



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ –
AFER
AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ
ROMÂNĂ - ASFR



Adresa: București, strada Calea Griviței nr. 393, sector 1, cod poștal 010719, România
Telefon: +4021/307.18.95, Fax: +40 21/307.68.06, Web: www.afer.ro

Raportul anual
al Autorității de Siguranță
Feroviară Română
- 2021 -

Cuprins

1. Introducere	3
1.1. Scopul, domeniul raportului și destinatarul raportului	3
1.2. Concluzii principale privind anul de raportare.....	3
2. Rezumat în limba engleză	7
3. Strategia ASFR, programele, inițiativele și contextul organizațional	8
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	14
3.4. Context organizațional de siguranță	15
4. Performanțe de siguranță.....	20
5. Legislația și reglementările UE	30
5.1. Modificări în legislație și reglementări.....	30
5.2. Derogare în conformitate cu art. 15 RSD	35
6. Certificări de siguranță, autorizații de siguranță și alte certificate emise de ASFR	35
6.1. Certificate de siguranță unice și autorizații de siguranță.....	35
6.2. Autorizații pentru vehicule	36
6.3. Entități responsabile cu întreținerea (ERI)	36
6.4. Mecanici de locomotivă	37
6.5. Contacte cu alte Autorități Naționale de Siguranță	38
6.6. Schimb de informații între ASFR și operatorii feroviari.....	38
7. Supravegherea	38
7.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor	38
7.2. Rezultatele supravegherii	42
7.3. Coordonare și cooperare.....	43
8. Aplicarea CSM-urilor relevante de către RU și IM.....	43
8.1. Aplicarea CSM pentru sistemul de management al siguranței.....	43
8.2. Aplicarea CSM pentru evaluarea și estimarea riscurilor	44
8.3. Aplicarea CSM pentru monitorizare	45
8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE	46
9. Cultura de siguranță.....	46
10. Capitolul tematică.....	46
Anexa.....	47

1. Introducere

1.1. Scopul, domeniul raportului și destinatarii raportului

ASFR a întocmit Raportul anual de siguranță pentru anul 2021 cu scopul de a informa sistemul feroviar din România privind performanța în domeniul siguranței feroviare și a interoperabilității prin publicare pe site-ul www.afer.ro și în Buletinul AFER, 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.

Analiza datelor și a informațiilor din raportul anual contribuie la cunoașterea și îmbunătățirea nivelului de siguranță în sistemul feroviar, precum și la evaluarea măsurilor concrete luate în direcția creării zonei feroviare europene unice, în materie de siguranță și de dezvoltare a interoperabilității sistemului feroviar.

Astfel, conținutul raportului anual facilitează înțelegerea modului în care funcționează sistemul feroviar în ansamblul său și a eventualelor probleme 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, industria feroviară, întreprinderile feroviare, administratorii și gestionarii de infrastructură feroviară, entități responsabile cu întreținerea, deținători de vehicule feroviare etc).

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

- (a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C., în conformitate cu art. 5 alin. (1);
- (b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- (c) dezvoltarea certificării 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

În anul 2021, pe rețeaua feroviară din România s-au produs accidente și incidente feroviare, încadrate conform prevederilor Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România denumit în continuare Regulament, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 117/17.02.2010 după cum urmează:

- 97 accidente semnificative;
- 1 coliziune între 2 trenuri, accident semnificativ, care a constat în faptul că la data de 28.07.2021, ora 23:20, pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Constanța, secția de circulație București Nord - Constanța (linie dublă electrificată), în stația CFR Fetești, trenul de marfă nr. 60514-1 (aparținând operatorului de transport feroviar TIM RAIL CARGO SRL) a ajuns din urmă și a tamponat trenul de marfă nr. 50790-1 (aparținând operatorului de transport feroviar EXPRESS Forwarding SRL). Ca urmare a acestui accident feroviar s-au produs pagube semnificative la suprastructura căii, la instalațiile CED, IFTE, la materialul rulant și perturbații în circulația feroviară. Nu au fost înregistrate victime omenești;

- un număr total de 97 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.);
- 24 deraieri de trenuri care au fost încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile Regulamentului, iar investigarea s-a efectuat de către AGIFER, care a emis după caz, recomandări de siguranță. Nicio deraiere de tren nu a fost încadrată ca accident semnificativ;
- 189 de accidente la treceri la nivel, (din care un număr de 34 accidente semnificative care s-au soldat cu 42 persoane accidentate grav și 13 persoane decedate);
- 96 cazuri de persoane lovite de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid (din care un număr de 61 accidente semnificative pentru care nu s-a efectuat investigație, soldate cu accidentarea gravă a 4 persoane și decesul a 57 persoane);
- 6 incendii la materialul rulant încadrate ca accidente în conformitate cu prevederile Regulamentului iar investigarea s-a efectuat de către AGIFER. Un caz de incendiu a fost încadrat ca accident semnificativ, care a constatat în faptul că la data de 04.02.2021, ora 11:31 pe raza de activitate a Sucursalei Regionale CF Timișoara, secția de circulație Strehaia - Caransebeș (linie simplă electrificată), între haltele de mișcare Domașnea Cornea și Poarta, la km. 435+100, s-a produs un incendiu la locomotiva împingătoare EA 1064 de la trenul de marfă nr. 60516 (aparținând Operatorului de Transport Feroviar TIM RAIL CARGO SRL), remorcat cu locomotiva EA 1020. Linia de contact a fost scoasă de sub tensiune la ora 12:00 pe distanța Poarta Y - ZN Iablanița și a fost îndrumată drezina pantograf din stația CF Mehadia. În urma intervenției Pompierilor Militari, incendiul a fost localizat la ora 18:00 și a fost lichidat total la ora 20:00. La ora 20:35 a fost finalizată operațiunea de retragere a celor 38 de vagoane la linia 4 din halta de mișcare Poarta. La ora 22:30 a fost retrasă la linia 3 din halta de mișcare Poarta locomotiva incendiată EA 1084. La ora 23:12 a fost asigurat gabaritul de liberă trecere, linia de contact a fost repusă sub tensiune și linia curentă Domașnea Cornea - Poarta, a fost redeschisă pentru circulația trenurilor cu restricție de viteză de 30 km/h. Au fost anulate patru trenuri de călători Regio (nr. 9192 pe distanța Teregova - Domașnea, nr. 9557 pe distanța Domașnea - Teregova, nr. 9552 pe distanța Caransebeș - Orșova și nr. 9553 pe distanța Orșova - Timișoara Nord). La patru trenuri de călători au fost efectuate operațiuni de transbordare (IR nr.72-1 Iablanița - Caransebeș, IR nr.73-2 Caransebeș - Iablanița, R nr. 9556 Caransebeș - Iablanița și IR nr. 1691 Iablanița - Caransebeș). Linia curentă Domașnea Cornea - Poarta a fost închisă accidental de la ora 12:37, la ora 23:12. Ca urmare a acestui accident feroviar s-au produs pagube semnificative la locomotiva incendiată.

Față de anul anterior (2020), se observă o scădere a numărului de accidente semnificative de la 102 la 97, o creștere a coliziunilor de trenuri cu obstacole aflate în interiorul gabaritului de liberă trecere al căii ferate de la 80 la 97, o creștere a numărului de deraieri de trenuri de la 20 la 24 și o creștere a numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată de la 163 la 189.

Creșterea numărului de accidente la trecerile la nivel cu calea ferată, s-a datorat în principal stării tehnice a trecerilor la nivel cu calea ferată și indisciplinii în traficul rutier.

Faptele produse de terțe persoane fizice sau juridice, care au pus în pericol siguranța feroviară și care au avut ca urmare perturbarea activității de transport feroviar, distrugerea și/sau sustragerea de piese sau materiale din componența vehiculelor sau infrastructurii feroviare, au fost avizate de către personalul feroviar, în conformitate cu prevederile Regulamentului de investigație a accidentelor și a incidentelor feroviare, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate din România, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 117/17.02.2010, art 34(2), organelor de poliție care, împreună cu alte instituții abilitate ale statului, au procedat la identificarea persoanelor vinovate în vederea recuperării contravalorii pagubelor produse la vehiculele feroviare sau la infrastructura feroviară.

În cursul anului 2021 nu s-a produs niciun accident grav.

Stadiul lucrărilor de reabilitare și modernizare pe coridorul IV Pan – European (lucrări finalizate în cursul anului 2021, lucrări aflate în derulare, lucrări aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării și modernizării):

1. Reabilitarea liniei c.f. Frontiera – Curtici – Simeria, parte componenta a Coridorului IV Pan – European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h – Secțiunea: Frontiera – Curtici – Arad – km 614 (Tronsonul 1) - 41,185 km

• Recepția lucrărilor:

- Recepția la terminarea lucrărilor: PVRTL nr. nr.1D/2966/18.11.2019 cnf. Subclauza 10.1, în perioada de garanție până la recepția finală;

2. Reabilitare a liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan European, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h - Secțiunea: Simeria – Coșlariu
Contract de execuție Lot 1 Simeria – Vințu de Jos

• Recepția lucrărilor:

- Recepția la terminarea lucrărilor: PVRTL nr. 1D/2752/19.10.2020 subclauza 10.1, în perioada de garanție de 2 ani

Contract de execuție Lot 2 Vințu de Jos – Coșlariu

• Recepția lucrărilor:

- Recepția la terminarea lucrărilor: PVRTL nr. 1D/1326/17.06.2021, în perioada de garanție de 2 ani

Contract de execuție Lot 3 Lucrări ERTMS , GSM-R, secțiunea Simeria – Coșlariu

• Stadiul actual al implementării lucrărilor:

- Progres fizic la 31.12.2021: 87.1%

Lucrările testate în vederea recepției

• Recepția lucrărilor:

- Recepția la terminarea lucrărilor: estimată a se realiza în noiembrie 2022

3. Reabilitarea liniei de CF Brasov - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan- European pentru circulația trenurilor cu viteza max.de 160 km/h, Secțiunea: Coșlariu - Sighișoara

Contract de execuție Lot 1 Sighișoara - Ațel

• Recepția lucrărilor:

- Recepția la terminarea lucrărilor: PVRTL 1D/3111/29.11.2019 subclauza 10.1, în perioada de garanție până la recepția finală

Contract de execuție Lot 2 Ațel – Micăsasa

• Recepția lucrărilor:

- Recepția la terminarea lucrărilor: PVRTL 1D/1904/28.07.2020 subclauza 10.1, în perioada de garanție de 2 ani

Contract de execuție Lot 3 Micăsasa – Coșlariu

• Recepția lucrărilor:

- Recepția la terminarea lucrărilor: PVRTL 1D/3111/29.11.2019 subclauza 10.1, în perioada de garanție până la recepția finală

Contract de execuție Lot 4 ERTMS, secțiunea Coșlariu - Sighișoara

• Stadiul actual al implementării lucrărilor:

- Progres fizic la 31.12.2021: 96.95%
- Lucrările testate în vederea recepției
 - Recepția lucrărilor:
- Recepția la terminarea lucrărilor: estimată a se realiza în noiembrie 2022

4. Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan - European, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, Tronsonul 2: Km 614-Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada-Simeria

- Subtronson 2a km 614-Cap Y Bârzava:
- Stadiul implementării lucrărilor:
- Progres fizic la 31.12.2021: 68,20%

- Subtronson 2b Cap Y Barzava - Cap Y Ilteu:
- Stadiul implementării lucrărilor:
- Progres fizic la 31.12.2021: 73.15%

- Subtronson 2c Cap Y Ilteu – Gurasada:
- Stadiul implementării lucrărilor:
- Progres fizic la 31.12.2021: 47.95%

- Tronson 3 Gurasada - Simeria:
- Stadiul implementării lucrărilor:
- Progres fizic la 31.12.2021: 55.02%

5. Reabilitarea liniei de cale ferată Brasov – Simeria, componenta a coridorului IV PanEuropean, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160km/h, secțiunea Brașov – Sighișoara, subsecțiunile 1: Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara
- Stadiul implementării lucrărilor:
- Progres fizic la 31.12.2021: 6.93%

6. Reabilitarea liniei de cale ferată Brasov – Simeria, componenta a coridorului IV PanEuropean, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160km/h, secțiunea Brașov – Sighișoara, subsecțiunea 2: Apața – Cața
- Stadiul implementării lucrărilor:
- Progres fizic la 31.12.2021: 6%

7. Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal – Brașov
- Stadiul actual al contractului de elaborare SF: în derulare
- Contract de servicii semnat în 21.08.2020. Ordinul de incepere a serviciilor a fost emis în 07.09.2020. Durata de implementare: 23 luni. Termenul estimat finalizare a serviciilor: 07.08.2022

C. Stații CF reabilite și modernizate în cursul anului 2021 (stații CF recepționate în anul 2021, stații CF la care lucrările sunt în curs de derulare, stații CF aflate în faza de pregătire în vederea reabilitării și modernizării)

1. Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații c.f. din ROMANIA – faza SF
- Stadiul actual al contractului de elaborare SF: în derulare la nivelul celor 8 regionale CF

SF derulat de SRCF Cluj – 8 contracte în derulare, cu termene estimate de finalizare 28.07.2022
 SF derulat de SRCF Braşov – contract în derulare, cu termen estimat de finalizare 30.06.2022
 SF derulat de SRCF Bucureşti – contract în derulare, cu termen estimat de finalizare 25.07.2022
 SF derulat de SRCF Constanţa – contract în derulare, cu termen estimat de finalizare mai 2022
 SF derulat de SRCF Craiova – contract în derulare, cu termen estimat de finalizare 30.09.2022
 SF derulat de SRCF Iaşi – contract în derulare, cu termen estimat de finalizare 27.06.2022
 SF derulat de SRCF Galaţi – contract în derulare, cu termen estimat de finalizare 13.10.2022
 SF derulat de SRCF Timişoara – 3 contracte în derulare, cu termene estimate de finalizare 06.09.2022

2. Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea staţiei CF Gara de Nord Bucureşti - FAZA SF

- Stadiul actual al contractului de elaborare SF:
- Contract în derulare în derulare, cu termen estimat de finalizare 01.06.2022

D. Staţii CF centralizate electronic în cursul anului 2021 (lucrări de centralizare electronică finalizate în anul 2021, lucrări de centralizare electronică în curs de realizare)

1. Modernizarea instalaţiilor de centralizare electromecanică situate pe secţia de circulaţie Siculeni-Adjud

Lot 1: SCREIR CF Braşov

- Recepţie la terminarea lucrărilor: PVRTL nr. 1D/1899/31.07.2019, în garanţie până la recepţia finală

Lot 2: SCREIR CF Galaţi

- Recepţie la terminarea lucrărilor: PVRTL nr. 1D/2802/31.10.2019, în garanţie până la recepţia finală

2. Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite şi a frânelor strânse

- Recepţii finale în anul 2021

SRCF Constanţa

PVRF 1D/1079/19.05.2021 - st. Dragoş Voda

PVRF 1D/1080/19.05.2021- st. Bărăganu

PVRF 1D/1077/19.05.2021 - st. Saligny

PVRF 1D/1078/19.05.2021 - st. Movila

SRCF Galaţi

PVRF 1D/2037/07.12.2021 – st. Băile Sărata Menteoru

PVRF 1D/2032/07.12.2021 – st. Coteşti,

PVRF 1D/2038/07.12.2021 - st. Murgeanca

2. Rezumat în limba engleză

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

In 2021, railway accidents and incidents occurred on the Romanian railway network, classified as follows, 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:

- 97 significant accidents;
- 1 collision between 2 trains, listed as a significant accident, on 28.07.2021, at 11:20 p.m., within the activity range of the Railway Regional Branch of Constanţa, Bucharest North - Constanţa traffic section (double electrified line), in the railway station of Feteşti: the freight train no. 60514-1

(belonging to the railway undertaking TIM RAIL CARGO SRL) caught up and collided with freight train no. 50790-1 (belonging to the railway undertaking EXPRESS Forwarding SRL). As a result of this railway accident, there was significant damage to the track superstructure, to the electrodynamic centralization equipment and the electrification fixed equipment, to the rolling stock and disturbances in railway traffic. No human casualties were recorded;

- 97 train collisions with obstacles inside the railway gauge (unsupervised animals, vehicles within the gauge railway, rocks, trees, trolleys, etc.);

- 24 train derailments classified as accidents in accordance with the Regulation for the investigation of railway accidents and incidents, for the development and improvement of the railway safety on the railways in Romania, approved by Government Decision no. 117 / 17.02.2010, art. 7 (1), lit. b) and the investigation carried out by AGIFER (Romanian National Investigation Body) which issued safety recommendations.

No train derailment was classified as a significant accident.

- 189 accidents at the level crossings (of which a number of 22 significant accidents from which resulted 12 seriously injured persons and 20 fatalities);

- 96 persons hit by railway vehicles in motion, except suicide cases, for which no investigation was carried out (of which a number of 79 significant accidents from which resulted the serious injury of 22 persons and the death of 58 persons);

- 6 fires of rolling stock classified as accidents in accordance with the provisions of the Regulation for the investigation of railway accidents and incidents, for the development and improvement of the railway safety on the railways in Romania, approved by the Government Decision no. 117 / 17.02.2010, art. 7 (1), lit. e) and the investigation carried out by AGIFER. An case of fire was classified as a significant accident, on 04.02.2021, at 11:31 a.m. on the activity range of the Timișoara Regional Branch, Strehaia - Caransebeș traffic section (simple electrified line), between the Domașnea Cornea and Poarta traffic stops, at km. 435+100, there was a fire in the pushing locomotive EA 1064 from freight train no. 60516 (belonging to the Railway Transport Operator TIM RAIL CARGO SRL), towed by locomotive EA 1020. The contact line was de-energized at 12:00 on the distance Porta Y - ZN Iablanita and the pantograph train from CF Mehadia station was directed . Following the intervention of the Military Fire Brigade, the fire was located at 18:00 and was completely extinguished at 20:00. At 20:35, the withdrawal operation of the 38 wagons on line 4 from the Poarta traffic stop was completed. At 10:30 p.m., the Porta fire locomotive EA 1084 was withdrawn to line 3 from the movement stop. At 11:12 p.m., the gauge for free passage was ensured, the contact line was re-energized and the current line Domașnea Cornea - Porta, was reopened for train traffic with a speed limit of 30 km/h. Four Regio passenger trains were canceled (no. 9192 on the distance Teregova - Domașnea, no. 9557 on the distance Domașnea - Teregova, no. 9552 on the distance Caransebeș - Orșova and no. 9553 on the distance Orșova - Timisoara Nord). Transshipment operations were carried out on four passenger trains (IR no. 72-1 Iablanița - Caransebeș, IR no. 73-2 Caransebeș - Iablanița, R no. 9556 Caransebeș - Iablanița and IR no. 1691 Iablanița - Caransebeș). The current line Domașnea Cornea - Porta was accidentally closed from 12:37 to 23:12. As a result of this railway accident, significant damage occurred to the burning locomotive.

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 Pachetului 4 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, aplicarea Regulamentului (UE) nr. 796/2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, .

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:
- dezvoltarea privind performanța în domeniul siguranței ASFR în cadrul procesului de integrare în Spațiul unic feroviar European;
 - îmbunătățirea imaginii la nivel național și internațional;
 - creșterea colaborării cu celelalte Autorități de Siguranță și Organisme Europene cu specific feroviar.

3.2. Recomandări de siguranță

Recomandarea de siguranță	Măsura de siguranță	Stadiul implementării
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică CNCF „CFR” SA va reevalua riscurile asociate pericolelor manifestate: - nealocarea unui număr de personal muncitor conform dimensionării subunităților; - neaprovizionarea corespunzătoare cu materiale necesare executării lucrărilor de întreținere și reparații căi ferate, astfel încât acestea să	Reevaluat - Analiză risc nr. L6/17/20.01.2021 Completat registrul Evidența pericolelor privind siguranța circulației – P112 (neaprovizionarea corespunzătoare cu materiale necesare executării lucrărilor de întreținere și reparații căi ferate) respectiv P113 (nealocarea unui număr de personal muncitor conform dimensionării subunităților) Reevaluat - Analiză risc nr. L6/17/20.01.2021 Completat registrul Evidența pericolelor	Implementată

fie ținute sub control.	privind siguranța circulației – P112 (neaprovizionarea corespunzătoare cu materiale necesare executării lucrărilor de întreținere și reparații căi ferate) respectiv P113 (nealocarea unui număr de personal muncitor conform dimensionării subunităților Reevaluat - Analiză risc nr. L6/17/20.01.2021 Completat registrul Evidența pericolelor privind siguranța circulației – P112 (neaprovizionarea corespunzătoare cu materiale necesare executării lucrărilor de întreținere și reparații căi ferate) respectiv P113 (nealocarea unui număr de personal muncitor conform dimensionării subunităților	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite GRUP FERVIAR ROMÂN SA efectuarea unei analize de risc pentru pericolul reprezentat de remorcarea unor tonaje mai mari decât cele care asigură funcționarea locomotivei electrice în regim de durată și cel mult 5 minute în regim uniorar.	S-a întocmit analiza de risc nr. G 3.9/276/06.04.2021, și s-a concluzionat că abordarea din raportul de investigare privind circulația trenului cu regim uniorar maxim mai mare de 5 minute este eronată, locomotiva EA 1012 fiind protejată la supracurenții de pe motoarele de tracțiune de instalația ICOL.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să solicite GRUP FERVIAR ROMÂN SA efectuarea unei analize de risc pentru pericolul reprezentat de utilizarea în exploatare a mijloacelor de remorcare fără efectuarea reparației planificate având depășită norma de timp și cea de kilometri parcurși sau care au cablurilor electrice cu durata de viață depășită.	S-a întocmit analiza de risc nr. G3.9/276/06.04.2021 și a fost evaluat riscul reprezentat de utilizarea în exploatare a mijloacelor de remorcare fără efectuarea reparației planificate având depășită norma de timp și cea de km. parcurși, sau care au cablurile electrice cu durata de viață depășită.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR să solicite operatorului de transport feroviar de marfă SC DB Cargo Romania SRL, împreună cu operatorul economic SC Softronic SRL Craiova să efectueze o evaluare a riscului asociat pericolului reprezentat de redarea în exploatare a materialului rulant cu valori ale	În data de 30.11.2021, Șef Serviciu SC împreună cu Șef Serviciu Locomotive aparținând DB Cargo România SRL, au procedat la verificarea comenzilor de lucru unificate întocmite de către Softronic SRL pentru locomotivele electrice la care s-a efectuat cântar, dar și pentru locomotivele electrice care au necesitat echilibrarea sarcinilor pe osii după efectuare strung sau inversări de osii.	Implementată.

jocurilor mecanice aflate la limita toleranțelor admise și care, într-un timp foarte scurt, pot fi depășite și, astfel, pot să conducă la o repartizare neuniformă a sarcinilor pe osiile locomotivelor.	S-a constatat că toate comenzile de lucru unificate au atașată și datată fișa de măsurători de la cântar, cu sarcinile pe osii și jocurile mecanice încadrata în toleranțele prescrise. S-a constatat că la efectuarea cântarului la locomotivele electrice la Sotronic Craiova, fie a fost prezent la efectuarea cântarului personal aparținând DB Cargo Romania SRL, la nivel de șef atelier sau maestru, fie în cazurile în care DB Cargo Romania SRL nu a avut reprezentant la sediul Softronic SRL, fișa de cântar a fost transmisă pe mail și numai după acordul reprezentantului DB Cargo, locomotiva a fost redată în exploatare. În perioada analizată, de la stabilirea măsurilor de control al riscurilor asociate la redarea în exploatare a locomotivelor electrice la care în urma inversării de osii trebuie efectuată echilibrarea sarcinilor pe osii și reglarea jocurilor mecanice, nu au existat locomotive la care să fie necesară inversarea osiilor.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita administratorului infrastructurii feroviare publice - CNCF „CFR” SA, efectuarea unei analize de risc pentru pericolul reprezentat de nestabilirea gradului de abatere a defectelor înregistrate și neincluderea în nota cu defecte depistate, în urma verificării geometriei căii cu vagonul de măsurat calea, în vederea programării și remedierii.	S-a efectuat analiza de risc (act nr 260/134/ 16.02.2021) rezultând un nivel de risc 9 ceea ce presupune măsuri pentru reducerea riscului. În acest sens s-a dispus respectarea întocmai a prevederilor Instrucțiunilor nr. 329/1972 și includerea în planul de masuri întocmit în urma verificării liniilor cu VMC și a defectelor de pe zonele cu restricție de viteză mai mică de 30 km/h.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorului de transport feroviar SNTFC „CFR Călători” SA, să reanalizeze condițiile care au stat la baza emiterii actului prin care s-a dispus decuplarea instalației de uns buza bandajului astfel încât să fie asigurată ungerea suprafețelor de rulare ale osiilor montate, cel puțin până la realizarea unor forme de uzură stabilizate ale acestora.	Referitor la funcționarea instalațiilor de uns buza bandajelor locomotivelor, se analizează de către SNTFC „CFR Călători” SA implementarea unui alt sistem de ungere a buzei bandajelor cu batoane din grafit, montate pe suprafața activă a buzei bandajelor.	În curs de implementare

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că administratorul de infrastructură feroviară publică va evalua riscul asociat pericolului de nerealizarea la timp a lucrărilor de reparații capitale la infrastructură impuse de codurile de practică și va stabili măsuri de ținerea sub control al acestuia.	Ținerea sub control a riscurilor de siguranță generate de nerealizarea la timp a lucrărilor de reparații capitale impune următoarele măsuri: a) restricționarea vitezelor de circulație pe zonele cu defecte de ecartament, nivel și direcție, conform normelor de siguranță; b) limitarea vitezelor maxime de circulație a trenurilor, cu includerea adaosurilor de timp de mers în graficele de circulație.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita SNTFC „CFR Călători” SA efectuarea unei analize privind oportunitatea integrării instalației CCTV din vagon și, după caz a altor sisteme de avertizare, într-un sistem de monitorizare care să ofere informații operative în cazul producerii unor defectări/incidente/accidente feroviare.	SNTFC „CFR Călători” SA analizează implementarea unor sisteme de avertizare în cadrul lucrărilor de modernizare sau reînnoire a vagoanelor.	În curs de implementare
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita SNTFC „CFR Călători” SA să revizuiască modul de acțiune în caz de incendiu la un tren de călători în circulație, astfel încât să se acorde prioritate acțiunilor necesare pentru evacuarea în siguranță a călătorilor.	SNTFC „CFR Călători” SA prin Decizia nr. 15/18.05.2021 a stabilit “Planul de acțiune în caz de incendiu la un tren de călători în circulație”	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că SC GFR SA își va identifica riscurile proprii generate de menținerea pe timp îndelungat a restricțiilor de viteză introduse ca urmare a existenței unor defecte la geometria căii.	A fost analizat pericolul cu riscurile asociate existent în Registrul de riscuri. Față de riscul analizat s-a identificat și evaluat un pericol nou pentru zona de risc „Procesul de întreținere linii”	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că DBCR, în calitate de OTF, va efectua o analiză de risc asociat pericolului de neîndeplinire a sarcinilor de serviciu ale personalului propriu, în condițiile în care 3 salariați ai societății nu și-au îndeplinit concomitent aceste sarcini.	Conform recomandărilor AGIFER, din raportul de investigare al accidentului produs în data de 26.06.2020 din stația Balota, au fost identificate, în data de 16.06.2021, pericolele care pot conduce la producerea de accidente sau incidente feroviare în condițiile nerespectării sarcinilor de serviciu din activitatea personalului de exploatare. Conform notelor de control, întocmite în perioada iunie – august 2021, nu au existat	Implementată

	abateri la îndeplinirea sarcinilor de serviciu de către personalul de exploatare, atât la activitatea de manevră cât și la activitatea de remorcare tren. Au existat doar câteva cazuri în care personalul de locomotivă a efectuat serviciu cu instalația de control punctal al vitezei izolată, personalul fiind convocat pentru cercetare. Se dispune ca personalul cu atribuții de control să conștientizeze personalul de locomotivă asupra riscurilor care se pot produce în condițiile în care se efectuează serviciu la remorcarea trenurilor sau manevra feroviară cu instalația de control punctal al vitezei sau instalația de siguranță și vigență izolate. Acțiunile de supraveghere a aplicării măsurilor de control dispuse vor continua și se va analiza eficiența acestora.	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR va solicita operatorului de transport feroviar UNICOM TRANZIT SA reevaluarea analizei de risc referitoare la depășirea semnalelor de circulație în vederea identificării unor instrumente suplimentare necesare. pentru ținerea sub control a circumstanței „lipsă de atenție” și a analizei de risc privind funcționarea instalației INDUSI la locomotive, inclusiv a modului în care această activitate este ținută sub control.	Au fost efectuate analiza de risc referitoare la depășirea semnalelor de circulație în vederea identificării unor instrumente suplimentare necesare pentru ținerea sub control a circumstanței “lipsă de atenție” și analiza de risc privind funcționarea instalației INDUSI la locomotive inclusiv a modului în care această activitate este ținută sub control.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că OTF Tim Rail Cargo SRL va reevalua riscurile asociate pericolului generat de nedepistarea tuturor defectelor, pieselor uzate sau lipsurilor existente la vagoane și va stabili măsuri de siguranță viabile pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	Prin actul AFER nr. 2000/1945/29.07.2021 Certificatul Unic de Siguranță al TRC a fost restricționat în perioada 29.07.2021-20.08.2021 datorită accidentului feroviar din stația CFR Fetești;	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că OTF Tim Rail Cargo SRL va evalua riscurile asociate pericolului	Pentru încetarea restricționării, OTF Tim Rail Cargo SRL a fost monitorizat de către ISF Timișoara, prin acțiuni de supraveghere lunare în perioada	Implementată

generat de utilizarea unor vagoane improprie pentru transportul unui anumit tip de marfă și va stabili măsuri de siguranță pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	20.08.2021-20.02.2022, în acest interval o parte din proceduri fiind modificate și adaptate pentru ținerea sub control a riscurilor datorate nerespectării OMT nr. 256/2013, OMT nr. 855/1986, Ord. 17A/447/1971 și Ord. 17Da/610/1987;	
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că 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 curbe și va stabili măsuri de monitorizare pentru ținerea sub control a acestor riscuri.	A fost identificat riscul de menținere în cale a traverselor de lemn necorespunzătoare și este trecut în registrul de pericole, ramura linii la pct. P23.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR se va asigura că SC Deutsche Bahn Cargo România SRL va reevalua modul în care este gestionată activitatea de întreținere și punere în exploatare a locomotivelor și va dispune măsuri viabile pentru ținerea sub control a riscurilor specifice acestor activități.	S-a dispus de către Directorul Tehnic al Deutsche Bahn Cargo România SRL revizuirea procedurii PA 04 cu menționarea, la lucrările de reparații accidentale, a obligațiilor personalului de execuție și a personalului care avizează și transmite dispeceratului situația locomotivelor la care s-a intervenit. -Procedura PA 04 „Întreținere locomotive” a fost revizuită până în data de 10.08.2021 și a fost difuzată personalului interesat pentru prelucrare în vederea conformării. -Se anexează documentul de prelucrare a prevederilor procedurii PA 04 „Întreținere locomotive”.	Implementată
Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR să analizeze împreună cu CNCF și OTF modalitatea de stabilire (calcul și experimental) și înscriere a informațiilor referitoare la tonajele trenurilor în Livretele de mers fără a elimina din această analiză posibilitatea actualizării cadrului național de reglementare sau implementarea unor proceduri în cadrul SMS al CNCF și OTF.	Tonajele trenurilor sunt trecute în livretele de mers al trenurilor pentru fiecare categorie de tren, iar pentru alte tonaje se stabilesc pe bază de calcul și verificare experimentală, în conformitate cu prevederile Instrucțiunilor nr. 006/2005.	Implementată

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

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

- Elaborarea și punerea în aplicare a unor planuri de acțiune având ca scop ținerea sub control a riscurilor, pentru cazuri repetate de nerespectare în totalitate a legislației în vigoare și a procedurilor din SMS.

- Atribuirea în mod corespunzător a sarcinilor personalului, pentru fiecare nivel de responsabilitate în cadrul proceselor aferente SMS, în vederea menținerii și îmbunătățirii siguranței feroviare.

- Efectuarea activităților de audit și de monitorizare în conformitate cu prevederile procedurilor specifice proprii cuprinse în SMS, în care s-a stabilit modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de monitorizare în legătură cu siguranța feroviară.

- Punerea în aplicare a proceselor de monitorizare de către administratorul/gestionarii de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar 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 sau dacă sunt necesare și alte măsuri suplimentare de siguranță și control al riscurilor.

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.

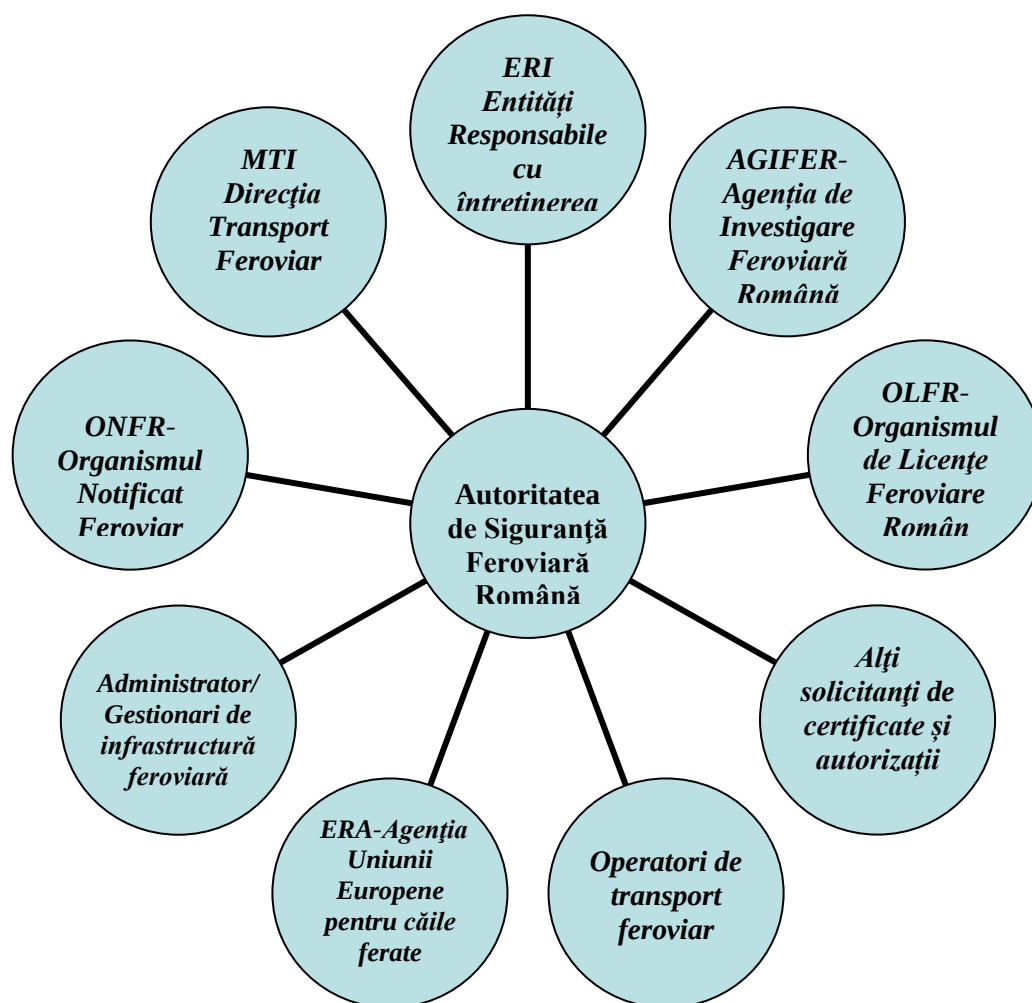
În acest sistem funcționează și interacționează următoarele entități:

- 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 cât și pentru crearea unui spațiu unic european feroviar și pentru asigurarea interoperabilității.

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 și Autorizare

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

- organizarea, verificarea și preluarea responsabilităților, după caz, cu privire la activitatea tuturor serviciilor din structura departamentului;

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

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

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

Departamentul Inspector Șef

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

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

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

- avizarea documentelor elaborate de către structurile din subordine, conform procedurilor în vigoare ale ASFR;
- evaluarea performanțelor profesionale individuale pentru șefii structurilor organizatorice din subordine directă și aprobarea calificativelor acordate de șefii acestor structuri organizatorice personalului propriu;
- formularea de propuneri privind programele anuale de formare/perfecționare și atestare a salariaților din subordine.

Departamentul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor

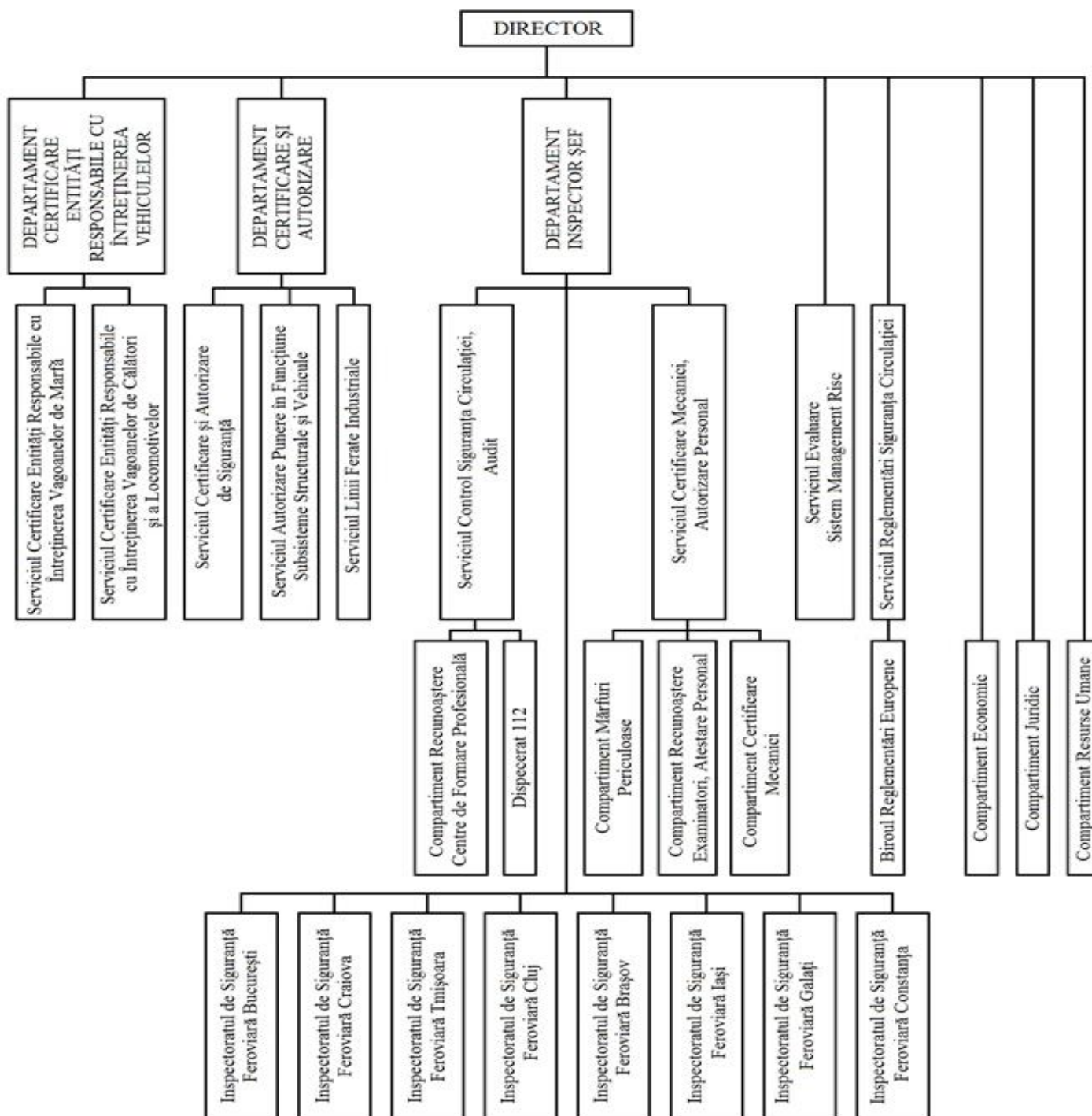
Departamentul Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor este subordonat directorului ASFR și are ca obiect de activitate următoarele:

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

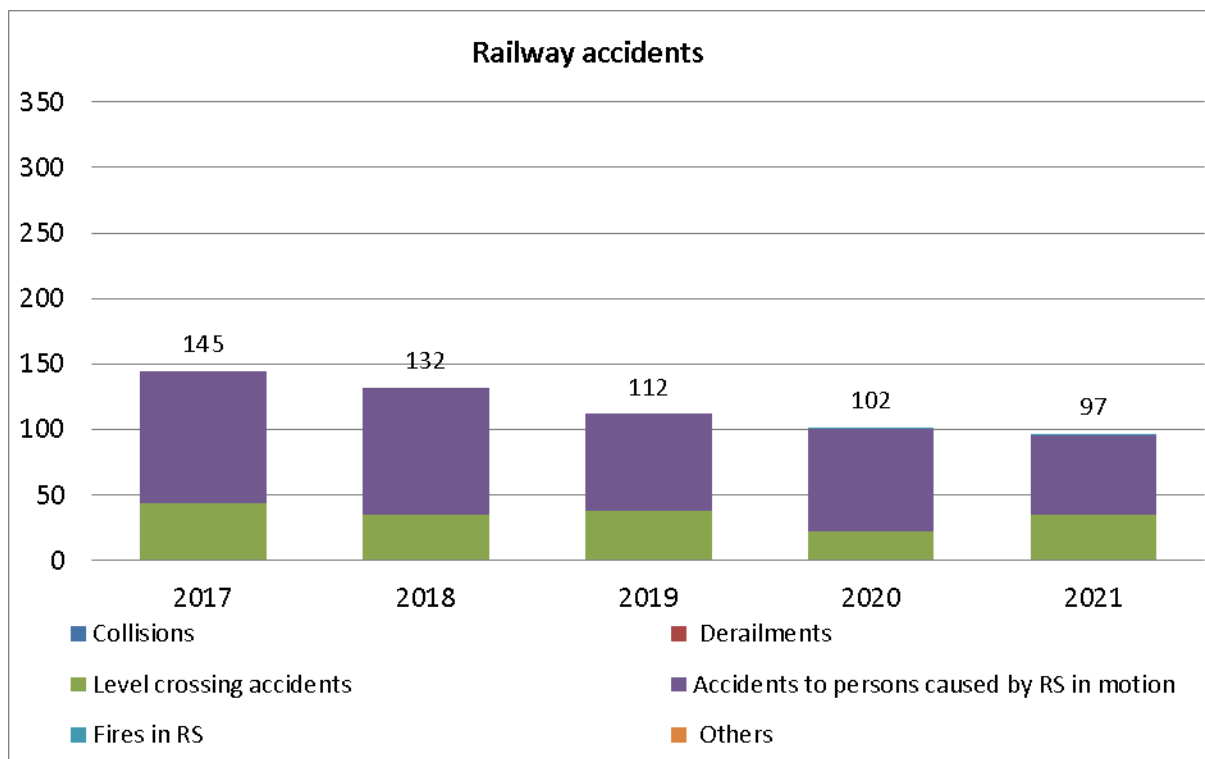
Pentru îndeplinirea obiectului său de activitate, Departamentului Certificare Entități Responsabile cu Întreținerea Vehiculelor îi revin în principal următoarele atribuții:

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

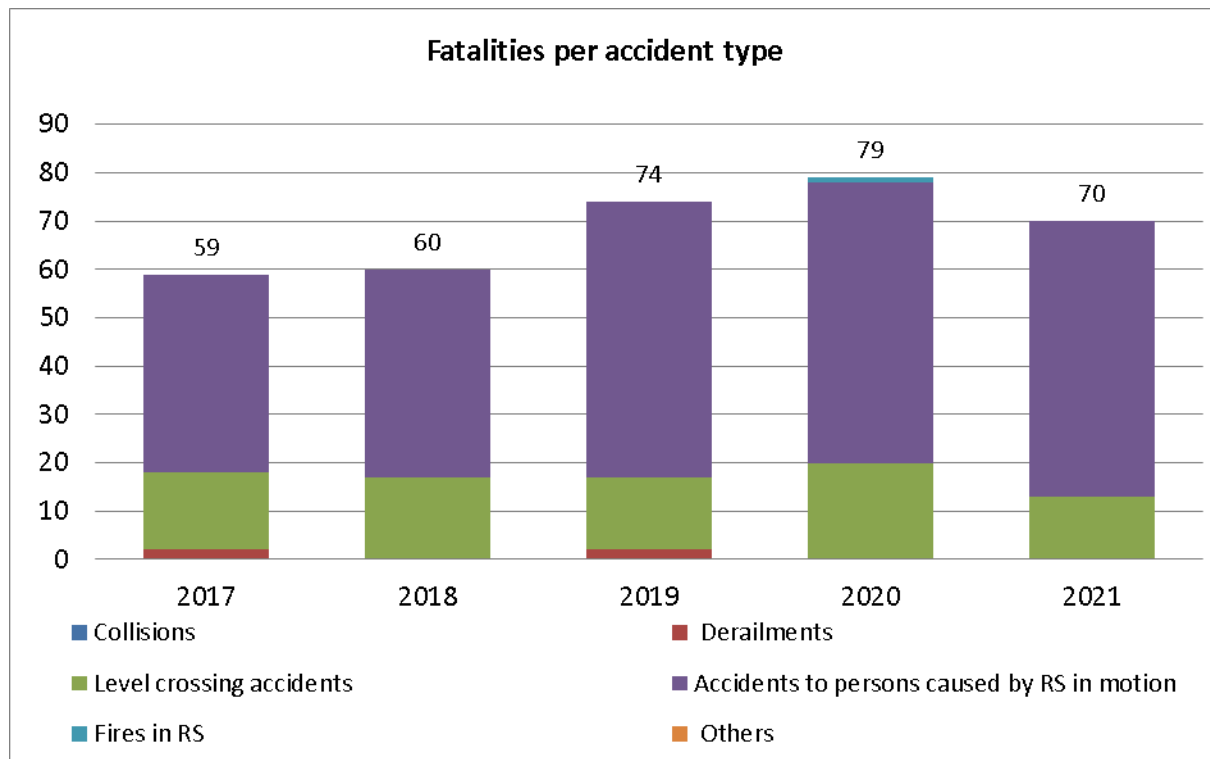
AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ - ASFR



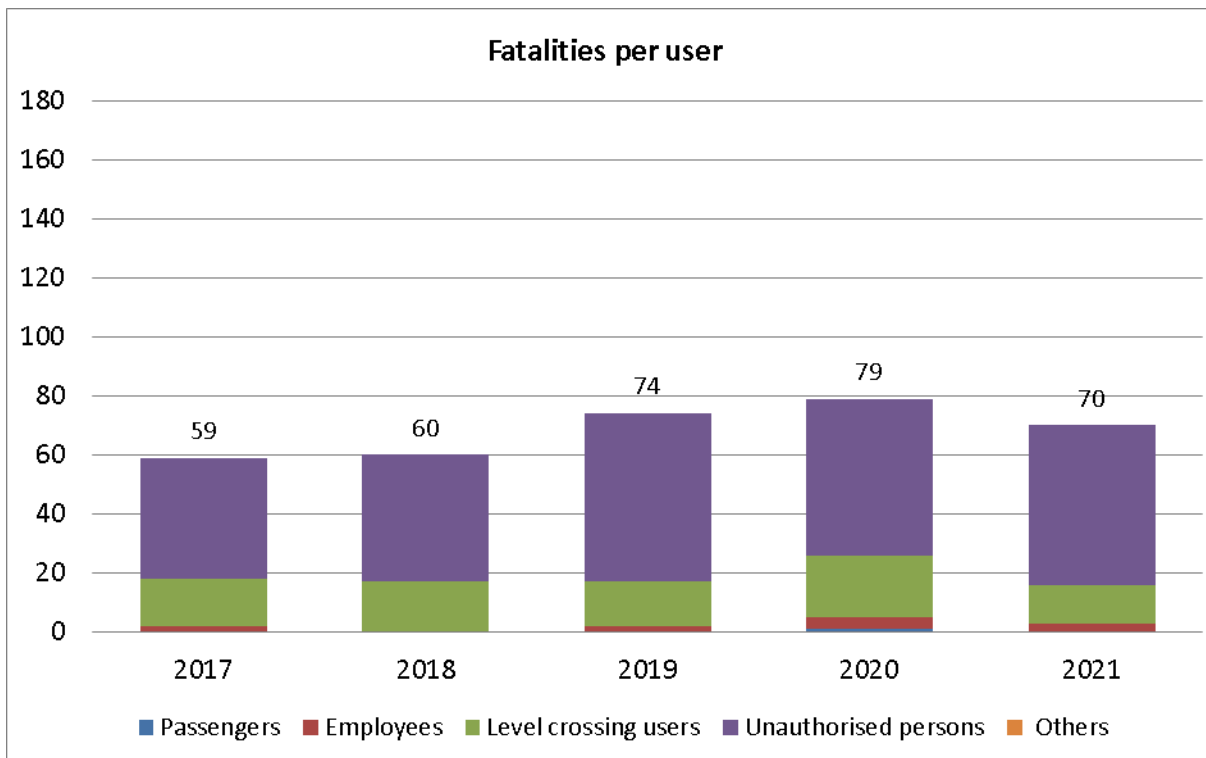
4. Performanțe de siguranță



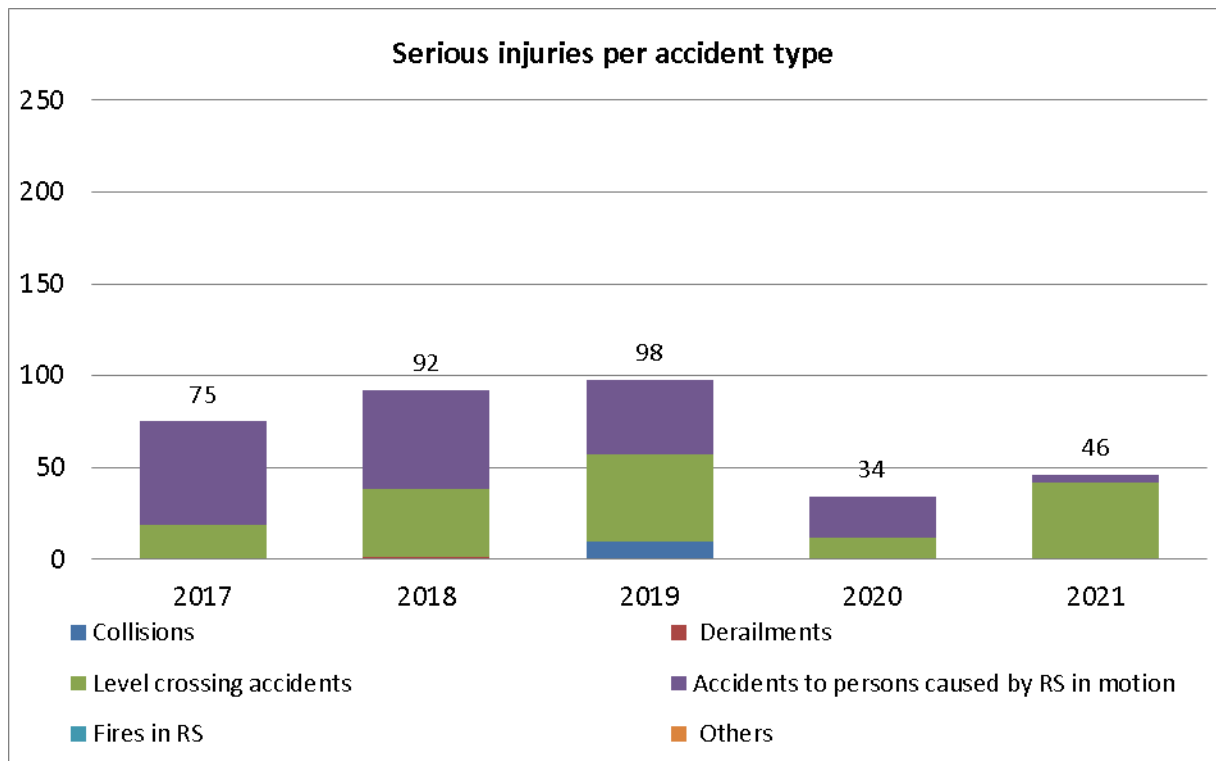
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2017	0	1	43	101	0	0	145
2018	0	1	34	97	0	0	132
2019	1	0	37	74	0	0	112
2020	0	0	22	79	1	0	102
2021	1	0	34	61	1	0	97



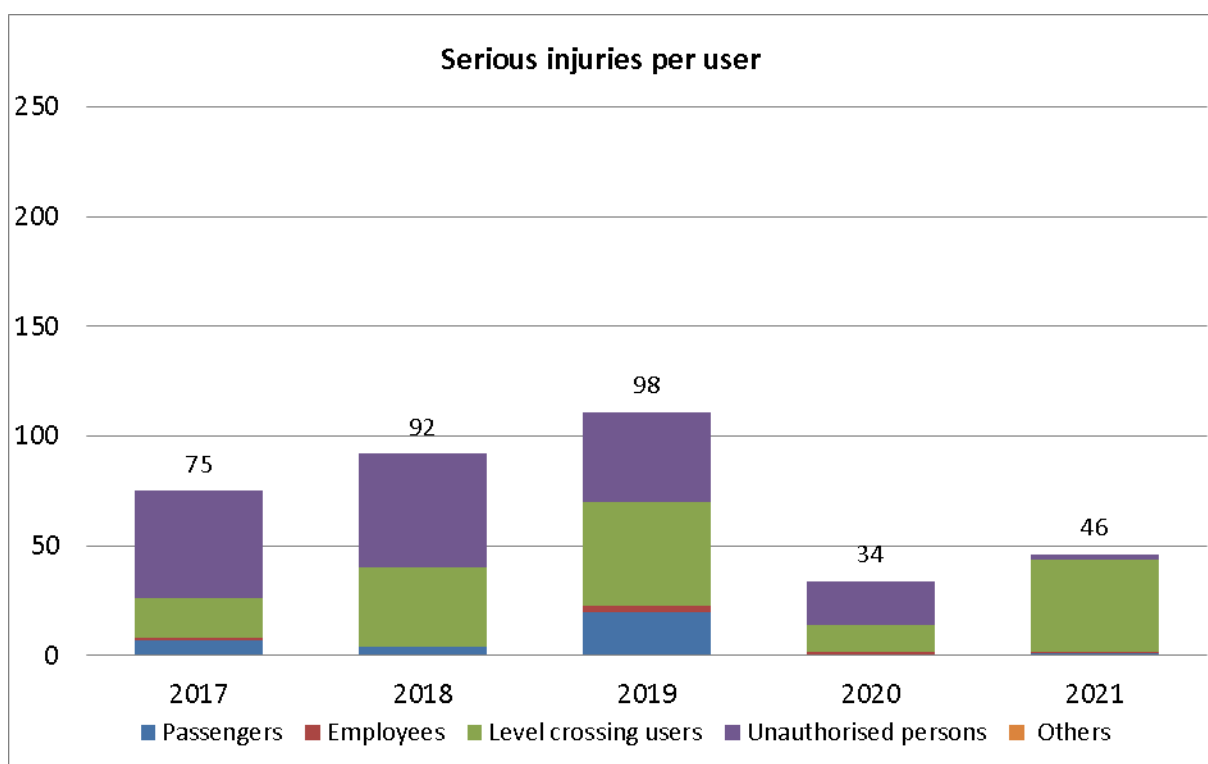
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2017	0	2	16	41	0	0	59
2018	0	0	17	43	0	0	60
2019	0	2	15	57	0	0	74
2020	0	0	20	58	1	0	79
2021	0	0	13	57	0	0	70



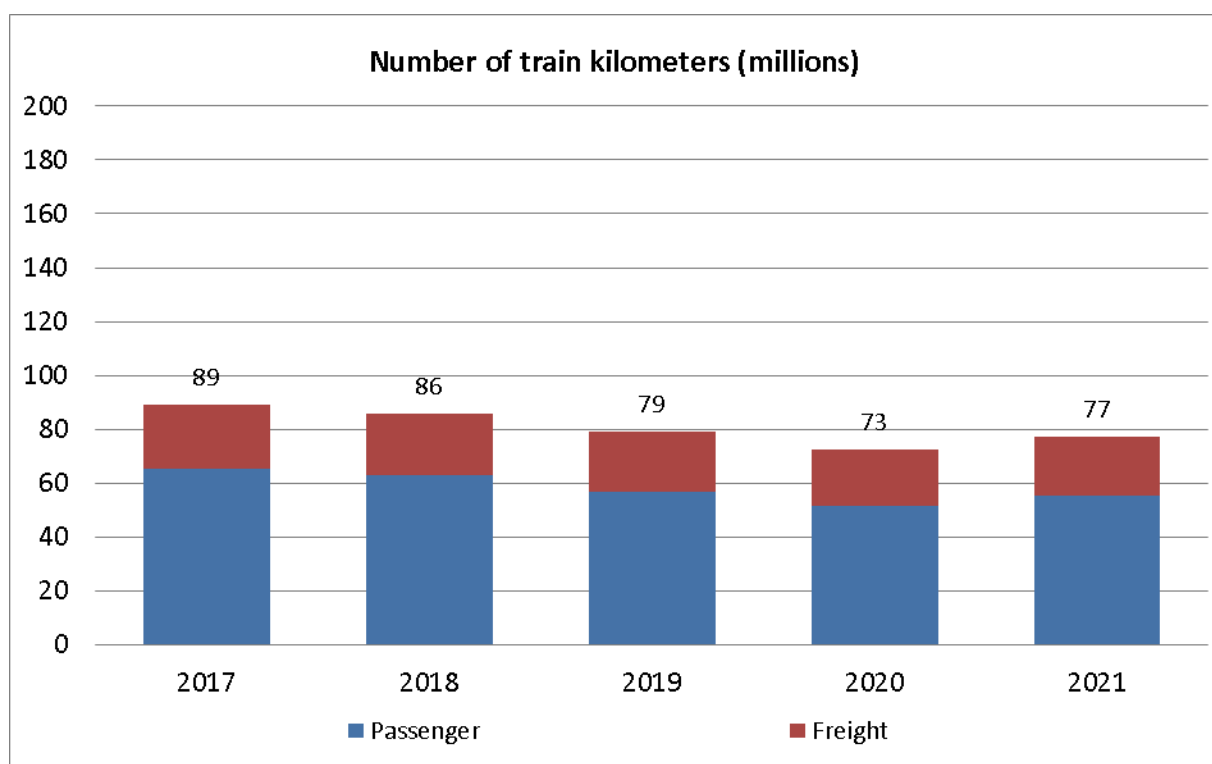
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2017	0	2	16	41	0	59
2018	0	0	17	43	0	60
2019	0	2	15	57	0	74
2020	1	4	21	53	0	79
2021	0	3	13	54	0	70



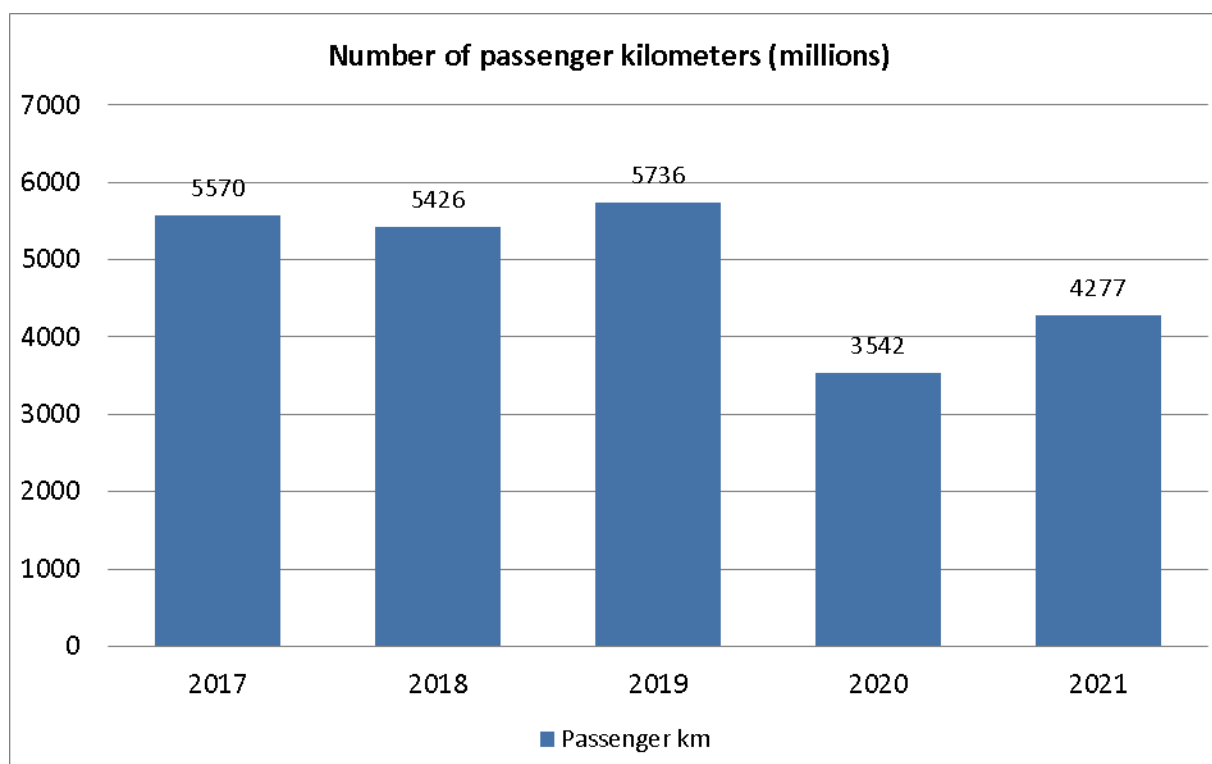
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2017	0	0	19	56	0	0	75
2018	0	1	37	54	0	0	92
2019	10	0	47	41	0	0	98
2020	0	0	12	22	0	0	34
2021	0	0	42	4	0	0	46



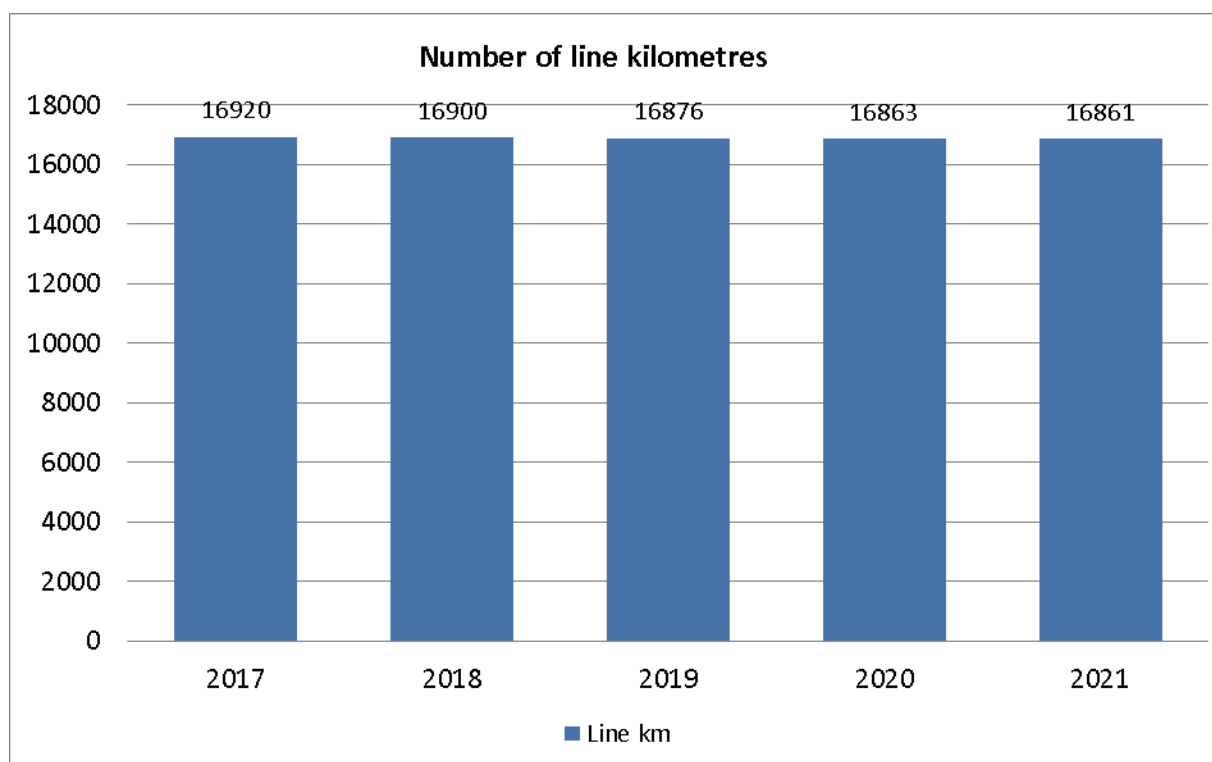
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2017	7	1	18	49	0	75
2018	4	0	36	52	0	92
2019	20	3	47	41	0	98
2020	0	2	12	20	0	34
2021	1	1	42	2	0	46



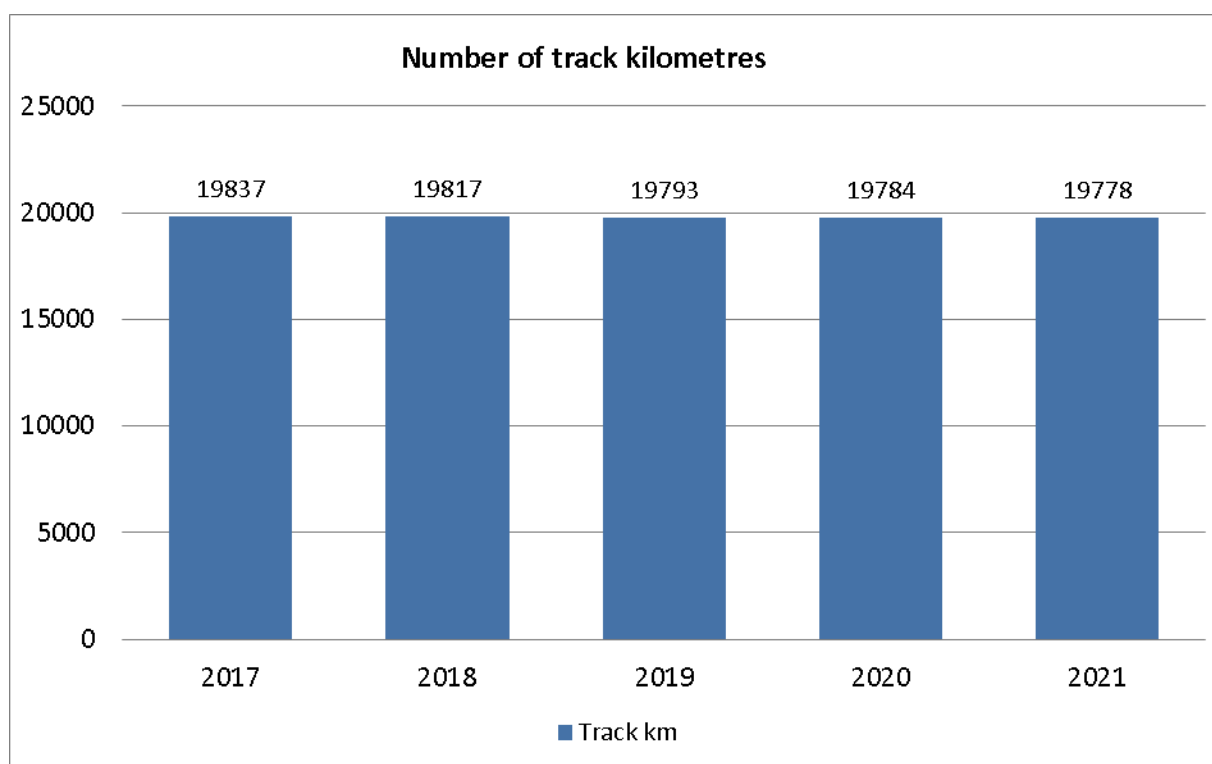
Year	Passenger	Freight	Total
2017	65	24	89
2018	63	23	86
2019	57	22	79
2020	52	21	73
2021	55	22	77



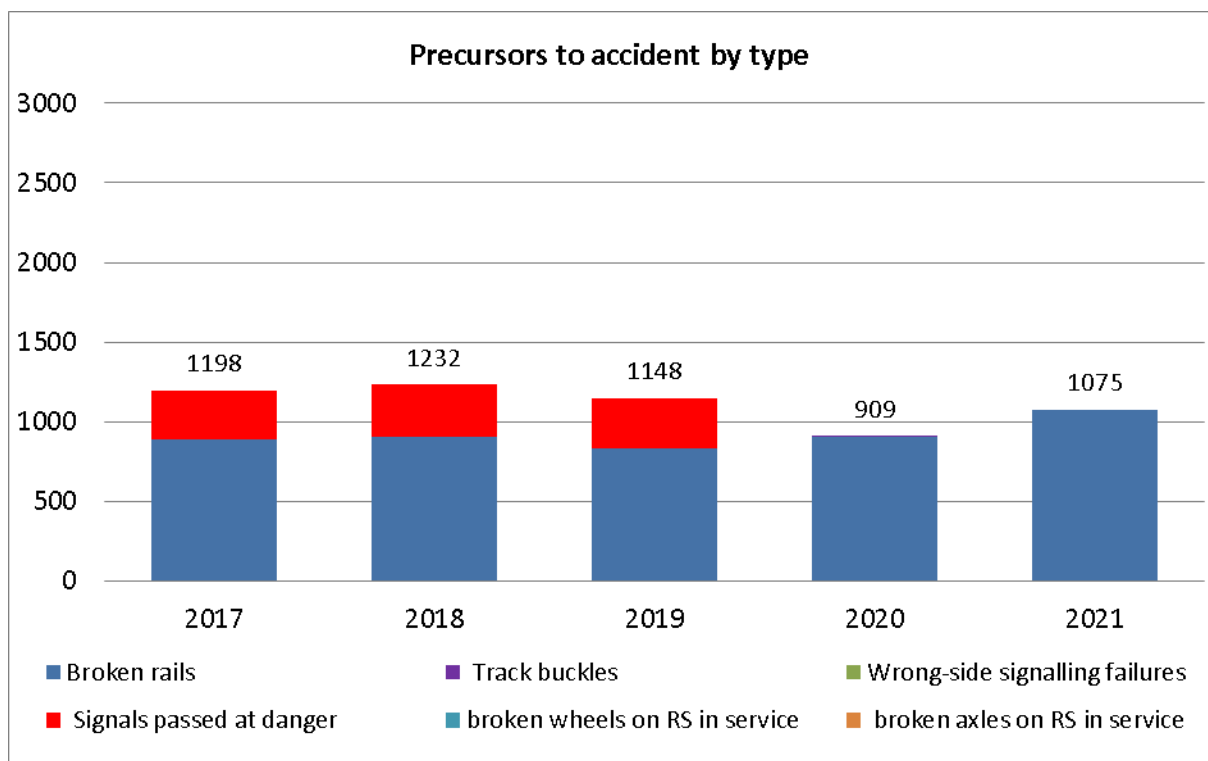
Year	Passenger km
2017	5570
2018	5426
2019	5736
2020	3542
2021	4277



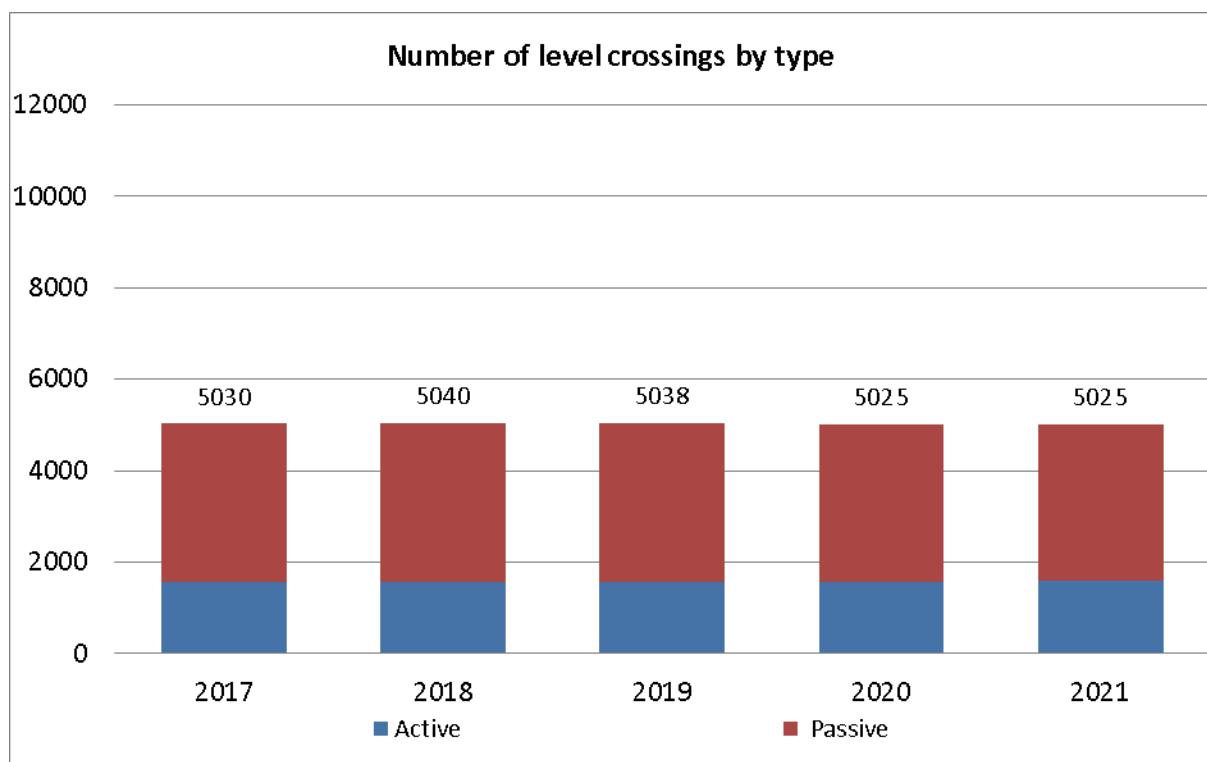
Year	Line km
2017	16920
2018	16900
2019	16876
2020	16863
2021	16861



Year	Track km
2017	19837
2018	19817
2019	19793
2020	19784
2021	19778



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
2017	891	1	0	306	0	0	1198
2018	909	0	0	323	0	0	1232
2019	834	1	0	313	0	0	1148
2020	908	1	0	0	0	0	909
2021	1075	0	0	0	0	0	1075



Year	Active	Passive	Total
2017	1570	3460	5030
2018	1581	3459	5040
2019	1579	3459	5038
2020	1576	3449	5025
2021	1591	3434	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 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);

- **Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** privind adoptarea amendamentelor necesare adaptării la progresul științific și tehnic a prevederilor anexelor la **Hotărârea Guvernului nr. 1326/2009** privind transportul mărfurilor periculoase în România.

Motivul elaborării prezentului proiect de ordin îl constituie necesitatea transpunerii în dreptul intern a Directivei Delegată (UE) 2020/1833, în conformitate cu art. 10 al HG nr. 1326/2009, care prevede că „amendamentele necesare pentru adaptarea anexelor la prezenta hotărâre la progresul științific și tehnic, inclusiv utilizarea tehnologiilor pentru localizare și urmărire, în domeniile reglementate de prezenta hotărâre, în special pentru a lua în considerare

modificările aduse A.D.R., R.I.D. și A.D.N., se adoptă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.”;

- **Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** privind măsuri pentru punerea în aplicare a **Deciziei (UE) 2018/1614 a Comisiei** din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei.

La data de 11 mai 2016 a fost adoptată Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, care stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță aplicabile personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa. De asemenea, directiva stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar al Uniunii necesare pentru realizarea interoperabilității sale. Această directivă a fost transpusă în România prin Hotărârea Guvernului nr.108/04.02.2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

În cadrul măsurilor adoptate pentru realizarea interoperabilității au fost create o serie de registre feroviare europene în format electronic, care cuprind date utilizate de către toate părțile interesate, cum ar fi Registrul European al Vehiculelor (REV), creat conform prevederilor art. 47 din Directiva (UE) 2016/797 și a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei, gestionat la nivelul României de către Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR din cadrul AFER. Având în vedere prevederile Deciziei de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 referitoare la marcajul deținătorilor de vehicule și a registrului marcajelor deținătorilor de vehicule, este necesară desemnarea Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR ca entitate pentru aplicarea celor reglementate;

- **Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** privind măsuri pentru aplicarea **Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/777** al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE.

La data de 11 mai 2016 a fost adoptată Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, care stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificările profesionale și condițiile de sănătate și de siguranță aplicabile personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa. De asemenea, directiva stabilește, pentru fiecare subsistem, dispozițiile referitoare la elementele constitutive de interoperabilitate, la interfețe și proceduri, precum și condițiile de compatibilitate generală a sistemului feroviar al Uniunii necesare pentru realizarea interoperabilității sale. Această directivă a fost transpusă în România prin Hotărârea Guvernului nr.108/04.02.2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

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

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

- **Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** pentru abrogarea art. 99 și 100 din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1816/2005;

Aplicarea Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID), Apendicele C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) semnată la Berna la 9 mai 1980 și modificată prin Protocolul semnat la Vilnius la 3 iunie 1999, ratificat de România prin Ordonanța Guvernului nr. 69/2001, aprobată prin Legea nr.53/2002 este obligatorie în traficul feroviar de mărfuri periculoase, potrivit Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase, cu modificările și completările ulterioare.

Obligativitatea aplicării RID și în trafic intern a fost stabilită în România anterior aderării la Uniunea Europeană, potrivit prevederilor art. 1 din Ordonanța Guvernului nr.49/1999 privind transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată, cu modificările și completările ulterioare, „Transportul mărfurilor periculoase în trafic intern pe căile ferate române se desfășoară cu respectarea prevederilor Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID)”.

În cadrul reuniunii Comitetului privind interoperabilitatea și siguranța sistemului feroviar european – RISC din perioada 9 – 10 februarie 2021 a fost discutată și votată propunerea de Decizie delegată a Comisiei Europene solicitând României abrogarea unei norme naționale de siguranță în conformitate cu prevederile art. 26 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr.2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului, care urmează a fi publicată în scurt timp în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Această decizie este întemeiată pe opinia tehnică a Agenției Uniunii Europene pentru Căi Ferate (ERA) nr. OPI-2020-9, prin care se constată că art. 99 și 100 din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1816/2005 privind aprobarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, sunt în contradicție cu Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID).

- **Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** privind atribuirea numărului de circulație al trenurilor pe rețeaua căilor ferate române prin abrogarea **OMTI nr. 1584/2012** privind aprobarea Reglementărilor specifice de numerotare a trenurilor pe rețeaua căilor ferate române.

Modul în care se face numerotarea trenurilor de călători și marfă pe rețeaua feroviară din România trebuie revizuit deoarece: are implicații în funcționarea elementelor constitutive de interoperabilitate așa cum sunt definite acestea în Hotărârea Guvernului nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar; asigurarea interoperabilității sistemului feroviar românesc în spațiul Economic European în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 108/2020 implică de asemeni și armonizarea reglementărilor proprii legate de alocarea capacităților de circulație și programarea circulației trenurilor cu subsistemele aplicații telematice pentru servicii de transport de călători respectiv de marfă care în mesajele utilizate folosesc numărul trenului; conform cerințelor din Regulamentul UE nr. 919/2016 al Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control – comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană, pentru a asigura punerea în aplicare armonioasă a subsistemelor de control – comandă și semnalizare, secțiile de circulație de pe rețeaua de cale ferată din România care s-au modernizat prin proiecte finanțate de Uniunea Europeană, au fost dotate cu echipamente ERTMS (Sistemul European de Management al Traficului Feroviar);

- **Proiect de Ordin al ministrului transporturilor** pentru abrogarea **Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1851/2002** pentru aprobarea Instrucțiunilor pentru predarea – primirea vagoanelor și modul de recuperare a lipsurilor și degradărilor constatate la acestea – nr.271.

Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr.1851 din 11.11.2002 pentru aprobarea „Instrucțiunilor pentru predarea-primirea vagoanelor și modul de recuperare a lipsurilor și degradărilor constatate la acestea Nr. 271” a fost propus pentru a fi eliminat din legislația națională conform programului de revizuire de către Agenția Uniunii Europene pentru Căi Ferate. Prevederile Instrucțiunilor nr. 271/2002 vor fi înlocuite cu „Reglementări proprii pentru predarea – primirea inventarului vagoanelor și modul de recuperare a lipsurilor și degradărilor constatate”, care vor face obiectul sistemului de management al siguranței pentru fiecare operator de transport feroviar și vor fi supuse acceptării de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR;

- **Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** privind măsuri pentru sancționarea personalului feroviar cu responsabilități în siguranța circulației pentru nerespectarea unor reglementări specifice domeniului feroviar.

Reglementările specifice actuale pentru domeniul feroviar cuprind prevederi asupra interdicției de a se executa anumite operațiuni la instalațiile de siguranță și de vigilență de pe locomotivă, de a se depăși serviciul maxim admis pe locomotivă și de a exercita serviciul sub influența consumului de băuturi alcoolice sau a substanțelor halucinogene. Aceste reglementări specifice nu cuprind însă și sancțiuni dacă nu sunt respectate aceste interdicții sau nerespectări ale acestor prevederi. Din analiza rapoartelor de investigare a accidentelor și incidentelor feroviare produse în perioada 1998 – 2020 s-a constatat faptul că o serie de astfel de evenimente feroviare au avut drept cauză aceleași tipuri de abateri;

- **Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** privind admiterea tehnică pentru punerea pe piață a produselor și serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și reparare a infrastructurii și a materialului rulant feroviar, de metrou și de transport urban pe șine.

Prin ordinul supus aprobării se urmărește crearea unui cadru procedural distinct de admitere tehnică a produselor/serviciilor care nu intră sub incidența sistemului de certificare european dar similar cadrului procedural destinat produselor serviciilor care intră sub incidența sistemului de certificare european prin transparență și accesibilitate pentru solicitanții din piață, înțelegere și aplicare facilă, respectiv costuri și alocări de resurse acceptabile pentru solicitanții din piață;

- **Proiect de Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii** privind modificarea anexei nr.2 la **Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr.153/2011** privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare-nr.005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători.

Se propune modificarea conținutului Anexei 2 la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 153/2011 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.816/2005, și pentru definirea trenurilor de călători în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători, cu modificările și completările ulterioare, prin:

- a. redefinirea rangului de tren Intercity,
- b. redefinirea rangului de tren Interregio,
- c. redefinirea subcategoriei Regio Expres (R-E),
- d. introducerea subcategoriei de trenuri Regio Metropolitan (R-M).

Prin diversificarea ofertei de servicii în traficul feroviar de călători se urmărește creșterea atractivității transportul feroviar de călători din România în raport cu modul de transport rutier și obținerea unei majorări semnificative a cotei de piață în favoarea modului de transport feroviar;

- **Proiect de ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ** pentru modificarea și completarea **Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998** privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative care reglementează activitatea din domeniul feroviar.

Prin aceste modificări se face distincția între obligațiile de serviciu de interes național, care sunt de competența Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și obligațiile de serviciu de interes local, care sunt de competența autorităților publice locale.

De asemenea, pentru a permite autorităților publice locale să contribuie la asigurarea nivelului de performanță al infrastructurii feroviare de natură să permită implementarea unor servicii publice adecvate de transport feroviar al călătorilor în zona de competență a acestora, se instituie posibilitatea ca autoritățile publice locale să încheie cu administratorul infrastructurii feroviare contracte de activitate locală;

- **Reglementări** privind conducerea și deservirea trenurilor formate din automotoare de tipul Bombardier Talent-BR 643 identificate cu nr.1/3636/10.08.2021 elaborator Transferoviar Călători SRL.

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

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

- Nu au fost adoptate

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

- Nu au fost cazuri.

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

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

Nu au existat 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 de siguranță noi

- Au fost emise 18 certificate unice de siguranță pentru următorii beneficiari:
 - UNITED RAILWAYS S.R.L.,
 - LOGISTICĂ FERROVIARĂ S.R.L.,
 - LTE - RAIL ROMANIA SRL,
 - TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL,
 - SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT FERROVIAR DE MARFĂ „CFR MARFĂ” S.A.,
 - TEHNOTRANS FERROVIAR SRL,
 - EXPRESS FORWARDING SRL,
 - ASTRA TRANS CARPATIC SRL,
 - TRANS RAIL SRL,
 - UNICOM TRANZIT S.A.,
 - VIA TERRA SPEDITION S.R.L.,
 - CARGO TRANS VAGON S.A.,
 - RAIL OPERATIONS S.R.L.,
 - TRANSFEROVIAR GRUP SA,
 - SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT FERROVIAR DE CĂLĂTORI „CFR CĂLĂTORI” S.A.,

- TRANSBLUE SRL,
- CONSTANTIN GRUP S.R.L.
- RAIL FORCE SRL.

1.2. Numărul și solicitanții certificatelor de siguranță modificate:

Nu au fost cazuri. Pentru certificatele unice de siguranță modificate în anul 2021, aparținând OTF Grup Feroviar Român SA, PSP Cargo Group SA și Train Hungary, Autoritatea emitentă a fost Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

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

Nu au fost cazuri.

1.4. Numărul și solicitanții de noi autorizații de siguranță

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

- COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” SA.

1.5. Numărul și solicitanții autorizațiilor de siguranță reînnoite:

- Nu au fost cazuri.

1.6. Numărul și solicitanții autorizațiilor de siguranță modificate

Au fost emise 2 autorizații de siguranță actualizate (modificată/revizuită) pentru gestionarii de infrastructură:

- GRUP FEROVIAIR ROMAN S.A.
- RC - CF TRANS SRL.

1.7. 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

Autorizații de introducere pe piață vehicule feroviare:

- 31 autorizații de introducere pe piață vehicule feroviare.

6.3. Entități responsabile de întreținere (ERI)

Certificare ERI vehicule feroviare

a) În calitate de organism de certificare NSA România a eliberat în anul 2021:

- 9 certificate de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea noi;
- 2 certificate de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea reînnoite;

- 9 certificate de conformitate de entitate responsabilă cu întreținerea actualizate/modificate;
- 16 certificate de conformitate pentru funcții de întreținere noi;
- 8 certificate de conformitate pentru funcții de întreținere reînnoite;
- 8 certificate de conformitate pentru funcții de întreținere actualizate/modificate;
- 1 anexă la certificatul de entitate responsabilă cu întreținerea - locomotive și vagoane de călători - conform OMT nr. 635/2015;
- 6 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.

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

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

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

- permise de mecanic de locomotivă emise – 432;
- permise de mecanic de locomotivă modificate – 54;
- permise de mecanic de locomotivă reînnoite – 0;
- permise de mecanic de locomotivă suspendate – 15.

Principalele cauze de suspendare sunt:

- a) mecanicul nu mai deține aviz de aptitudine medicală valabil, din cauza neprezentării la examinarea medicală aviz medical;
 - b) mecanicul nu a efectuat evaluarea periodică a competențelor profesionale generale la termenele stabilite:
- permise de mecanic de locomotivă retrase – 21.

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

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

În cursul anului 2021 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;

- introducere 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. Acest lucru s-a realizat prin participarea în formatul NSA Network și la reuniuni ale grupurilor de lucru comune organizate de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

În cursul celui de-al doilea semestru al anului 2021, ASFR a contactat autoritatea națională maghiară de siguranță și autoritatea națională bulgară de siguranță în scopul încheierii de acorduri bilaterale de cooperare în domeniul siguranței, interoperabilității și supravegherii în comun a activităților feroviare pe secțiile de frontieră, însă aceste acorduri de cooperare nu au fost semnate în cursul anului 2021.

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.

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

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

7. Supravegherea

7.1. Strategie, plan, proceduri și luarea deciziilor

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 accidentele/incidentele, rapoartele anuale privind siguranța transmise de întreprinderile feroviare sau de administratorii de infrastructură, rapoartele anuale privind întreținerea transmise de entitățile responsabile cu întreținerea, sesizările din partea clienților și alte surse relevante;
- identifică domenii de risc pentru activități de supraveghere specifice, inclusiv cele care rezultă din integrarea și gestionarea factorilor umani și organizaționali;
- elaborează planuri de supraveghere, indicând modul în care va pune în aplicare strategia de supraveghere;
- realizează o estimare a resurselor necesare pentru punerea în aplicare a planurilor, pe baza domeniilor specifice identificate;
- atribuie resurse pentru a pune în aplicare planurile de supraveghere;
- abordează aspectele referitoare la operațiunile sau la infrastructurile transfrontaliere, prin cooperarea cu alte autorități naționale de siguranță.

Procedura de supraveghere

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

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

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

La această activitate au fost cooptați, în caz de necesitate, salariați de la toate serviciile din cadrul ASFR.

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

În cadrul activității de supraveghere ASFR evaluează:

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

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

Contribuții la planificarea activităților de supraveghere

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

Societățile supravegheate de ASFR sunt 1 administrator de infrastructură și 4 gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă, 36 operatori de transport de călători și marfă, 19 operatori de manevră feroviară, 26 entități responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, 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 20.077 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 Control Siguranța Circulației și Audit) care nu sunt acoperite sau sunt parțial acoperite de măsuri de eliminare a acestora prin planurile de acțiuni corective;

- neconformități avizate de beneficiari și de alte entități implicate în activitatea de transport feroviar;
- rezultatele activității de monitorizare efectuată de administratorii/gestionarii de infrastructură și de operatorii de transport feroviar;
- gestionarea schimbărilor tehnice, organizaționale și operaționale;
- informații colectate din cooperarea cu alte autorități de siguranță.

Planul de supraveghere

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

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

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

ETAPA 2 - comunicarea planului de supraveghere;

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

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

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

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

Neconformitățile sunt situațiile în care sistemul de management al siguranței (respectiv sistemul de întreținere a vehiculelor feroviare) nu îndeplinește cerința esențială de control al riscurilor.

Nivelul sancțiunilor pe care le aplică ASFR este în concordanță cu nivelul de neconformitate constatat în urma acțiunilor de supraveghere și reflectă acest nivel.

Criterii de luare a deciziilor

1. Frecvența activităților de supraveghere:

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

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

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

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

d. acțiunile de inspecție de stat se programează lunar și vizează activitățile care sunt considerate că dau naștere celor mai grave riscuri și activitățile la care riscurile sunt asumate.

2. Obiectivele acțiunii de supraveghere:

- a. verificarea modului în care sunt gestionate riscurile asociate domeniilor ce fac obiectul autorizațiilor/certificatelor de siguranță emise;
- b. evaluarea modului de operare și întreținere a subsistemelor structurale și funcționale conform cerințelor esențiale care fac obiectul STI - urilor;
- c. evaluarea modului în care organizația aplică, monitorizează, promovează cadrul de reglementare în domeniu;
- d. verificarea apicării recomandărilor de siguranță emise în cazul unor accidente/incidente feroviare.

3. Resursele utilizate în acțiunile de supraveghere

- a. Acțiunile de audit, inspecție, control, și inspecție de stat se efectuează, de regulă, de către inspectorii de stat din cadrul Serviciului Control Siguranța Circulației, Audit și Inspectoratelor de Siguranță Feroviară 1-8;
- b. În funcție de complexitatea acțiunii de supraveghere se pot utiliza și specialiști din cadrul celorlalte compartimente din cadrul ASFR fiind respectate principiile enunțate în prezenta strategie.

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

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

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

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

Principalele reclamații referitoare la deciziile luate:
Nu au fost reclamații.

7.2 Rezultatele supravegherii

Activitatea de supraveghere (control de stat - CS, inspecție de stat - IS, audit - A, constatare / sancționare contravenții (întocmire procese verbale de contravenție cu avertisment sau amendă) Autoritatea de Siguranță Feroviară ASFR, în conformitate cu prevederile OMT nr. 650/1998, 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 2021 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, în baza programului trimestrial de control aprobat de Conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, s-au efectuat acțiuni de control de stat.

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

Cu ocazia depistării cazurilor de nerespectare a sarcinilor de serviciu de către personalul feroviar și a reglementărilor specifice în vigoare de către personalul agenților economici care furnizează servicii / produse feroviare critice pentru activitatea feroviară, au fost întocmite procese

verbale de constatare și sancționare a contravențiilor, societăților care, în desfășurarea operațiunilor de transport feroviar au încălcat normele privind siguranța circulației, securitatea transporturilor, calitatea serviciilor sau produselor achiziționate / furnizate, sancțiunea fiind avertisment (AV) sau amendă (AM).

Pentru ECM-urile certificate de NSA Romania, în calitate de organism de certificare, în anul 2021 au fost efectuate un număr de 25 audituri de supraveghere la vagoanele de marfă și 28 audituri de supraveghere la 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.

Urmare a activităților de supraveghere desfășurate nu au existat cazuri ca ECM-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	3	-
2	Audituri de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea	ASERI	122	-
3	Audituri de evaluare pentru certificare de siguranță	AECS	4	-
4	Audituri pentru actualizare / modificare certificate ERIV/FIV	AERIV	45	-
5	Total audituri	A	172	-
6	Controale de stat	CS	111	-
7	Inspecții de stat programate	IS	652	-
8	Inspecții de stat ordonate în afara programului stabilit	ISO	104	-
9	Însoțiri de trenuri	IT	164	-
10	Evaluări	E	437	-
11	Atestări	AT	670	-
12	Autorizări	AUT	3080	-
13	Total inspecții de stat	IS	4334	-
14	Avertismente	AV	39	-
15	Amenzi	AM	2	-
16	Total procese verbale contravenții	PV	41	-

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, după cum urmează:

- Sunt 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.

- 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.
- Nu au fost identificate pericolele respectiv nu au fost evaluate riscurile legate de utilizarea contractanților.
- Există 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 pentru evaluarea și aprecierea riscurilor

În perioada 01.01÷31.12.2021 au fost înregistrate 74 de solicitări privind analiza schimbărilor din sistemul feroviar, din care:

10 legate de obținerea de către operatorii feroviari a Certificatului Unic de Siguranță ca urmare a unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare - din care toate finalizate;

40 legate de modificarea listei inițiale din Anexa la Certificatul Unic de Siguranță în conformitate cu OMTIC nr. 932/2020, art.10 alin.(2) - din care 36 finalizate, 1 în curs de finalizare și 3 la care au renunțat operatorii;

7 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 obținerii unui aviz favorabil în conformitate cu OMTIC nr.932/2020, art.12 alin (1) - din care toate finalizate;

4 au vizat cazul schimbării reprezentată de începerea activității de manevră cu caracter temporar de maxim 120 de zile pe an, în conformitate cu OMTIC nr. 932/2020, art.9 pct.b – din care 3 finalizate și 1 la care a renunțat operatorul;

5 au vizat cazul schimbării reprezentată de introducerea pe piață a vehiculelor feroviare prin extinderea zonei de utilizare, conform art. 14 alin (c) al Regulamentului de punere în aplicare (UE)2018/545 – din care 4 finalizate și 1 la care a renunțat operatorul;

1 a vizat cazul schimbării reprezentată de introducerea pe piață a unui vehicul feroviar motor și obținerea unei autorizări noi, conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/545, art. 14, pct.1, litera (d) – finalizată;

3 au vizat cazul schimbării reprezentată de utilizarea documentelor electronice pentru informarea mecanicului de locomotivă (buletin avizare restricții de viteză – BAR, manual mecanic, etc.) – toate finalizate;

2 au vizat modificarea de secții de circulație în Autorizația de Siguranță – toate finalizate;

1 a vizat modificarea organigramei – finalizată;

1 a vizat introducerea de noi reguli operaționale în raport cu Autorizația de Siguranță –finalizat.

În anul 2021, din totalul de 74 de solicitări, au fost finalizate 68 de solicitări prin emiterea deciziilor privind importanța schimbării, respectiv a rapoartelor de evaluare a siguranței, la 5 solicitări operatorul a renunțat (nu au mai fost transmise la ASFR informațiile sau documentele suplimentare solicitate) și o solicitare au rămas în curs de finalizare pentru anul 2022. În anul 2021 ASFR nu a respins nicio solicitare.

anul	Solicitări				
	total	finalizate	respinse	renunțate	în lucru
2016	123	106	13	4	0
2017	83	79	2	2	0
2018	76	67	0	8	1
2019	84	80	0	3	1
2020	90	76	0	9	5
2021	74	68	0	5	1

Analizând prin comparație situația în ultimii 5 ani față de anul 2021, a fost înregistrat un număr din ce în ce mai mic de documentații neconforme cu procesul descris în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013, fapt ce reflectă o piață în curs de maturizare privind abordarea bazată pe riscuri.

Numărul de 5 dosare la care s-a renunțat se explică prin faptul că solicitanții au constatat că schimbarea nu era necesară iar în unul din cazuri lipseau informații și documente importante, care nu au fost furnizate împreună cu vehiculul.

Dosarul în curs de finalizare ce are ca obiect introducerea în exploatare a doua vehicule motoare, respectiv modificarea listei inițiale din Anexa la Certificatul Unic de Siguranță în conformitate cu OMTIC nr. 932/2020, art.10 alin.(2), se datorează faptului ca operatorul nu a finalizat procesul de obținere a autorizației relevante în vederea extinderii zonei de utilizare a tipului de vehicul pentru rețeaua feroviară română, document necesar pentru finalizarea evaluării dosarului.

În anul 2022, 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;

- nu în toate cazurile sunt efectuate analize care să aibă drept scop eficientizarea activităților de monitorizare specifice;

- 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 nu 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.

• Remedierea 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.

8.4. Participarea și implementarea proiectelor UE

Nu a fost cazul

9. Cultura de siguranță

Prin acțiunile sale ASFR tinde ca sistemul feroviar să migreze către o cultură de siguranță pozitivă bazată pe ținerea sub control a riscurilor și a promovat, cu ocazia acțiunilor de supraveghere, următoarele:

- susținerea clară, deschisă, precisă a opiniilor privind managementul riscurilor la nivelul organizațiilor cu specific feroviar;
- o atitudine proactivă 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;
- managementul 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

1. Linii excluse din domeniul de aplicare al Directivei INTEROP/SIG (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	38
3d	Alte stații	38
4. Permisele mecanicilor de locomotivă (sfârșitul anului) 2021		
4 a	Numărul total de licențe europene valabile eliberate în conformitate cu Directiva 2007/59/CE (astfel cum a fost modificată)	6621
4 b	Numărul de licențe europene nou eliberate (prima eliberare)	432
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	1
5ca	Vagon de marfă	0
5cb	Locomotive	1
5cc	Vehicule remorcate pentru transport călători	0
5cd	Compunere fixă sau predefinită	0
5ce	Vehicule speciale	0
5d	Autorizații acordate după modernizare sau reînnoire — total	1
5da	Vagon de marfă	0
5db	Locomotive	1

5dc	Vehicule remorcate pentru transport călători	0
5de	Compunere fixă sau predefinită	0
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
Numărul de angajați ai NSA (angajați în echivalent normă întreagă) până la sfârșitul anului		
7.		
7 a	Personal ENI implicat în certificarea siguranței	4
7 b	Personal ENI implicat în autorizarea vehiculelor	4
7c	Personal ENI implicat în supraveghere	93
7d	Personal ENI implicat în alte sarcini legate de transportul feroviar	21

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR

Director

Petru BOGDAN