmat un program de formare profesională continuă pentru menținerea competențelor profesionale mai mult de 12 luni.

Menționăm faptul că nu s-a intervenit relevant în procedura de obținerea permisului de mecanic de locomotivă, momentan aceasta este în curs de revizuire.

6.4.3. În cursul anului 2022 au fost emise 36 Declarații de Recunoaștere a Centrelor de Formare a mecanicilor de locomotivă noi, reînnoite sau modificate. Din care 6 noi, 4 reînnoite și 26 modificate.

Principalele motive ale modificărilor au fost:

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

6.5. 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, în temeiul alineatului (4) al art. 18 al Directivei (UE) 2016/ 798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară. Acest lucru s-a realizat inclusiv prin participarea în regim fizic sau online la reuniunile Rețelei NSA, constituită conform art. 38 al Regulamentului (UE) 2016/ 796 din 11 mai 2016 al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Uniunii Europene, precum și la ateliere de lucru și reuniuni ale grupurilor de lucru comune organizate de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

În cursul anului 2022, ASFR a colaborat cu autoritățile naționale de siguranță din Ungaria și Bulgaria în scopul încheierii de acorduri bilaterale de cooperare în domeniul siguranței, interoperabilității și supravegherii în comun a activităților feroviare pe secțiunile de frontieră, formulând în comun proiecte ale textelor acestor acorduri, urmând a se semna în cursul anului 2023. De asemenea, a existat un schimb sistematic de informații cu autoritatea națională maghiară de siguranță în ceea ce privește solicitări ale unor întreprinderi feroviare maghiare de includere în certificatele unice de siguranță ale acestora a operării pe secțiunile de frontieră din România, până la stațiile cele mai apropiate.

6.6. 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.

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.

În temeiul OMTI nr. 1.306/2022 a fost constituit, în anul 2022, Grupul de lucru pentru stabilirea setului de norme naționale de siguranță feroviară care vor fi notificate în sistemul „Single Rule Database” gestionat de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, iar reprezentanții sistemului feroviar din România (OTF și AI/GI) au fost consultați și au participat cu regularitate la reuniunile subgrupurilor de lucru specializate, organizate de ASFR pentru analiza normelor naționale care sunt în curs de asanare.

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 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 unic/autorizației de siguranță respectiv a certificatului de conformitate pentru 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 accidente/incidente, 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 domeniile 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 Supraveghere/Certificare și ai Inspectoratelor de Siguranță Feroviară, precum și de salariații Departamentului Certificare ERI și ai Departamentului Autorizare.

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 5 gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă, 40 operatori de transport de călători și marfă, 16 operatori de manevră feroviară, 25 entități responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare și 30 societăți certificate pentru funcția de întreținere vehicule feroviare.

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 19.629 km lungime, cu peste 1.700 de stații de cale ferată, terminale de mărfuri și triaje, care conectează 20.070 km linii interoperabile și 3820 km linii neinteroperabile. Rețeaua cuprinde 17.945 poduri și podețe, 176 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 Supraveghere Siguranță Feroviară) 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 informațiilor și sintetizarea acestora;

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 unic de siguranță, certificat de conformitate al entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, certificat de conformitate pentru funcția 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 Supraveghere Siguranță Feroviară și al 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 website-ul propriu 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/sanționare contravenții (întocmire procese verbale de contravenție cu avertisment sau amendă) Autoritatea de Siguranță Feroviară ASFR, în conformitate cu prevederile OMT nr. 650/1998, HG108/2019, OMT nr. 410/1999, OMTCT nr. 2262/2006, Regulamentul (UE) nr. 763/2018, OMTIC 232/2020, Regulamentul (UE) nr. 761/2018 prin personalul cu atribuții de control și inspecție de stat a efectuat în anul 2022 acțiuni de inspecție de stat și alte activități asimilate inspecțiilor de stat în unitățile subordonate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii 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, s-au efectuat acțiuni de control de stat, în baza programului trimestrial de control aprobat de Conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

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 sanționare 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).

Pentru ERI certificate de NSA Romania, în calitate de organism de certificare, în anul 2022, au fost efectuate un număr de 49 audituri de supraveghere la ERI pentru vehicule feroviare (vagoanele de marfă locomotive și vagoane de călători) care au avut în obiectivele de audit și cerințe privind respectarea Art. 3(1) lit. a și b din Regulamentul (UE) nr 1078/2012.

În urma activităților de supraveghere desfășurate nu au existat cazuri ca ERI-urile certificate să nu respecte cerințele articolului 14 din Directiva (UE) 2016/798 sau cerințele de certificare din Regulamentul nr.779/2019.

Nr. crt.	Tipul activității	Abrev.	Numărul activităților	Observații
1	Audituri supraveghere de siguranță	ASSF	5	-
2	Audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea	ASERI	164	-
3	Audituri de evaluare pentru certificare de siguranță	AECS	17	-
4	Audituri pentru actualizare / modificare certificate ERIV/FIV	AERIV	19	-
5	Total audituri	A	172	-
6	Controale de stat	CS	149	-
7	Inspecții de stat programate	IS	524	-
8	Inspecții de stat ordonate în afara programului stabilit	ISO	531	-
9	Însoțiri de trenuri	IT	121	-
10	Evaluări	E	381	-
11	Atestări	AT	839	-
12	Autorizări	AUT	3345	-
13	Total activități	Activ.	5890	-
14	Avertismente	AV	39	-
15	Amenzi	AM	6	-
16	Total procese verbale contravenții	PV	45	-

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 MCS în cadrul SMS, au fost constatate unele cazuri de deficiențe, dintre care enumerăm:

- Au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar în contractele încheiate cu deținătorii vehiculelor feroviare/entitățile responsabile cu întreținerea ale vagoanelor de marfă pe care le utilizează, nu se specifică modul în care se realizează schimbul de informații relevante între OTF și entitățile responsabile cu întreținerea în ceea ce privește defecțiunile, accidentele și incidentele legate de siguranță, precum și eventualele restricții privind utilizarea, repunerea în funcțiune a vehiculelor, trasabilitatea tuturor informațiilor necesare, păstrarea evidențelor.
- Au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar nu au identificat potențialele riscuri pentru siguranță și măsurile de siguranță adecvate înainte de implementarea unei modificări, în conformitate cu procesul de management al riscurilor stabilit în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 (1), luând în considerare inclusiv riscurile pentru siguranță generate de procesul de modificare.
- Nu sunt identificate riscurile în vederea ținerii sub control a acestora, legate de colaborarea cu entitățile responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă care fac obiectul contractelor de închiriere.

- Au existat cazuri în care reviziile planificate la locomotivele aflate în exploatare nu au fost efectuate conform programării (nu s-au respectat normele de timp sau distanță parcursă, așa cum au fost stabilite pentru efectuarea reviziilor planificate).
- Au existat cazuri de depășire de către trenuri a vitezelor maxim admise de către linie, a vitezelor maxime stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretele de mers sau prin ordin de circulație, a treptelor restricțiilor de viteză.
- Au existat cazuri de circulație a locomotivelor cu instalația DSV sau INDUSI izolată care deși au fost depistate nu au fost tratate.
- Au existat cazuri în care nu s-a respectat durata serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.
- Au existat situații în care certificatele complementare ale mecanicilor de locomotivă nu conțin toate competențele de infrastructură pe care mecanicul este autorizat să conducă.
- Nu au fost identificate pericolele respectiv nu au fost evaluate riscurile legate de utilizarea contractanților.
- Au existat cazuri în care procedurile SMS nu au fost actualizate cu ocazia modificării structurii sau a documentelor de referință.
- Auditul intern nu identifică în toate cazurile necesitatea luării de măsuri corective sau de îmbunătățire a proceselor SMS.

8.2. Aplicarea CSM de către operatorii economici pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în cazul schimbărilor din sectorul feroviar

În perioada 01.01 - 31.12.2022 au fost înregistrate 79 de solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar, din care:

- 63 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;
- 2 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentată de reînnoirea CUS/emitere CUS;
- 10 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentată de introducerea pe piață a vehiculelor feroviare/tipurilor de vehicule feroviare;
- 2 solicitări au vizat cazul schimbării reprezentată de autorizarea de punere în funcțiune pentru subsistemul structural control comanda și semnalizare terestră - partea de detectare a trenurilor - numărător de osii tip ACM 200 cu punct de numărarea ZPD 43;
- 1 solicitare a vizat cazul schimbării reprezentată de începerea activității de manevră cu un singur agent autorizat - conducătorul de manevră;
- 1 solicitare a vizat cazul schimbării reprezentată de renunțarea la activitatea de transport feroviar de călători.

La sfârșitul anului 2022, din totalul de 79 de solicitări, 68 au fost finalizate prin emiterea deciziilor privind importanța schimbării, respectiv a rapoartelor de evaluare a siguranței, la 2 solicitări operatorii au renunțat, 3 solicitări și dosarele aferente au fost retrase de solicitant (după ce au fost solicitate clarificări) și 6 solicitări au rămas în curs de finalizare pentru anul 2023. În anul 2022 ASFR nu a respins nicio solicitare.

anul	Solicitări				
	total	finalizate	respinse	renunțate/retrase	în lucru
2018	76	67	0	8	1
2019	84	80	0	3	1
2020	90	76	0	9	5
2021	74	68	0	5	1
2022	79	68	0	5	6

Analizând situația în ultimii 4 ani, s-a menținut nivelul de documentații respinse/neconforme cu procesul descris în *Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013*, fapt ce reflectă o piață în curs de maturizare, privind abordarea bazată pe riscuri și alegerea unui mod de evaluare conform.

În anul 2022 Serviciul Evaluare Sistem management Risc a realizat venituri de 527.662 lei la care se adaugă TVA.

Cele 6 dosare în curs de finalizare se datorează documentelor sau clarificărilor solicitate în urma evaluării, netransmise până la data de 31.12.2022. În proporție de 84%, solicitările acestui an au vizat modificări ale listei inițiale din Anexa la Certificatul Unic de Siguranță.

În anul 2023, 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.

8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare

ASFR în cadrul acțiunilor sale de supraveghere verifică modul în care operatorii de transport feroviar și administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară aplică prevederile Regulamentului (UE) nr. 1078 / 2012 în cadrul activităților specifice de monitorizare.

În continuare sunt prezentate câteva tipuri de neconformități constatate, astfel:

- activitatea de monitorizare efectuată la nivelul operatorilor de transport feroviar și administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară nu are în vedere în toate cazurile depistarea de metode greșite de lucru, cazuri de nerespectare a reglementărilor în vigoare în vederea îmbunătățirii proceselor specifice, deși cu ocazia supravegherii efectuate de ASFR au fost constatate o serie de nereguli;
- gradul de îndeplinire a obiectivelor de siguranță nu este monitorizat;
- au existat cazuri în care operatorii de transport feroviar în Raportul analizei de management nu au cuprinsă analiza eficienței și eficacității măsurilor de monitorizare a siguranței feroviare;
- atribuțiile, sarcinile și răspunderile personalului de conducere și ale personalului cu responsabilități în siguranța feroviară, stabilite prin fișele de post nu sunt documentate, și nu sunt corelate între toate părțile relevante, implicate în procesul de siguranță feroviară;
- nu în toate cazurile sunt efectuate analize care să aibă drept scop eficientizarea activităților de monitorizare specifice;
- nu au fost elaborate o strategii de îmbunătățire continuă a propriei culturi de siguranță, pentru a identifica aspectele comportamentale care afectează diferitele părți ale sistemului de management al siguranței și pentru a institui măsuri care să abordeze aceste aspecte;
- Nu au fost stabilite și implementate o strategie și o prioritate referitoare la aplicarea procesului de monitorizare care să țină cont de informațiile provenite din activitățile care prezintă cele mai mari riscuri și care ar putea conduce la consecințe negative pentru siguranță;

- nu sunt atinse toate obiectivele referitoare la verificarea privind aplicarea corectă și eficacitatea proceselor din cadrul sistemului de gestionare privind competențele personalului, formare continuă și actualizare periodică a cunoștințelor și competențelor, întreținerea vehiculelor feroviare, verificările efectuate la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor;
- activitatea de monitorizare nu în toate cazurile se desfășoară prioritar în acele domenii care prezintă cele mai mari riscuri și care ar putea conduce la consecințe negative pentru siguranță;
- planurile de acțiune nu includ informații privind obiectivele și rezultatele scontate, inclusiv persoana responsabilă cu evaluarea eficacității măsurilor.

Măsuri de remediere

- Analiza în amănunt a neconformităților constatate și întocmirea unui plan de măsuri corective, cu termene și responsabilități;
- Corectarea neconformităților identificate în urma punerii în aplicare a planurilor de acțiune;
- Efectuarea activităților de monitorizare 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 instruire și control respectă obligațiile din fișele de post corespunzător funcției executate, conform Regulamentului de investigare a accidentelor și incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, aprobat prin HG nr. 117/17.02.2010;
- Elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de acțiune pentru cazurile de depășire a serviciului continuu maxim admis pe locomotivă.
- În cadrul activității de îmbunătățire a acțiunii de culegere și analiză a informațiilor se recomandă ca în analiza efectuată de management să se stabilească dacă procesele, procedurile și măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor sunt puse în aplicare în mod corect și dacă sistemul de gestionare a siguranței feroviare, în ansamblul său, obține rezultatele scontate.

8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE

Nu a fost cazul

9. Cultura de siguranță

Prin acțiunile sale, ASFR promovează adoptarea de către actorii sistemului feroviar a unei culturi de siguranță pozitive, bazată pe ținerea sub control a riscurilor, iar în acest sens încurajează, cu ocazia acțiunilor de supraveghere:

- susținerea clară, deschisă, precisă a opiniilor privind managementul riscurilor la nivelul organizațiilor cu specific feroviar;
- adoptarea unei atitudini proactive la nivelul managementului de vârf și al salariaților din sistemul feroviar;
- 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;

- conștientizarea expunerii și asumării riscurilor activităților proprii și de interfață cu actorii din sistemul feroviar;
- simularea unor situații neașteptate și anticiparea lor, situații care pot afecta nivelul de siguranță;
- efectuarea unor analize de risc la schimbările semnificative;
- punerea în aplicare a managementului siguranței feroviare prin alocarea și gestionarea corespunzătoare a resurselor;
- identificarea și raportarea ebeterilor de la performanța în domeniul siguranței;
- colaborarea și munca în echipă și promovarea valorilor interumane;
- utilizarea sistemului MATRIX pentru evaluarea performanțelor la fiecare nivel al organizației;
- 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;
- integrarea conceptului de siguranță în activitatea curentă de operare și de întreținere.

10. Capitolul tematică

- Nu se aplică

ANEXĂ: Progrese cu interoperabilitatea

Linii excluse din domeniul de aplicare al Directivei INTEROP/SIG		
1. (sfârșitul anului)		
1 a	Lungimea liniilor excluse din domeniul de aplicare al Directivei IOP [km]	99,37
1 b	Lungimea liniilor excluse din domeniul de aplicare al Directivei SIG [km]	99,37
Vă rugăm să furnizați lista liniilor excluse:		
2. Lungimea noilor linii autorizate de NSA (în cursul anului de raportare)		
2 a	Lungimea totală a liniilor [km]	0
3. Stații adaptate PRM (sfârșitul anului)		
3 a	Stații cf care respectă STI PRM	0
3 b	Stații cf care respectă STI PRM — conformitate parțială cu STI	0
3c	Stații cf accesibile	0
3d	Alte stații	31
4. Permisele mecanicilor de locomotivă (sfârșitul anului) 2021		
4 a	Numărul total de permise europene valabile eliberate în conformitate cu Directiva 2007/59/CE (astfel cum a fost modificată)	7301
4 b	Numărul de permise europene nou eliberate (prima eliberare)	640
5. Numărul de vehicule autorizate în temeiul Directivei (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea (în cursul anului de raportare)		
5 a	Prima autorizare — total	0
5aa	Vagon de marfă	0
5ab	Locomotive	0
5ac	Vehicule pentru transport călători	0
5ad	Compunere fixă sau predefinită	0
5ae	Vehicule speciale	0
5 b	Autorizație suplimentară — total	0
5ba	Vagon de marfă	0
5bb	Locomotive	0
5bc	Vehicule pentru transport călători remorcate	0
5bd	Compunere fixă sau predefinită	0
5be	Vehicule speciale	0
5c	Autorizație de tip — total	12
5ca	Vagon de marfă	1
5cb	Locomotive	0
5cc	Vehicule remorcate pentru transport călători	1
5cd	Compunere fixă sau predefinită	10
5ce	Vehicule speciale	0

5d	Autorizații acordate după modernizare sau reînnoire — total	16
5da	Vagon de marfă	1
5db	Locomotive	6
5dc	Vehicule remorcate pentru transport călători	8
5de	Compunere fixă sau predefinită	1
5df	Vehicule speciale	0
6. Vehicule echipate cu ERTMS (parcul total, sfârșitul anului)		
6 a	Vehicule de tracțiune, inclusiv garnituri echipate cu ERTMS de nivel 1	0
6 b	Vehicule de tracțiune, inclusiv garnituri echipate cu ERTMS de nivel 2	0
6c	Vehicule de tracțiune, inclusiv garnituri de tren — fără ERTMS instalat	0
7. Numărul de angajați ai NSA (angajați în echivalent normă întreagă) până la sfârșitul anului		
7 a	Personal ENI implicat în certificarea siguranței	4
7 b	Personal ENI implicat în autorizarea vehiculelor	4
7c	Personal ENI implicat în supraveghere	88
7d	Personal ENI implicat în alte sarcini legate de transportul feroviar	30

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR
 Director General
 Petru BOGDAN