

TABEL DE CONCORDANȚĂ

Actul normativ comunitar

Directiva nr. 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară)

Rectificativul la Directiva nr. 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară)

Proiectul actului normativ național:

Proiect de Lege privind siguranța feroviară

Actul normativ comunitar		Proiectul actului normativ național		Diferențe	Instituția responsabilă (inițiator)	Calendar
Art./ Para/	Prevederi	Art./ AL	Prevederi			
1	2	3	4	5	6	7
1	Obiectul prezentei directive este de a asigura dezvoltarea și ameliorarea siguranței pe căile ferate comunitare și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar prin: (a) armonizarea structurii de reglementare în statele membre; (b) definirea responsabilităților actorilor; (c) elaborarea de obiective de siguranță comune și metode de siguranță comune în vederea unei mai bune armonizări a normelor naționale; (d) solicitarea instituirii, în fiecare stat membru, a unei autorități de siguranță și a unui organism de anchetare a accidentelor și incidentelor; (e) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.	1	Obiectul prezentei legi este de a asigura dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței pe căile ferate române și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar prin: (a) armonizarea structurii de reglementare cu cea a statelor membre ale Uniunii Europene; (b) definirea responsabilităților participanților; (c) elaborarea de obiective de siguranță comune și metode de siguranță comune în vederea unei mai bune armonizări a normelor naționale; (d) instituirea în România a unei autorități de siguranță feroviară și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor feroviare; (e) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.			
2	1. Prezenta directivă se aplică sistemului feroviar din statele membre, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru zone structurale și operaționale. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a infrastructurii și a traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură. 2. Statele membre pot exclude din măsurile pe care le adoptă la punerea în aplicare a prezentei directive: (a) metrourele, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane; (b) rețelele care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și destinate numai exploatării unor servicii de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderile feroviare care funcționează exclusiv pe aceste rețele; (c) infrastructura feroviară privată care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de mărfuri.	2	(1) Prezenta lege se aplică sistemului feroviar din România, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru domenii de natură structurală și operațională. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv administrarea sigură a infrastructurii și a traficului, precum și interacțiunea dintre operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură. (2) Prezenta lege nu se aplică pentru: (a) metrourele, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane; (b) rețelele care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și sunt destinate numai exploatării unor servicii de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor de transport feroviar care funcționează exclusiv pe aceste rețele; (c) infrastructura feroviară privată care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de mărfuri.			
3	În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții: (a) prin „sistem feroviar” se înțelege totalitatea subsistemelor pentru zone	3	În sensul prezentei legi se aplică următoarele definiții: a) prin „sistem feroviar” se înțelege totalitatea subsistemelor pentru			

	structurale și operaționale, definite în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg; (b) prin „gestionar de infrastructură” se înțelege orice organism sau întreprindere responsabilă în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, definită în art. 3 din Directiva 9/440/CEE, care poate de asemenea include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate unor diferite organisme sau întreprinderi; (c) prin „întreprindere feroviară” se înțelege întreprinderea feroviară definită în Directiva 2001/14/CE și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de bunuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune; (d) prin „specificație tehnică pentru interoperabilitate (STI)” se înțeleg specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale definite în Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE; (e) prin „obiective de siguranță comune (OSC)” se înțeleg nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri) și de sistem ca întreg, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor; (f) prin „metode de siguranță comune (MSC)” se înțeleg metodele ce trebuie elaborate pentru descrierea modului de evaluare a nivelurilor de siguranță, realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță; (g) prin „autoritate de siguranță” se înțelege organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta directivă sau orice organism bi-național cărui statele membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere; (h) prin „norme naționale de siguranță” se înțeleg toate normele cuprinzând cerințe de siguranță feroviară impuse la nivelul statelor membre și aplicabile mai multor întreprinderi feroviare, indiferent de organismul emitent; (i) prin „sistem de gestionare a infrastructurii” se înțelege organizarea și aranjamentele stabilite de un gestionar de infrastructură sau o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale; (j) prin „anchetator principal” se înțelege o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei anchete; (k) prin „accident” se înțelege un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat sau un lanț specific de asemenea evenimente care are consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări	zone structurale și operaționale, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg; b) prin „administratorul infrastructurii” se înțelege orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, prevăzut în art. 1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, incluzând și administrarea sistemelor de conducere a circulației, de control și de siguranță a infrastructurii; funcțiile administratorului de infrastructură de pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate, în conformitate cu reglementările în vigoare, mai multor organisme sau agenți economici; c) prin „operator de transport feroviar” se înțelege orice agent economic cu capital de stat sau privat, prevăzut în art. 2 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarificarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, care a obținut o licență în conformitate cu legislația în vigoare, a cărei activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de acest agent economic; acest termen include, de asemenea, și agenții economici care asigură numai tracțiunea; d) prin „specificație tehnică pentru interoperabilitate”, denumită în continuare <i>STI</i>, se înțelege specificația care se referă la un subsistem sau parte a unui subsistem, cu scopul de a satisface cerințele esențiale și de a asigura interoperabilitatea la nivelul sistemelor de transport feroviar transeuropean de mare viteză și convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean; e) prin „obiective de siguranță comune”, denumite în continuare <i>OSC</i>, se înțeleg nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar, cum ar fi sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri, precum și de sistem ca întreg, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor; f) prin „metode de siguranță comune”, denumite în continuare <i>MSC</i>, se înțeleg metodele ce trebuie elaborate pentru descrierea modului de evaluare a nivelurilor de siguranță, realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță; g) prin „autoritate de siguranță” se înțelege organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta lege sau orice organism bi-național cărui România și un stat membru al Uniunii Europene i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere; h) prin „norme naționale de siguranță” se înțeleg toate normele cuprinzând cerințe de siguranță feroviară impuse la nivel național în România și aplicabile la mai mult de un operator de transport feroviar, indiferent de			
--	---	---	--	--	--

	ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele; (l) prin „accident grav” se înțelege orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; prin „pagube importante” se înțeleg pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de anchetă la un total de cel puțin 2 milioane EUR; (m) prin „incident” se înțelege orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare; (n) prin „anchetă” se înțelege un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analiza informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță; (o) prin „cauze” se înțeleg acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții, ori o combinație a acestora, care au dus la accident sau incident; (p) prin „agenție” se înțelege Agenția Feroviară Europeană, agenția comunitară pentru siguranță feroviară și interoperabilitate; (q) prin „organisme notificate” se înțeleg organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a calității potrivite pentru utilizare a constituenților de interoperabilitate sau pentru evaluarea procedurii CE pentru verificarea subsistemelor, definite în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE; (r) prin „constituenți de interoperabilitate” se înțelege orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau destinate încorporării într-un subsistem de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză sau convențional, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE. Conceptul de „constituent” acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator.		organismul emitent; i) prin „sistem de administrare a infrastructurii” se înțelege organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau un operator de transport feroviar pentru a asigura administrarea sigură a operațiunilor sale; j) prin „investigator principal” se înțelege o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații; k) prin „accident” se înțelege un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat sau un lanț specific de asemenea evenimente care are consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele; l) prin „accident grav” se înțelege orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; prin „pagube importante” se înțeleg pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un total echivalent de cel puțin 2 milioane EUR; m) prin „incident” se înțelege orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare; n) prin „investigație” se înțelege un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analiza informațiilor, precum și concluzii, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță; o) prin „cauze” se înțeleg acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții, ori o combinație a acestora, care au dus la accident sau incident; p) prin „Agenția Feroviară Europeană” se înțelege agenția comunitară pentru siguranță feroviară și interoperabilitate; q) prin „organisme notificate” se înțeleg organismele care sunt responsabile cu evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a constituenților de interoperabilitate sau cu evaluarea procedurii „CE” pentru verificarea subsistemelor, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean; r) prin „constituenți de interoperabilitate” se înțelege orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau destinate încorporării într-un subsistem de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză sau convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean. Conceptul de „constituent” acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, cum ar fi programele de calculator.			
4	1. Statele membre se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită	4	(l) Siguranța feroviară este în general menținută și, când este posibil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de			

	în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea legislației comunitare și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave. Statele membre se asigură că normele de siguranță sunt stabilite, aplicate și respectate în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european. 2. Statele membre se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistemice. 3. Statele membre se asigură că responsabilitatea exploatații sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține gestionarilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, obligându-le să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul, în cooperare, să aplice normele și standardele naționale de siguranță, precum și să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă. Fără să aducă atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, fiecare gestionar de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți. 4. Aceasta nu aduce atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, operator de vagoane, prestator de servicii și entitate achiziitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile și echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de întreprinderea feroviară și/sau gestionarul de infrastructură.		dezvoltarea legislației comunitare și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave. Normele de siguranță sunt stabilite, aplicate și respectate în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european. (2) Măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin seama de necesitatea unei abordări sistemice. (3) Responsabilitatea exploatații sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și operatorilor de transport feroviar, obligându-le să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare, să aplice normele și standardele naționale de siguranță, precum și să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta lege. Fără să aducă atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale în vigoare, fiecare administrator de infrastructură și fiecare operator de transport feroviar este responsabil de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți. (4) Prevederile alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, reparat de vagoane, prestator de servicii și entitate achiziitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile și echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de operatorul de transport feroviar și/sau administratorul de infrastructură.			
5	1. Pentru a facilita evaluarea atingerii OSC și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, statele membre colectează informații privind indicatorii de siguranță comuni (ISC) prin rapoarte anuale ale autorităților de siguranță prevăzute în art. 18. Primul an de referință pentru ISC este 2006; aceștia sunt raportați în raportul anual pentru anul următor. ISC sunt stabiliți în conformitate cu anexa I. 2. Înainte de 30 aprilie 2009 anexa I este revizuită în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2), în special pentru a include definiții comune ale ISC și metode comune de calculare a costurilor accidentelor.	5	(1) Prin raportul anual al autorității de siguranță prevăzute în art. 18 se colectează informații privind indicatorii de siguranță comuni, denumiți în continuare ISC în vederea facilitării evaluării atingerii OSC și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare. Primul an de referință pentru ISC este 2006, fiind raportați în raportul anual pentru anul următor. ISC sunt stabiliți în conformitate cu anexa nr. 1. (2) Înainte de 30 aprilie 2009, anexa nr. 1 va fi revizuită în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2), în special pentru a include definiții comune ale ISC și metode comune de calculare a costurilor accidentelor.			
6	1. Un prim set de MSC, acoperind cel puțin metodele descrise în alin. (3) lit. (a), este adoptat de Comisie, înainte de 30 aprilie 2008, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). Acestea se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Un al doilea set de MSC, acoperind restul de metode descrise în alin. (3), este adoptat de Comisie, înainte de 30 aprilie 2010, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). Acestea se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. 2. Proiectele de MSC și proiectele de MSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). Proiectele de MSC se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre. 3. MSC descriu modul în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor	6	(1) Un prim set de MSC, acoperind cel puțin metodele descrise în alin. (3) lit. a), va fi adoptat de Comisia Europeană, înainte de 30 aprilie 2008, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2) și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Un al doilea set de MSC, acoperind restul de metode descrise în alin. (3), va fi adoptat de Comisia Europeană, înainte de 30 aprilie 2010, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. (2) Proiectele de MSC și proiectele de MSC revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). Proiectele de MSC se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre ale Uniunii Europene. (3) MSC descriu modul în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt			

	de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente: a) evaluarea riscului și metode de evaluare, b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță emise în conformitate cu art. 10 și 11, și c) în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante. 4. MSC sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2), ținând cont de experiența câștigată din aplicarea lor și de dezvoltarea globală a securității feroviare și a obligațiilor statelor membre prevăzute în art. 4 alin. (1). 5. Statele membre efectuează orice modificări necesare la normele lor naționale de siguranță ținând cont de adoptarea și revizuirea MSC.		evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente: d) evaluarea riscului și metode de evaluare; e) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță emise în conformitate cu art. 10 și 11; f) în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante. (4) MSC sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2), ținând seama de experiența câștigată din aplicarea lor și de dezvoltarea globală a securității feroviare și a obligațiilor statelor membre. (5) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului aprobă sau propune spre aprobare, după caz, orice modificări necesare la normele naționale de siguranță ținând seama de adoptarea și revizuirea MSC. (6) MSC prevăzute la alin. (1) se transpun în legislația națională, se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și se publică în Monitorul Oficial al României.			
7	1. OSC sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol. 2. Proiectele de OSC și proiectele de OSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). 3. Primul set de proiecte de OSC se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar nu sunt reduse în nici un stat membru. Acestea sunt adoptate de Comisie, înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2) și sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Al doilea set de proiecte de OSC se bazează pe experiența câștigată cu primul set de OSC și din punerea sa în aplicare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. Ele sunt adoptate de Comisie, înainte de 30 aprilie 2011, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2) și sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Toate propunerile de proiecte de OSC și OSC revizuite reflectă obligațiile statelor membre stabilite în art. 4 alin. (1). Aceste propuneri sunt însoțite de o evaluare a costurilor și beneficiilor estimate, indicând impactul lor probabil pentru toți operatorii și agenții economici implicați, precum și impactul lor în ceea ce privește acceptarea riscului în societate. Propunerile conțin un calendar de punere în aplicare graduală, dacă este cazul, în special pentru a se ține cont de natura și amploarea investițiilor necesare pentru aplicarea acestora. Acestea analizează impactul posibil asupra STI pentru subsisteme și cuprind, dacă este cazul, propuneri semnificative de modificare a STI. 4. OSC definesc nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar și de sistem ca întreg în fiecare stat membru, exprimate în criterii de acceptare a riscului pentru: (a) riscuri individuale referitoare la călători, personal, inclusiv personalul contractanților, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă	7	(1) OSC sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol. (2) Proiectele de OSC și proiectele de OSC revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). (3) Primul set de proiecte de OSC se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar nu sunt reduse în nici un stat membru al Uniunii Europene. Acestea vor fi adoptate de Comisia Europeană, înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2) și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Al doilea set de proiecte de OSC se bazează pe experiența câștigată cu primul set de OSC și din punerea sa în aplicare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. Ele sunt adoptate de Comisia Europeană, înainte de 30 aprilie 2011, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2) și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Toate propunerile de proiecte de OSC și OSC revizuite reflectă obligațiile statelor membre. Aceste propuneri sunt însoțite de o evaluare a costurilor și beneficiilor estimate, indicând impactul lor probabil pentru toți operatorii și agenții economici implicați, precum și impactul lor în ceea ce privește acceptarea riscului în societate. Propunerile conțin un calendar de punere în aplicare graduală, dacă este cazul, în special pentru a se ține seama de natura și amploarea investițiilor necesare pentru aplicarea acestora. Acestea analizează impactul posibil asupra STI pentru subsisteme și cuprind, dacă este cazul, propuneri semnificative de modificare a STI. (4) OSC definesc nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar și de sistem ca întreg în fiecare stat membru al Uniunii Europene, exprimate în criterii de acceptare a riscului pentru: a) riscuri individuale referitoare la călători, personal, inclusiv personalul contractanților, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente de răspundere civilă, riscuri			

	atingere normelor naționale și internaționale existente de răspundere civilă, riscuri individuale legate de persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare; (b) riscuri sociale. 5. OSC sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2), ținând cont de dezvoltarea globală a siguranței feroviare. 6. Statele membre fac toate modificările necesare la normelor lor naționale de siguranță pentru a atinge cel puțin OSC și orice OSC revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Statele membre notifică aceste norme Comisiei în conformitate cu art. 8 alin. (3).		individuale legate de persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare; b) riscuri sociale. (5) OSC sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2), ținând seama de dezvoltarea globală a siguranței feroviare. (6) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului aprobă sau propune spre aprobare, după caz, modificările necesare la normele naționale de siguranță pentru a atinge cel puțin OSC și orice OSC revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. România notifică aceste norme Comisiei Europene în conformitate cu art. 8 alin. (3) și (4). (7) OSC prevăzute la alin. (3) și (5) se transpun în legislația națională, se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și se publică în Monitorul Oficial al României.		
8	1. În aplicarea prezentei directive, statele membre instituie norme naționale obligatorii de siguranță și se asigură că acestea sunt publicate și puse la dispoziția tuturor gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, solicitanților de certificat de siguranță și solicitanților unei autorizații de siguranță într-un limbaj clar care poate fi înțeles de părțile în cauză. 2. Înainte de 30 aprilie 2005 statele membre notifică Comisia cu privire la toate normele de siguranță naționale în vigoare, stabilite în anexa II și indică domeniul lor de aplicare. În plus, notificarea furnizează informații cu privire la conținutul principal al normelor, cu trimitere la textele juridice, forma legislației și organismul sau organizația responsabilă de publicarea sa. 3. Cel târziu la patru ani după intrarea în vigoare a prezentei directive, agenția evaluează modul în care normele de siguranță naționale sunt publicate și aduse la cunoștință în conformitate cu alin. (1). De asemenea, face recomandările corespunzătoare către Comisie pentru publicarea acestor norme, pentru a face mai ușor accesibile informațiile relevante. 4. Statele membre notifică imediat Comisia cu privire la orice modificare a normelor de siguranță naționale notificate și cu privire la orice asemenea normă nouă care ar putea fi adoptată, cu excepția cazului în care norma se referă în întregime la punerea în aplicare a STI. 5. Pentru a păstra la minimum introducerea unor norme naționale specifice noi și astfel pentru a împiedica crearea altor bariere, precum și în vederea armonizării treptate a normelor de siguranță, Comisia monitorizează introducerea de către statele membre a unor noi norme naționale. 6. Dacă, după adoptarea STI, un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță nouă care necesită un nivel de siguranță mai ridicat decât STI, ori dacă un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță națională nouă care poate afecta operațiunile întreprinderilor feroviare din alte state membre pe teritoriul statului membru în cauză, statul membru consultă toate părțile interesate în timp util și se aplică procedura de la alin. (7). 7. Statul membru prezintă Comisiei, pentru examinare, proiectul de normă de siguranță, explicând motivele introducerii acesteia. Dacă Comisia constată că proiectul de normă de siguranță este incompatibil cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC, ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, este adoptată o decizie, adresată	8	(1) În aplicarea prezentei legi, se vor stabili norme naționale obligatorii de siguranță care vor fi publicate și puse la dispoziția tuturor administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, solicitanților de certificat de siguranță și solicitanților unei autorizații de siguranță, într-un limbaj clar, care poate fi înțeles de părțile în cauză. (2) Înainte de aderarea la Uniunea Europeană, România notifică Comisia Europeană cu privire la toate normele naționale de siguranță în vigoare, stabilite în anexa nr. 2 și indică domeniul lor de aplicare și informații cu privire la conținutul principal al normelor, cu trimitere la textele juridice, forma legislației și organismul sau organizația responsabilă de publicarea sa. (3) Cel târziu până la 30 aprilie 2008, Agenția Feroviară Europeană evaluează modul în care normele naționale de siguranță sunt publicate și aduse la cunoștință în conformitate cu alin. (1) și face recomandările corespunzătoare către Comisia Europeană pentru publicarea acestor norme, pentru a face mai ușor accesibile informațiile relevante. (4) România notifică imediat Comisia Europeană cu privire la orice modificare a normelor naționale de siguranță notificate și cu privire la orice asemenea normă nouă care ar putea fi adoptată, cu excepția cazului în care norma se referă în întregime la punerea în aplicare a STI. (5) Pentru a se limita introducerea unor norme naționale specifice noi și astfel pentru a împiedica crearea altor bariere, precum și în vederea armonizării treptate a normelor de siguranță, Comisia Europeană monitorizează introducerea de către statele membre a unor noi norme naționale. (6) În cazul în care, după adoptarea STI, România intenționează să introducă o normă națională de siguranță nouă care necesită un nivel de siguranță mai ridicat decât STI, ori dacă intenționează să introducă o normă națională de siguranță nouă care poate afecta operațiunile operatorilor de transport feroviar din alte state membre ale Uniunii Europene pe teritoriul României, România consultă toate părțile interesate în timp util aplicând procedura de la alin. (7). (7) În cazul introducerii pentru examinare a unui proiect de normă națională de siguranță nouă, România o prezintă Comisiei Europene, explicând motivele introducerii acesteia, procedându-se astfel: a) Dacă Comisia Europeană constată că proiectul de normă națională de siguranță este incompatibil cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC, ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, este adoptată o decizie, adresată României, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2);		

	statului membru în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). În cazul în care Comisia are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea proiectului de normă de siguranță cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC, ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, Comisia informează imediat statul membru în cauză, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la adoptarea unei decizii, într-o perioadă de șase luni, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2).		b) În cazul în care Comisia Europeană are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea proiectului de normă națională de siguranță cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC, ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, Comisia Europeană informează imediat România, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la adoptarea unei decizii, într-o perioadă de șase luni, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2).			
9	1. Gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin OSC, este în conformitate cu normele de siguranță naționale descrise în art. 8 și anexa II și cu cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MSC. 2. Sistemul de management al siguranței îndeplinește cerințele și cuprinde elementele prevăzute în anexa III, adaptate la caracterul, întinderea și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere și material și utilizarea contractanților. Fără să aducă atingere normelor existente de răspundere civilă, naționale și internaționale, sistemul de gestionare a riscului ia de asemenea în considerare, dacă este adecvat și rezonabil, riscurile ce decurg din activitățile altor părți. 3. Sistemul de management al siguranței al unui gestionar de infrastructură ia în considerare efectele operațiunilor diferitelor întreprinderi feroviare asupra rețelei și prevede ca toate întreprinderile feroviare să funcționeze în conformitate cu STI și normele de siguranță naționale și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță. În plus, acesta este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale gestionarului de infrastructură cu toate întreprinderile feroviare care funcționează pe infrastructura sa. 4. În fiecare an, toți gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă autorității de siguranță, înainte de 30 iunie, un raport anual de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține: (a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță; (b) elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a ISC prevăzuți în anexa I, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare; (c) rezultatele auditurilor de siguranță interne; (d) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare.	9	(1) Administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin OSC, este în conformitate cu normele naționale de siguranță obligatorii descrise în art. 8 și anexa nr. 2 și cu cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MSC. (2) Sistemul de management al siguranței îndeplinește cerințele și cuprinde elementele prevăzute în anexa nr. 3, adaptate la caracterul, întinderea și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea administratorului infrastructurii sau a operatorului de transport feroviar, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere și material și utilizarea contractanților. Fără să aducă atingere normelor existente de răspundere civilă, naționale și internaționale, sistemul de gestionare a riscului ia de asemenea în considerare, dacă este adecvat și acceptabil, riscurile ce decurg din activitățile altor părți. (3) Sistemul de management al siguranței al unui administrator de infrastructură ține seama de efectele operațiunilor diferiților operatori de transport feroviar asupra rețelei și prevede ca toți operatorii de transport feroviar să funcționeze în conformitate cu STI și normele de siguranță naționale și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță. În plus, acesta este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale administratorului de infrastructură cu toți operatorii de transport feroviar care funcționează pe infrastructura sa. (4) Toți administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar prezintă anual autorității de siguranță, înainte de 30 iunie, un raport anual de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține: (e) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță; (f) elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a ISC prevăzuți în anexa nr. 1, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare; (g) rezultatele auditurilor de siguranță interne; (a) observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare.			
10	1. Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, o întreprindere feroviară trebuie să dețină un certificat de siguranță prevăzut în prezentul capitol. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară a unui stat membru sau numai o parte definită a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară și-a instituit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în STI și altă legislație comunitară relevantă și în	10	(1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță prevăzut în prezentul capitol. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte definită a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a instituit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în STI și altă legislație comunitară relevantă și în normele de siguranță naționale pentru a			

normele de siguranță naționale pentru a controla riscurile și a funcționa în siguranță pe rețea. 2. Certificatul de siguranță cuprinde: (a) certificare confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderii feroviare, descris în art. 9 și anexa III și (b) certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințe specifice necesare pentru funcționarea sigură a rețelei relevante. Cerințele pot include aplicarea de STI și norme naționale de siguranță, acceptarea certificatelor personalului și autorizarea de a admite în circulație materialul rulant utilizat de întreprinderea feroviară. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de întreprinderea feroviară, descrisă în anexa IV. 3. Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară își stabilește prima dată activitățile acordă certificarea în conformitate cu alin. (2). Certificarea acordată în conformitate cu alin. (2) trebuie să specifice tipul și amploarea operațiunilor feroviare acoperite. Certificarea acordată în conformitate cu alin. (2) lit. (a) este valabilă în întreaga Comunitate pentru operațiuni echivalente de transport feroviar. 4. Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară intenționează să presteze servicii suplimentare de transport feroviar acordă certificarea națională suplimentară necesară în conformitate cu alin. (2) lit. (b). 5. Certificatul de siguranță este reînnoit la cererea întreprinderii feroviare, la intervale care nu depășesc cinci ani. Acesta este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau extinderii operațiunii. Deținătorul certificatului de siguranță informează fără întârziere autoritatea de siguranță competentă cu privire la toate modificările majore aduse condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță. În plus, notifică autoritatea de siguranță competentă la orice introducere de categorii noi de personal sau tipuri noi de material rulant. Autoritatea de siguranță poate cere ca partea relevantă a certificatului de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă autoritatea de siguranță constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru o certificare emisă, revocă partea (a) și/sau (b) a certificatului, motivându-și decizia. Autoritatea de siguranță care a revocat o certificare națională suplimentară acordată în conformitate cu alin. (4) informează prompt autoritatea de siguranță care a acordat certificarea în conformitate cu alin. (2) lit. (a) din decizia sa. În mod similar, o autoritate de siguranță trebuie să revoce un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale. 6. Autoritatea de siguranță informează agenția în termen de o lună cu privire la certificatele de siguranță prevăzute în alin. (2) lit. (a) care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale. 7. Înainte de 30 aprilie 2009 agenția evaluează dezvoltarea certificării de	controla riscurile și a funcționa în siguranță pe rețea. (2) Certificatul de siguranță cuprinde: a) certificare confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar prevăzut la art. 9 și anexa nr. 3 și b) certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru a îndeplini cerințe specifice necesare pentru funcționarea sigură a rețelei implicate. Cerințele pot include aplicarea de STI și norme naționale de siguranță, acceptarea certificatelor personalului și autorizarea de a admite în circulație materialul rulant utilizat de operatorul de transport feroviar. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de operatorul de transport feroviar, descrisă în anexa nr. 4. (3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română acordă certificarea de siguranță prevăzută la alin. (2) operatorilor de transport feroviar care își stabilesc prima dată activitățile pe teritoriul României. Certificarea acordată în conformitate cu alin. (2) trebuie să specifice tipul și amploarea operațiunilor feroviare acoperite. Certificarea prevăzută la alin. (2) lit. a) este valabilă în întreaga Comunitate pentru operațiuni echivalente de transport feroviar. (4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română acordă o certificare națională suplimentară, în conformitate cu prevederile alin. (2) lit. b), operatorilor feroviari care intenționează să presteze servicii suplimentare de transport feroviar. (5) Certificatul de siguranță este reînnoit la cererea operatorului de transport feroviar, la intervale care nu depășesc cinci ani și este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau extinderii operațiunii. Deținătorul certificatului de siguranță informează fără întârziere Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la toate modificările majore aduse condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță și notifică Autoritatea de Siguranță Feroviară Română la orice introducere de categorii noi de personal sau tipuri noi de material rulant. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere ca partea relevantă a certificatului de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru o certificare emisă, revocă partea a) și/sau b) a certificatului de siguranță, motivându-și decizia. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a revocat o certificare națională suplimentară, acordată în conformitate cu alin. (4), informează prompt autoritatea de siguranță care a acordat certificarea în conformitate cu alin. (2) lit. a) din decizia sa. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română revocă un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale. (6) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția Feroviară Europeană în termen de o lună cu privire la certificatele de siguranță prevăzute la alin. (2) lit. a), care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate, menționând denumirea și adresa operatorului de transport feroviar, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale. (7) Înainte de 30 aprilie 2009 Agenția Feroviară Europeană evaluează dezvoltarea certificării de siguranță și prezintă Comisiei Europene un raport cu recomandări privind strategia de trecere la un certificat de siguranță comunitar unic. Comisia Europeană ia măsuri corespunzătoare pe baza recomandării.			
--	---	--	--	--

	siguranță și prezintă Comisiei un raport cu recomandări privind o strategie de trecere la un certificat de siguranță comunitar unic. Comisia ia măsuri corespunzătoare pe baza recomandării.					
11	1. Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, gestionarul de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea autorității de siguranță din statul membru în care este stabilit. Autorizația de siguranță cuprinde: (a) autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al managerului de infrastructură, descris în art. 9 și anexa III și (b) autorizație confirmând acceptarea dispozițiilor gestionarului de infrastructură de a îndeplini cerințe specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare. 2. Autorizația de siguranță este reînnoită la cererea gestionarului de infrastructură, la intervale care nu depășesc cinci ani. Aceasta este actualizată în întregime sau parțial oricând au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalizării sau aprovizionării cu energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a acesteia. Deținătorul autorizației de siguranță informează fără întârziere autoritatea de siguranță cu privire la toate aceste modificări. Autoritatea de siguranță poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă autoritatea de siguranță constată că un gestionar de infrastructură autorizat nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, motivându-și deciziile. 3. Autoritatea de siguranță informează agenția în termen de o lună cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa gestionarului de infrastructură, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.	11	(1) Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, administratorii de infrastructură din România trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română. Autorizația de siguranță cuprinde: a) autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură, prevăzut în art. 9 și anexa nr. 3 și b) autorizație confirmând acceptarea dispozițiilor administratorului de infrastructură de a îndeplini cerințe specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare. (2) Autorizația de siguranță este reînnoită la cererea administratorului de infrastructură, la intervale care nu depășesc cinci ani și este actualizată în întregime sau parțial oricând au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalizării sau aprovizionării cu energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a acesteia. Deținătorul autorizației de siguranță informează fără întârziere Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la toate aceste modificări. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că un administrator de infrastructură autorizat nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, motivându-și deciziile. (3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția Feroviară Europeană în termen de o lună cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate, menționând denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.			
12	1. Autoritatea de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea certificării de siguranță sau a autorizației de siguranță și în orice caz nu mai târziu de patru luni după prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare cerute de autoritatea de siguranță. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații sunt prezentate prompt. 2. Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și prezentarea de cereri de către întreprinderi feroviare din alte state membre, autoritatea de siguranță oferă îndrumări detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță. Aceasta enumeră toate cerințele care au fost stabilite în sensul art. 10 alin. (2) și pune la dispoziția solicitantului toate documentele relevante. Sunt oferite îndrumări speciale întreprinderilor feroviare care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată definită a infrastructurii, identificând în mod specific normele care sunt valabile pentru partea în cauză.	12	(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea certificării de siguranță sau a autorizației de siguranță și în orice caz nu mai târziu de patru luni după prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare pe care le-a solicitat. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații sunt prezentate la termenul solicitat. (2) Pentru a facilita înființarea de noi operatori de transport feroviar și prezentarea, începând cu data aderării României la Uniunea Europeană, de cereri de către operatori de transport feroviar din alte state membre ale Uniunii Europene, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română oferă îndrumări detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță prin prezentarea tuturor cerințelor care au fost stabilite în sensul art. 10 alin. (2) și punerea la dispoziția solicitantului a tuturor documentelor relevante. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română oferă îndrumări speciale operatorilor de transport feroviar care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată definită a infrastructurii.			

	3. Un document de îndrumare, descriind și explicând cerințele pentru certificatele de siguranță și enumerând documentele care trebuie prezentate, este pus în mod gratuit la dispoziția solicitanților. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba cerută de autoritatea de siguranță.		identificând în mod specific normele care sunt valabile pentru partea în cauză. (3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română pune în mod gratuit la dispoziția solicitanților un document de îndrumare, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru certificatele de siguranță și sunt enumerate documentele care trebuie prezentate. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba română.			
13	1. Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare care solicită un certificat de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de tren și personalul care însoțește trenurile, atunci când această formare este necesară pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță. Serviciile oferite trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare. De asemenea, statele membre se asigură că gestionarii de infrastructură și personalul lor care efectuează sarcini de siguranță vitale beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare. Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces la această certificare dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță. Autoritatea de siguranță se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele de siguranță stabilite în STI sau normele de siguranță naționale descrise în art. 8 și anexa II. 2. Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unei singure întreprinderi feroviare sau ale gestionarului de infrastructură, statele membre se asigură că acestea sunt puse la dispoziția altor întreprinderi feroviare la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit. 3. La recrutarea de noi mecanici de tren, de personal însoțitor la bordul trenurilor și personal care efectuează sarcini de siguranță vitale, întreprinderile feroviare trebuie să poată lua în considerare orice formare, calificări și experiență câștigate anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest sens, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la, să obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența. 4. În orice caz, fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură este responsabil de nivelul formării și de calificările personalului său care desfășoară munci legate de siguranță, prevăzute în art. 9 și anexa III.	13	(1) Operatorii de transport feroviar care solicită un certificat de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de tren și personalul care însoțește trenurile, atunci când această formare este necesară pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță. Serviciile oferite trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare. Administratorii de infrastructură și personalul lor care efectuează sarcini de siguranță vitale beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare. Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, operatorii de transport feroviar au acces la această certificare dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele de siguranță stabilite în STI sau normele de siguranță naționale prevăzute la art. 8 și anexa nr. 2. (2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unui singur operator de transport feroviar sau ale administratorului de infrastructură, acestea sunt puse la dispoziția altor operatori de transport feroviar la un preț nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit. (3) La recrutarea de noi mecanici de tren, de personal însoțitor la bordul trenurilor și alt personal care efectuează sarcini de siguranță vitale, operatorii de transport feroviar trebuie să ia în considerare orice formare, calificări și experiență câștigate anterior de către alți operatori de transport feroviar. În această situație, persoanele implicate sunt îndreptățite să aibă acces să obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența. (4) În oricare situație, fiecare operator de transport feroviar și fiecare administrator de infrastructură este responsabil de nivelul formării și de calificările personalului său care desfășoară munci legate de siguranță, prevăzute la art. 9 și anexa nr. 3.			
14	1. Materialul rulant care a fost autorizat să fie introdus în circulație într-un stat membru în conformitate cu art. 10 alin. (2) lit. (b) și care nu este acoperit în întregime de STI relevante este autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru sau alte state membre în conformitate cu prezentul articol, dacă acest stat sau aceste state solicită o autorizație. 2. Întreprinderea feroviară care solicită autorizația de a admite în circulație material rulant în alt stat membru prezintă un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau tipul de material rulant autorității de siguranță relevante, indicând utilizarea preconizată pe rețea. Dosarul conține	14	(1) Începând cu data aderării României la Uniunea europeană, materialul rulant care a fost autorizat să fie introdus în circulație într-un stat membru al Uniunii Europene în conformitate cu art. 10 alin. (2) lit. b) și care nu este acoperit în întregime de STI relevante, este autorizat să fie introdus în circulație în România în conformitate cu prezentul articol, dacă a obținut o autorizație de admitere în circulație a materialului rulant. (2) Operatorul de transport feroviar care solicită autorizația de admitere în circulație a materialului rulant în România, prezintă Autorității de Siguranță Feroviară Română un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau tipul de			

	următoarele informații: (a) dovada că materialul rulant a fost autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru și documente care indică istoricul exploatarei, întreținerii și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice întreprinse după autorizare; (b) date tehnice relevante, program de întreținere și caracteristici operaționale cerute de autoritatea de siguranță și necesare pentru autorizația complementară a acestuia; (c) dovezi privind caracteristicile tehnice și operaționale care arată că materialul rulant este în conformitate cu sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare și de control și comandă, ecartamentul liniilor și gabaritele infrastructurii, sarcina maxim admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei; (d) informații privind derogările de la normele de siguranță naționale care sunt necesare pentru acordarea autorizației și dovezi, bazate pe evaluarea riscului, indicând că acceptarea materialului rulant nu introduce riscuri inutile în rețea. 3. Autoritatea de siguranță poate cere efectuarea de încercări pe rețea pentru a verifica conformitatea cu respectivi parametri prevăzuți în alin. (2) lit. (c) și în acest caz prescrie amplasarea și conținutul acestora. 4. Autoritatea de siguranță adoptă decizia privind o solicitare în conformitate cu prezentul articol fără întârziere și cel târziu la patru luni după prezentarea dosarului tehnic complet, inclusiv documentația încercărilor. Certificatul de autorizare poate conține condiții de utilizare și alte restricții.		material rulant, indicând utilizarea preconizată pe rețea. Dosarul conține următoarele informații: a) dovada că materialul rulant a fost autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru și documente care indică istoricul exploatarei, întreținerii și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice întreprinse după autorizare; b) date tehnice relevante, program de întreținere și caracteristici operaționale cerute de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și necesare pentru autorizația complementară a acestuia; c) dovezi privind caracteristicile tehnice și operaționale care arată că materialul rulant este în conformitate cu sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare și de control și comandă, ecartamentul liniilor și gabaritele infrastructurii, sarcina maxim admisă pe osie și alte constrângeri ale rețelei; d) informații privind derogările de la normele de siguranță naționale care sunt necesare pentru acordarea autorizației și dovezi, bazate pe evaluarea riscului, indicând că acceptarea materialului rulant nu introduce riscuri inutile în rețea. (3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere efectuarea de încercări pe rețea pentru a verifica conformitatea cu parametrii prevăzuți în alin. (2) lit. c) și în acest caz prescrie amplasarea și conținutul acestora. (4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă decizia privind o solicitare în conformitate cu prezentul articol, fără întârziere și cel târziu la patru luni după prezentarea dosarului tehnic complet, inclusiv documentația încercărilor. Certificatul de autorizare poate conține condiții de utilizare și alte restricții.			
15	1. Deciziile privind cerințele armonizate comune în conformitate cu art. 10 alin. (2) lit. (b) și anexa IV și un format comun pentru documentele de îndrumare a cererii se adoptă înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). 2. Agenția recomandă cerințe armonizate comune și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitărilor în temeiul unui mandat care este adoptat în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2).	15	(1) Deciziile privind cerințele armonizate comune, în conformitate cu art. 10 alin. (2) lit. b) și anexa nr. 4, și un format comun pentru documentele de îndrumare a cererii se adoptă înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). (2) Agenția Feroviară Europeană recomandă cerințe armonizate comune și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitărilor în temeiul unui mandat care este adoptat în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2).			
16	1. Fiecare stat membru instituie o autoritate de siguranță. Această autoritate poate fi ministerul însărcinat cu chestiunile de transport și este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice întreprindere feroviară, gestionar de infrastructură și entitate achizitoare. 2. Autorității de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele sarcini: a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar de mare viteză transeuropean în conformitate cu art. 14 din Directiva 96/48/CE și verificarea exploatarei și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante; b) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar convențional transeuropean în	16	(1) Se înființează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant și entitate achizitoare. (2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îndeplinește cel puțin următoarele atribuții: h) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar de mare viteză transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și verificarea exploatarei și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante; i) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar convențional transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de			

	conformitate cu art. 14 din Directiva 2001/16/CE și verificarea exploatării și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante; c) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale cerute de art. 12 din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE; d) autorizarea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de o STI; e) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță acordate în conformitate cu art. 10 și 11 și verificarea îndeplinirii condițiilor stabilite în acestea și a faptului că gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau național; f) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță; g) supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național, instituit în conformitate cu art. 14 din Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE, sunt precise și actualizate; 3. Sarcinile prevăzute în alin. (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către un gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară sau entitate achizitoare.	transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean și verificarea exploatării și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante; j) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale cerute de art. 12 din Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean; k) autorizarea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de o STI; l) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță acordate în conformitate cu art. 10 și 11 și verificarea îndeplinirii condițiilor stabilite în acestea și a faptului că administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau național; m) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță; n) supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național, instituit în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean, sunt precise și actualizate. (3) Atribuțiile prevăzute la alin. (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către un administrator de infrastructură, operatori de transport feroviar sau entitate achizitoare. (4) Conducerea Autorității de Siguranță Feroviară Română este asigurată de un director. (5) Numirea, revocarea și salarizarea directorului Autorității de Siguranță Feroviară Română se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. (6) Se înființează Organismul Notificat Feroviar Român, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul Notificat Feroviar Român îndeplinește atribuțiile de organism notificat, prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean și de Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză. Organismul Notificat Feroviar Român este independent în organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant și entitate achizitoare. (7) Conducerea Organismului Notificat Feroviar Român este asigurată de un director. (8) Numirea, revocarea și salarizarea directorului Organismului Notificat Feroviar Român se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor,			
--	---	---	--	--	--

			construcțiilor și turismului.			
17	1. Autoritatea de siguranță își îndeplinește sarcinile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent. În special, permite tuturor părților să fie ascultate și își motivează deciziile. Răspunde prompt la cereri și solicitări, comunică cererile sale de informații fără întârziere și adoptă toate deciziile în termen de patru luni după furnizarea tuturor informațiilor cerute. Poate cere în orice moment asistența tehnică a gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii sarcinilor prevăzute în art. 16. În procesul elaborării cadrului de reglementare național, autoritatea de siguranță consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv gestionarii de infrastructură, întreprinderile feroviare, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului. 2. Autoritatea de siguranță este liberă să desfășoare toate inspecțiile și anchetele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale și i se acordă acces la toate documentele și incintele relevante, la instalațiile și echipamentele gestionarilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare. 3. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritatea de siguranță sunt supuse controlului judiciar. 4. Autoritățile de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor lor de luare a deciziilor. Cooperarea lor urmărește în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare cărora li s-au acordat trase internaționale în conformitate cu procedura stabilită în art. 15 din Directiva 2001/14/CE. Agenția sprijină autoritățile de siguranță în aceste sarcini.	17	(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își îndeplinește atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent, asigurând ascultarea tuturor părților și motivarea deciziilor. Răspunde prompt la cereri și solicitări, comunică cererile sale de informații fără întârziere și adoptă toate deciziile în termen de patru luni de la furnizarea tuturor informațiilor solicitate. Poate cere în orice moment asistența tehnică a administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii sarcinilor prevăzute în art. 16. În procesul elaborării cadrului de reglementare național, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv administratorii de infrastructură, operatorii de transport feroviar, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului. (2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este liberă să desfășoare toate inspecțiile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale și i se acordă acces la toate documentele și incintele relevante, la instalațiile și echipamentele administratorilor de infrastructură și ale operatorilor de transport feroviar. (3) Contestațiile împotriva deciziilor luate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se soluționează, potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ. (4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu autoritățile de siguranță din statele membre ale Uniunii Europene în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor de luare a deciziilor. Cooperarea lor urmărește în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a operatorilor de transport feroviar cărora li s-au acordat trase internaționale în conformitate cu procedura stabilită în art. 15 din Directiva 2001/14/CE. Agenția Feroviară Europeană sprijină autoritățile de siguranță în realizarea acestor sarcini.			
18	În fiecare an, autoritatea de siguranță publică un raport anual privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției până la 30 septembrie cel târziu. Raportul cuprinde informații privind următoarele: (a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ISC stabiliți în anexa I; (b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară; (c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță; (d) rezultate și experiență referitoare la controlarea gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare.	18	În fiecare an, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română publică în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române - AFER un raport anual privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției Feroviare Europene cel mai târziu până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele: a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul României a ISC stabiliți în anexa nr. 1; b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară; c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță; d) rezultate și experiență referitoare la controlarea administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar.			
19	1. Statele membre se asigură că organismul de anchetă prevăzut în art. 21 desfășoară o anchetă după accidente grave pe sistemul feroviar, obiectivul acestuia fiind posibila îmbunătățire a siguranței feroviare și prevenirea accidentelor. 2. În plus față de accidentele grave, organismul de anchetă prevăzut în art. 21 poate ancheta acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene.	19	(1) Organismul de Investigare Feroviar Român, prevăzut în art. 21, desfășoară o investigație a accidentelor grave în sistemul feroviar, obiectivul acestuia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor. (2) Organismul de Investigare Feroviar Român prevăzut la art. 21, poate investiga, în plus față de accidentele grave, acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene. Organismul de Investigare Feroviar Român decide, după cum consideră adecvat, dacă se			

	Organismul de anchetă decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o anchetă a unui asemenea accident sau incident. În decizia sa ține cont de următoarele: (a) gravitatea accidentului sau incidentului; (b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul; (c) impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar, și (d) cereri ale gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității de siguranță sau ale statelor membre. 3. Amploarea anchetelor și procedura de urmat la desfășurarea acestor anchete este determinată de organul de anchetă, ținând cont de principiile și obiectivele art. 20 și 22 și în funcție de lecțiile pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței. 4. Ancheta nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.		întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident, ținând seama în decizia sa de următoarele: a) gravitatea accidentului sau incidentului; b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul; c) impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar, și d) cereri ale administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene. (3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații este determinată de Organismul de Investigare Feroviar Român, ținând seama de principiile și obiectivele prevăzute la art. 20 și 22 și în funcție de învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței. (4) Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.			
20	1. Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, statutul juridic al anchetei care va permite anchetatorilor principali să-și îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. 2. În conformitate cu legislația în vigoare în statele membre și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, anchetatorilor li se acordă cât se poate de repede: a) acces la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare; b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a epavelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei; c) accesul la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului; d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor; e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident; f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori; g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de gestionarul de infrastructură, întreprinderile feroviare și autoritatea de siguranță. 3. Ancheta este realizată independent de orice anchetă judiciară.	20	(1) Investigația are statut juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să-și îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. (2) În conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor li se acordă cât se poate de repede: a) acces la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare; b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și a îndepărtării controlate a epavelor, instalațiilor sau componentelor infrastructurii în vederea examinării sau analizei; c) accesul la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului; d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor; e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident; f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori; g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română. (3) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară. (4) În realizarea investigației, Organismul de Investigare Feroviar Român poate, în caz de nevoie, apela la specialiști din domenii conexe.			
21	1. Fiecare stat membru se asigură că anchetele accidentelor și incidentelor prevăzute în art. 19 sunt desfășurate de un organism permanent, care include cel puțin un anchetator capabil să îndeplinească funcția de anchetator principal în cazul unui accident sau incident. Acest organism este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarificare, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate	21	Se înființează Organismul de Investigare Feroviar Român, organism permanent, independent în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul de Investigare Feroviar Român este însărcinat cu investigarea accidentelor și incidentelor prevăzute în art. 19 și include cel puțin un investigator capabil să îndeplinească funcția de investigator principal în cazul unui accident sau incident.			

	organismului de anchetă. În plus, este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea de siguranță și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate. 2. Organismul de anchetă își îndeplinește sarcinile în mod independent de organizațiile prevăzute în alin. (1) și este capabil să obțină suficiente resurse în acest sens. Anchetatorilor săi li se acordă un statut care le asigură garanțiile necesare cu privire la independență. 3. Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și, dacă este cazul, autoritatea de siguranță, sunt obligate să raporteze imediat către organismul de anchetă accidentele și incidentele prevăzute în art. 19. Organismul de anchetă este capabil să răspundă la aceste rapoarte și să ia măsurile necesare pentru a lansa ancheta cel târziu la o săptămână după primirea raportului cu privire la accident sau incident. 4. Organismul de anchetă poate combina sarcinile în temeiul prezentei directive cu munca de anchetare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste anchete nu îi periclitează independența. 5. Dacă este necesar, organismul de anchetă poate cere asistența organismelor de anchetă din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări. 6. Statele membre pot încredința organismului de anchetă sarcina de desfășurare a anchetelor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute în art. 19. 7. Organismele de anchetă desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de anchetă, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. Agenția sprijină organismele de anchetă în această sarcină.		Organismul de Investigare Feroviar Român este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, operator de transport feroviar, organism de tarificare, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate Organismului de Investigare Feroviar Român. Organismul de Investigare Feroviar Român este independent din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate. (2) Organismul de Investigare Feroviar Român își îndeplinește sarcinile în mod independent de persoanele juridice prevăzute în alin. (1) și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi se bucură de totală independență în îndeplinirea sarcinilor de investigare care le revin. (3) Operatorii de transport feroviar, administratorii de infrastructură și, dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, sunt obligate să raporteze imediat către Organismul de Investigare Feroviar Român accidentele și incidentele prevăzute în art. 19. Organismul de Investigare Feroviar Român trebuie să răspundă la aceste rapoarte și să ia măsurile necesare pentru a lansa investigația cel târziu la o săptămână după primirea raportului cu privire la accident sau incident. (4) Organismul de Investigare Feroviar Român poate desfășura și alte sarcini stabilite prin hotărâre a Guvernului în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste investigații nu îi periclitează independența. (5) Organismul de Investigare Feroviar Român poate cere sau oferi asistență organismelor de investigare similare din alte state membre ale Uniunii Europene sau din partea Agenției Feroviare Europene pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări. (6) Prin hotărâre a Guvernului se poate încredința Organismul de Investigare Feroviar Român sarcina de desfășurare a investigațiilor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute în art. 19. (7) Organismul de Investigare Feroviar Român desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu organismele de investigare din statele membre, în scopul elaborării unor metode comune de investigare, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. Agenția Feroviară Europeană sprijină organismele de investigare în această sarcină. (8) Conducerea Organismului de Investigare Feroviar Român revine unui director. (9) Numirea, revocarea și salarizarea directorului Organismului de Investigare Feroviar Român se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.		
22	1. Un accident sau incident prevăzut în art. 19 este anchetat de organismul de anchetă al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele relevante convin care dintre acestea va desfășura ancheta sau convin să o desfășoare în cooperare. Celuialt organism i se permite în primul caz să participe la anchetă și să aibă acces la toate rezultatele acesteia. Organismele de anchetă din alt stat membru sunt invitate să participe la o anchetă oricând o întreprindere feroviară stabilită și licențiată în acel stat	22	(1) Un accident sau incident prevăzut în art. 19 este investigat de Organismul de Investigare Feroviar Român dacă a avut loc pe teritoriul României. În cazul în care nu este posibil să se stabilească dacă a avut loc pe teritoriul României sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între România și un alt stat membru al Uniunii Europene, organismele de investigare din cele două state convin care dintre acestea va desfășura investigația sau convin să o desfășoare în cooperare. Celuialt organism i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia. Organismele de investigare din alt stat membru sunt invitate să participe la o investigație		

	membru este implicată în accident sau incident. Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele relevante să desfășoare anchete în cooperare, în alte împrejurări. 2. Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de anchetă asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea anchetei. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de anchetat. 3. Ancheta se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. Gestionarul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea de siguranță, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la anchetă și mersul acesteia și, în măsura în care este practicabil, li se acordă posibilitatea de a-și prezenta opiniile și perspectivele în anchetă și li se permite să comenteze cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte. 4. Organismul de anchetă își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite gestionarului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.		oricând un operator de transport feroviar stabilit și licențiat în acel stat membru este implicat în accident sau incident. Prezentul alineat nu împiedică România și alt stat membru să convină ca organismele de investigare relevante să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări. (2) Pentru fiecare accident sau incident, Organismul de Investigare Feroviar Român asigură resursele corespunzătoare desfășurării investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Organismului de Investigare Feroviar Român, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de investigat. (3) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar implicați, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la investigație și mersul acesteia, acordându-se, la solicitarea acestora, posibilitatea de a-și prezenta opiniile și perspectivele în investigație și permițându-li-se să facă comentarii cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte, la cerere. (4) Organismul de Investigare Feroviar Român își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.			
23	1. O anchetă a unui accident sau incident prevăzut în art. 19 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor anchetei. Rapoartele descriu obiectivele anchetelor prevăzute în art. 19 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță. 2. Organismul de anchetă publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. Raportul urmează, cât se poate de fidel, structura de raportare stabilită în anexa V. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante prevăzute în art. 22 alin. (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre. 3. În fiecare an, organismul de anchetă publică până la 30 septembrie cel târziu un raport anual descriind anchetele desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.	23	(1) Rezultatul investigației accidentelor sau incidentelor prevăzut în art. 19 face obiectul unui raport într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului. Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute în art. 19 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță. (2) Organismul de Investigare Feroviar Român publică raportul final în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române – AFER, în cel mai scurt timp posibil și cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. Raportul urmează, cât se poate de fidel, structura de raportare stabilită în anexa nr. 5. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, sunt comunicate părților prevăzute în art. 22 alin. (3) și, după caz, organismelor și părților în cauză din alte state membre ale Uniunii Europene. (3) Organismul de Investigare Feroviar Român publică în fiecare an în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, până la 30 septembrie cel târziu, un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.			
24	1. În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei anchete, organismul de anchetă informează agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale. 2. Organismul de anchetă trimite agenției o copie a raportului final prevăzut în art. 23 alin. (2) și a raportului anual prevăzut în art. 23 alin. (3).	24	(1) În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei investigații, Organismul de Investigare Feroviar Român informează Agenția Feroviară Europeană cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale. (2) Organismul de Investigare Feroviar Român trimite Agenției Feroviare Europene o copie a raportului final prevăzut în art. 23 alin. (2) și a raportului anual prevăzut în art. 23 alin. (3).			
25	1. O recomandare de siguranță emisă de un organ de anchetă nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident. 2. Recomandările sunt adresate autorității de siguranță și, atunci când este	25	(1) O recomandare de siguranță formulată de Organismul de Investigare Feroviar Român, în raportul prevăzut la art. 23, nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident feroviar.			

	necesar din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din statul membru sau alte state membre. Statele membre și autoritățile lor de siguranță iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de anchetă sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate. 3. Autoritatea de siguranță și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări, raportează cel puțin anual organismului de anchetă cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.		(2) Recomandările sunt adresate Autorității de Siguranță Feroviară Română și, atunci când este necesar, din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din România sau alte state membre ale Uniunii Europene. Recomandările de siguranță emise de Organismul de Investigare Feroviar Român sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate. (3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre cărora li s-au adresat recomandări, raportează cel puțin anual Organismului de Investigare Feroviar Român cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.			
26	Anexele sunt adaptate la progresul tehnic și științific, în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2).	26	Toate modificările ulterioare ale Anexelor Directivei 2004/49/CE, vor fi preluate în legislația română prin hotărâre a Guvernului.			
27	1. Comisia este asistată de comitetul înființat prin art. 21 din Directiva 96/48/CE. 2. Când se face trimitere la prezentul paragraf, se aplică art. 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile art. 8 din această decizie. Perioada prevăzută în art. 5 alin. (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni. 3. Când se face referire la prezentul alineat, se aplică art. 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile art. 8 din această decizie. 4. Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.	27	(1) Comisia Europeană este asistată de comitetul înființat prin art. 21 din Directiva 96/48/CE. (2) Când se face trimitere la prezentul paragraf, se aplică art. 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile art. 8 din această decizie. Perioada prevăzută în art. 5 alin. (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni. (3) Când se face referire la prezentul alineat, se aplică art. 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile art. 8 din această decizie. (4) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură. (5) Prevederile alin. (1) – (4) se aplică în România începând cu data aderării la Uniunea Europeană.			
28	1. Statele membre pot aduce în atenția Comisiei orice măsuri privind punerea în aplicare a prezentei directive. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). 2. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind certificarea de siguranță și autorizația de siguranță, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.	28	(1) România poate aduce în atenția Comisiei Europene orice măsuri privind punerea în aplicare a prezentei legi. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2). (2) La cererea României sau din proprie inițiativă, Comisia Europeană examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind certificarea de siguranță și autorizația de siguranță, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută în art. 27 alin. (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia Europeană comunică decizia sa Parlamentului European, Consiliului European și statelor membre ale Uniunii Europene.			
29	Directiva 95/18/CE se modifică după cum urmează: 1) Art. 8 se înlocuiește cu următorul text: „Articolul 8 Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea feroviară care solicită o licență are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele și/sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.” 2) În anexă, secțiunea II se elimină.	29	(1) Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă operatorul de transport feroviar care solicită o licență conform legii are structuri organizatorice, tehnice și personal care posedă cunoștințele și/sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență. (2) În termen de 90 zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, prevederile privind natura și întreținerea materialului rulant, în special privind standardele de siguranță, și informațiile privind calificarea personalului cu atribuții în materie de siguranță și formare a personalului cerute operatorilor de transport feroviar prin alte acte normative, se abrogă. (3) Se înființează Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER înființat potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul de Licențe Feroviare Român este autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar din România, desemnată de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și			

			Turismului. Organismul de Licențe Feroviare Român nu efectuează servicii de transport feroviar și este independent de operatorii de transport feroviar sau agenții economici care efectuează astfel de servicii. (4) Conducerea Organismului de Licențe Feroviare Român revine unui director. (5) Numirea, revocarea și salarizarea directorului Organismului de Licențe Feroviare Român se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.			
30	Directiva 2001/14/CE se modifică după cum urmează: 1) Titlul se înlocuiește cu următorul text: „Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare”. 2) La art. 30 alin. (2), lit. (f) se înlocuiește cu următorul text: „(f) măsuri privind accesul în conformitate cu art. 10 din Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, modificată de 2004/51/CE a Directivei Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei Consiliului 91/440/CEE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare. 3) Art. 32 se elimină. 4) La art. 34, alin. (2) se înlocuiește cu următorul text: „2. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind regimul de tarificare, alocarea capacităților, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută în art. 35 alin. (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.”	30	Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifierea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 623 din 31 august 2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004 se modifică după cum urmează: 1. Titlul se modifică și va avea următorul conținut: „Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifierea utilizării infrastructurii feroviare”. 2. Litera f) a alineatului (2) din articolul 30 se modifică și va avea următorul conținut: „(f) măsuri privind accesul în conformitate cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 834 din 9 septembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare.” 3. Articolul 32 se abrogă.			
31	Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului înainte de 30 aprilie 2007 și la fiecare cinci ani după aceea un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive. Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri pentru alte acțiuni comunitare.	31	(1) Comisia Europeană prezintă Parlamentului European și Consiliului European înainte de 30 aprilie 2007 și la fiecare cinci ani după aceea un raport privind punerea în aplicare a Directivei 2004/49/CE. Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri pentru alte acțiuni comunitare. (2) Prevederile alin. (1) se aplică în România începând cu data aderării la Uniunea Europeană.			
32	Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile încălcării dispozițiilor naționale adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale, nediscriminatorii și disuasive. Statele membre notifică Comisiei aceste norme până la data specificată în art. 33 și notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.	32	(1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspunderea materială, civilă, contravențională sau penală, după caz, a celor vinovați, în condițiile legii. (2) Constituie contravenții și se sancționează următoarele fapte: a) nerespectarea prevederilor art. 9 alin. (4), cu amendă de la 5.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON); b) nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (6), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON); c) nerespectarea prevederilor art. 11 alin. (3), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON); d) nerespectarea prevederilor art. 18, cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON); e) nerespectarea prevederilor art. 23 alin. (2) – (3), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON); f) nerespectarea prevederilor art. 24, cu amendă de la 10.000 lei (RON)			

			la 20.000 lei (RON); (3) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (2) se fac de către personalul împuternicit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. (4) Contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute la alin. (2), agentul constatatator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal. (5) Dispozițiile prezentei legi referitoare la contravenții se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare. (6) România notifică Comisiei Europene normele prevăzute în prezentul articol până la data aderării, iar după această dată notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.			
33	Statele membre pun în aplicare legile, regulamentele și normele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 30 aprilie 2006 cel târziu. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta. Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.	33	(1) În termen de 90 zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare al Autorității Feroviare Române – AFER, se va modifica în mod corespunzător, cuprinzând și Regulamentele de organizare și funcționare ale organismelor nou înființate. (2) România informează imediat Comisia Europeană cu privire la punerea în aplicare a actelor normative, regulamentelor și normelor administrative necesare aducerii la îndeplinire a prevederilor Directivei 2004/49/CE privind siguranța feroviară. <i>Prezenta lege transpune Directiva nr. 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 164/30 aprilie 2004 și Rectificativul la Directiva nr. 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 220/21 iunie 2004.</i>			
34	Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.			Nu este cazul		
35	Prezenta directivă se adresează statelor membre.			Nu este cazul		
A I	Indicatori comuni de siguranță Indicatorii comuni de siguranță care se raportează de către autoritățile de siguranță: Indicatorii referitori la activitățile prevăzute în art. 2 alin. (2) lit. (a) și (b) ar trebui luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.	A I	Indicatori comuni de siguranță (ISC) Indicatorii comuni de siguranță (ISC) care se raportează de către autoritățile de siguranță: Indicatorii referitori la activitățile prevăzute în art. 2 alin. (2) lit. a) și b) ar trebui luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.			

Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de autoritatea de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel mai târziu în următorul raport anual. Pentru indicatorii referitori la accidente prevăzuți în rubrica 1 de mai jos, Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 91/2003 din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar se aplică în măsura în care informațiile sunt disponibile. (1) <i>Indicatori referitori la accidente</i> 1. Număr de accidente total și relativ (pe tren-kilometru) și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente: - coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului; - deraieri de trenuri; - accidente la treceri de nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile de nivel; - accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor; - sinucideri; - incendii ale materialului rulant; - altele. Fiecare accident este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave, de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri. 2. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii: - călători (de asemenea în raport cu numărul total de călători-kilometri); - angajați, inclusiv personalul contractanților; - utilizatori ai trecerilor de nivel; - persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare; - altele. (2) <i>Indicatori referitori la incidente și incidente evitate la limită</i> 1. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de șine rupte, deformări ale șinelor și pene de semnalizare. 2. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de semnale trecute în situație de pericol. 3. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de rupturi de roți și osii la materialul rulant în serviciu. (3) <i>Indicatori referitori la consecințele accidentelor</i> 1. Costuri totale și relative (pe tren-kilometru) în euro ale tuturor accidentelor, calculându-se și incluzându-se, dacă este posibil, următoarele costuri: - decese și vătămări; - indemnizații pentru pierderea sau deteriorarea bunurilor călătorilor, personalului sau terților – inclusiv pagube produse mediului; - înlocuirea sau repararea materialului rulant și a instalațiilor feroviare deteriorate; - întârzieri, perturbări și redirecționări ale traficului, inclusiv costuri suplimentare pentru personal și pierderea veniturilor viitoare. Din costurile de mai sus sunt deduse indemnizațiile sau compensațiile recuperate sau estimate ca urmând a fi recuperate de la terți cum ar fi proprietarii autovehiculelor implicate în accidentele la trecerile de nivel.	Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de autoritatea de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel mai târziu în următorul raport anual. Pentru indicatorii referitori la accidente prevăzuți în rubrica 1 de mai jos, Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 91/2003 din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar se aplică în măsura în care informațiile sunt disponibile. (1) <i>Indicatori referitori la accidente</i> 1. Număr de accidente total și relativ (pe tren-kilometru) și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente: - coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului; - deraieri de trenuri; - accidente la treceri de nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile de nivel; - accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor; - sinucideri; - incendii ale materialului rulant; - altele. Fiecare accident este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave, de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri. 2. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii: - călători (de asemenea în raport cu numărul total de călători-kilometri); - angajați, inclusiv personalul contractanților; - utilizatori ai trecerilor de nivel; - persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare; - altele. (2) <i>Indicatori referitori la incidente și incidente evitate la limită</i> 1. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de șine rupte, deformări ale șinelor și pene de semnalizare. 2. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de semnale trecute în situație de pericol. 3. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de rupturi de roți și osii la materialul rulant în serviciu. (3) <i>Indicatori referitori la consecințele accidentelor</i> 3. Costuri totale și relative (pe tren-kilometru) în euro ale tuturor accidentelor, calculându-se și incluzându-se, dacă este posibil, următoarele costuri: - decese și vătămări; - indemnizații pentru pierderea sau deteriorarea bunurilor călătorilor, personalului sau terților – inclusiv pagube produse mediului; - înlocuirea sau repararea materialului rulant și a instalațiilor feroviare deteriorate; - întârzieri, perturbări și redirecționări ale traficului, inclusiv costuri suplimentare pentru personal și pierderea veniturilor viitoare. Din costurile de mai sus sunt deduse indemnizațiile sau compensațiile recuperate sau estimate ca urmând a fi recuperate de la terți cum ar fi proprietarii autovehiculelor implicate în accidentele la trecerile de nivel. Indemnizațiile recuperate prin polițele de asigurare deținute de operatorii de transport feroviar sau			
--	--	--	--	--

	Indemnizațiile recuperate prin polițele de asigurare deținute de întreprinderile feroviare sau gestionarii de infrastructură nu sunt deduse. 2. Număr total și relativ (pe număr de ore lucrate) al orelor de lucru ale personalului și contractanților pierdut în urma accidentelor. (4) <i>Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și aplicarea acesteia.</i> 1. Procentaj de linii dotate cu un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP) în funcțiune, procentaj de kilometri-tren utilizând sisteme ATP operaționale. 2. Număr de treceri de nivel (total și pe kilometru de linie). Procentaj de treceri de nivel cu protecție automată sau manuală. (5) <i>Indicatori referitori la gestionarea siguranței</i> Auditurile interne realizate de gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare, prevăzute în documentația sistemului de management al siguranței. Număr total de audituri realizate și numărul ca procentaj din auditurile necesare (și/sau planificate). (6) <i>Definiții</i> Autoritățile de raportare pot utiliza definițiile indicatorilor aplicate la nivel național, precum și metodele de calculare a costurilor, la prezentarea datelor în conformitate cu prezenta anexă. Toate definițiile și metodele de calcul în uz sunt explicate într-o anexă la raportul anual descris în art. 18.		administratorii de infrastructură nu sunt deduse. 2. Număr total și relativ (pe număr de ore lucrate) al orelor de lucru ale personalului și contractanților pierdut în urma accidentelor. (4) <i>Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și aplicarea acesteia.</i> 1. Procentaj de linii dotate cu un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP) în funcțiune, procentaj de kilometri-tren utilizând sisteme ATP operaționale. 2. Număr de treceri de nivel (total și pe kilometru de linie). Procentaj de treceri de nivel cu protecție automată sau manuală. (5) <i>Indicatori referitori la gestionarea siguranței</i> Auditurile interne realizate de administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar, prevăzute în documentația sistemului de management al siguranței. Număr total de audituri realizate și numărul ca procentaj din auditurile necesare (și/sau planificate). (6) <i>Definiții</i> Autoritățile de raportare pot utiliza definițiile indicatorilor aplicate la nivel național, precum și metodele de calculare a costurilor, la prezentarea datelor în conformitate cu prezenta anexă. Toate definițiile și metodele de calcul în uz sunt explicate într-o anexă la raportul anual descris în art. 18.			
A II	Notificarea normelor naționale de siguranță Normele naționale de siguranță care urmează a fi notificate Comisiei în conformitate cu procedura descrisă în art. 8 includ: 1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță naționale existente; 2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare; 3. norme privind cerințele pentru autorizarea introducerii în circulație și a întreținerii unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de STI. Notificarea include norme pentru schimbul de material rulant între întreprinderile feroviare, sistemele de înregistrare și cerințe privind procedurile de încercare; 4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului; 5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare; 6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI; 7. norme privind anchetarea accidentelor și incidentelor.	A 2	Notificarea normelor naționale de siguranță Normele naționale de siguranță care urmează a fi notificate Comisiei Europene în conformitate cu procedura descrisă în art. 8 includ: 1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță naționale existente; 2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a operatorilor de transport feroviar; 3. norme privind cerințele pentru autorizarea introducerii în circulație și a întreținerii unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de STI. Notificarea include norme pentru schimbul de material rulant între operatorii de transport feroviar, sistemele de înregistrare și cerințe privind procedurile de încercare; 4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului; 5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și operatorilor de transport feroviar; 6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI; 7. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.			
A III	Sisteme de management al siguranței 1. <i>Cerințe ale sistemului de management al siguranței</i>	A 3	Sisteme de management al siguranței 1. <i>Cerințe ale sistemului de management al siguranței</i>			

	Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în organizația gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare. Acesta indică modul în care este asigurată gestiunea la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții lor la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței. 2. <i>Elemente de bază ale sistemului de management al siguranței</i> Elementele de bază ale sistemului de management al siguranței sunt următoarele: (a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal; (b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru întreținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective; (c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite - în STI, sau - în norme naționale de siguranță prevăzute în art. 8 și anexa II, sau - în alte norme relevante, sau - în decizii ale autorităților, și proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe întregul ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor; (d) proceduri și metode pentru realizarea evaluării riscului și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor atunci când o schimbare a condițiilor de exploatare sau un material nou impune riscuri noi asupra infrastructurii și operațiunilor; (e) asigurarea unor programe pentru formarea de personal și sisteme pentru menținerea competenței personalului și deci realizarea sarcinilor în bune condiții; (f) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, dacă este cazul, între organizații care funcționează pe aceeași infrastructură; (g) proceduri și formate pentru modalitatea de documentare a informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale; (h) proceduri pentru asigurarea raportării, anchetării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare; (i) asigurarea unor planuri de acțiune, alerte și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare; (j) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței.					
A IV	Declarații pentru partea certificatului de siguranță specifică rețelei Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite autorității de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei: - documentație din partea întreprinderii feroviare privind STI sau părți de STI și, dacă sunt relevante, norme naționale de siguranță și alte norme	A 4	Declarații pentru partea certificatului de siguranță specifică rețelei Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite autorității de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei: - documentație din partea operatorului de transport feroviar privind STI sau părți de STI și, dacă sunt relevante, norme naționale de siguranță și alte norme aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al			

	aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al acestora și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea; - documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor naționale și a certificării corecte ale acestora; - documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor naționale, precum și privind certificarea corectă a acestora. Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor, ar trebui prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă STI și celelalte cerințe ale Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE.		acestea și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea; - documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor naționale și a certificării corecte ale acestora; - documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor naționale, precum și privind certificarea corectă a acestora. Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor, ar trebui prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă STI și celelalte cerințe prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean.			
A V	Conținutul principal al raportului de anchetă asupra accidentelor și incidentelor (1) <i>Rezumat</i> Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de anchetă. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarii acestora. (2) <i>Fapte imediate ale evenimentului</i> 1. Evenimentul: - data, ora exactă și locul evenimentului; - descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență; - decizia de a lansa o anchetă, compoziția echipei de anchetatori și desfășurarea anchetei. 2. Circumstanțele evenimentului: - personalul și contractanții implicați și alte părți și martori; - trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare ale articolelor de material rulant implicate; - descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare – tipuri de șine, macazuri, anclanșare, semnale, protecția trenului; - mijloace de comunicare; - lucrări desfășurate la sau în vecinătatea locului evenimentului; - declanșarea planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente; - declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente. 3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale: - călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți, - încărcătură, bagaje și alte bunuri; - material rulant, infrastructură și mediu. 4. Circumstanțe externe: - condiții meteorologice și referințe geografice.	A 5	Conținutul principal al raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor (1) <i>Rezumat</i> Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de investigație. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarii acestora. (2) <i>Fapte imediate ale evenimentului</i> 1. Evenimentul: - data, ora exactă și locul evenimentului; - descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență; - decizia de a lansa o investigație, compoziția echipei de investigatori și desfășurarea investigației. 2. Circumstanțele evenimentului: - personalul și contractanții implicați și alte părți și martori; - trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare ale articolelor de material rulant implicate; - descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare – tipuri de șine, macazuri, anclanșare, semnale, protecția trenului; - mijloace de comunicare; - lucrări desfășurate la sau în vecinătatea locului evenimentului; - declanșarea planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente; - declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente. 3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale: - călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți, - încărcătură, bagaje și alte bunuri; - material rulant, infrastructură și mediu. 4. Circumstanțe externe: - condiții meteorologice și referințe geografice.			

(3) <i>Înregistrarea anchetelor și investigațiilor</i> 1. Rezumatul mărturiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor): - personal feroviar, inclusiv contractanți; - alți martori. 2. Sistemul de management al siguranței: - organizația cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele; - cerințele de personal și modul de aplicare a acestora; - rutine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora; - interfața dintre diferiții actori implicați în infrastructură. 3. Norme și reglementări: - norme și reglementări comunitare și naționale relevante; - alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile. 4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice: - sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor; - infrastructură; - echipamente de comunicații; - material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor. 5. Documentație privind sistemul de operare: - măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare; - schimbul de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări; - măsuri luate pentru protecția și salvagardarea locului evenimentului. 6. Interfața om – mașină - organizație: - timp de lucru aplicat personalului implicat; - circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic; - proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină. 7. Evenimente anterioare cu caracter similar. (4) <i>Analiză și concluzii</i> 1. Descriere finală a lanțului de evenimente: - stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la pct. (3). 2. Discuție: - analiza faptelor stabilite la pct. (3) cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare. 3. Concluzii: - cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factori care au contribuit la eveniment legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice; - cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere; - cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței. 4. Observații suplimentare: - deficiențe și lacune constatate în cursul anchetei, dar fără relevanță	(3) <i>Înregistrarea investigațiilor și anchetelor</i> 1. Rezumatul mărturiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor): - personal feroviar, inclusiv contractanți; - alți martori. 2. Sistemul de management al siguranței: - organizația cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele; - cerințele de personal și modul de aplicare a acestora; - rutine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora; - interfața dintre diferiții actori implicați în infrastructură. 3. Norme și reglementări: - norme și reglementări comunitare și naționale relevante; - alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile. 4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice: - sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor; - infrastructură; - echipamente de comunicații; - material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor. 5. Documentație privind sistemul de operare: - măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare; - schimbul de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări; - măsuri luate pentru protecția și salvagardarea locului evenimentului. 6. Interfața om – mașină - organizație: - timp de lucru aplicat personalului implicat; - circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic; - proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină. 7. Evenimente anterioare cu caracter similar. (4) <i>Analiză și concluzii</i> 1. Descriere finală a lanțului de evenimente: - stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la pct. (3). 2. Discuție: - analiza faptelor stabilite la pct. (3) cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare. 3. Concluzii: - cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factori care au contribuit la eveniment legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice; - cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere; - cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței. 4. Observații suplimentare: - deficiențe și lacune constatate în cursul investigației, dar fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor. (5) <i>Măsuri care au fost luate</i> - Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a			
--	--	--	--	--

	pentru concluziile asupra cauzelor. (5) <i>Măsuri care au fost luate</i> - înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului. (6) <i>Recomandări</i>		evenimentului. (6) <i>Recomandări</i>			
--	--	--	--	--	--	--