

# **CAMERA DEPUTAȚILOR**

## **L E G E**

### **privind siguranța feroviară**

**Camera Deputaților** adoptă prezentul proiect de lege.

## **CAPITOLUL I**

### **Dispoziții introductive**

#### *Articolul 1*

#### *Obiectul legii*

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 cadrului de reglementare cu cea a statelor membre ale Uniunii Europene;
- b) definirea responsabilităților participanților;
- c) transpunerea în regulile naționale de siguranță a obiectivelor de siguranță comune și a metodelor de siguranță comune;
- 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.

*Articolul 2*  
*Domeniu de aplicare*

(1) Prezenta lege se aplică sistemului feroviar din România, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru domenii de natură structurală și funcțională. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv administrarea sigură a infrastructurii și a traficului feroviar, precum și interacțiunea dintre operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură.

(2) Prezenta lege nu se aplică:

a) metrourilor, tramvaielor și altor sisteme feroviare urbane;  
b) rețelelor care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și sunt destinate numai exploatarea unor servicii de călătorii locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor de transport feroviar care funcționează exclusiv pe aceste rețele;

c) infrastructurii feroviare privată, care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de mărfuri.

(3) Controlul privind siguranța circulației pentru rețelele de transport, prevăzute la alin.(2), se asigură de Autoritatea Feroviară Română – AFER, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr.95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.3/2002, cu modificările și completările ulterioare.

*Articolul 3*  
*Definiții*

În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *sistem feroviar* – totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr.850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean, și în Hotărârea Guvernului nr.1533/2003

privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;

b) *administratorul infrastructurii* – orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, prevăzut la art.1 alin.(10) 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) *operator de transport feroviar* – orice agent economic cu capital de stat sau privat, prevăzut la art.2 din Ordonanța Guvernului nr.89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.8/2004, 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) *specificație tehnică pentru interoperabilitate*, denumită în continuare *S.T.I.*, - 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.850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr.1533/2003;

e) *obiective de siguranță comune*, denumite în continuare *O.S.C.*- 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) *metode de siguranță comune*, denumite în continuare *M.S.C.* - 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) *autoritate de siguranță* – organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta lege, sau orice organism binațional căruia 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) *norme naționale de siguranță* – 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 organismul emitent;

i) *sistem de management al siguranței* – organizarea și aranjamentele stabilite de un administrator de infrastructură sau un operator de transport feroviar pentru a asigura administrarea sigură a operațiunilor sale;

j) *investigator principal* – o persoană responsabilă de organizarea, conducerea și controlul desfășurării unei investigații;

k) *investigator* – persoana care desfășoară activitatea de investigare;

l) *accident* – un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat ori un lanț specific de asemenea evenimente, care are consecințe dăunătoare. Accidentele se împart în următoarele categorii distincte: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

m) *accident grav* – orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau la vătămarea gravă a cinci sau mai multe persoane ori producând 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;

n) *pagube importante* – pagubele care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un total de cel puțin 2 milioane euro;

o) *incident* – orice eveniment, altul decât un accident sau un accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;

p) *investigație* – un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;

q) *cauze* – acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții, ori o combinație a acestora, care au dus la accident sau incident;

r) *Agenția Feroviară Europeană* – agenția Uniunii Europene pentru siguranță feroviară și interoperabilitate;

s) *organisme notificate* – organismele care sunt responsabile cu evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a constituenților de interoperabilitate sau cu evaluarea procedurii *Comisiei Europene* pentru verificarea subsistemelor, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr.850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr.1533/2003;

t) *constituenți de interoperabilitate* – 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.850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr.1533/2003. Conceptul de constituent acoperă atât obiectele corporale, cât și cele incorporeale, cum ar fi programele de calculator.

u) *sistem feroviar urban* – orice sistem de transport pe șine, altul decât metroul și tramvaiul, destinat transportului public local, exclusiv în perimetrul unei localități.

## **CAPITOLUL II**

### **Dezvoltarea și managementul siguranței**

#### *Articolul 4*

#### *Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare*

(1) Siguranța feroviară este în general menținută și, când este posibil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând seama de 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 exploatării sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și operatorilor de transport feroviar, care au obligația 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 de 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, deținător de vagoane, prestator de servicii și entitate achizitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, 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.

## *Articolul 5*

### *Indicatori de siguranță comuni*

(1) Prin raportul anual al autorității de siguranță prevăzut la art.18 se colectează informații privind indicatorii de siguranță comuni, denumiți în continuare I.S.C., în vederea facilitării evaluării atingerii O.S.C. și pentru a permite monitorizarea evoluției generale a siguranței feroviare. Primul an de referință pentru I.S.C. este 2006, aceștia urmând să fie cuprinși în raportul anual pentru anul următor. I.S.C. 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 la art.27 alin.(2), în special pentru a include definiții comune ale I.S.C. și metode comune de calculare a costurilor accidentelor.

## *Articolul 6*

### *Metode de siguranță comune*

(1) Un prim set de M.S.C., acoperind cel puțin metodele descrise la alin.(3) lit.a) din prezentul articol, va fi adoptat de Comisia Europeană, înainte de 30 aprilie 2008, în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2) și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Un al doilea set de M.S.C., acoperind restul de metode descrise la alin.(3), va fi adoptat de Comisia Europeană, înainte la 30 aprilie 2010, în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

(2) Proiectele de M.S.C. și proiectele de M.S.C. revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană, în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2). Proiectele de MSC se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre ale Uniunii Europene.

(3) M.S.C. descriu modul în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:

- a) metode de evaluare a riscurilor;
- b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, emise în conformitate cu art.10 și art. 11;
- c) în măsura în care nu sunt încă acoperite de S.T.I., 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) M.S.C. sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2), ținând seama de experiența

dobândită 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 M.S.C.

(6) M.S.C. 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.

### *Articolul 7*

#### *Obiective de siguranță comune*

(1) O.S.C. sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol.

(2) Proiectele de O.S.C. și proiectele de O.S.C. revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană, în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2).

(3) Primul set de proiecte de O.S.C. 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 la art.27 alin.(2), și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Al doilea set de proiecte de O.S.C. se bazează pe experiența câștigată cu primul set de O.S.C. și din punerea sa în aplicare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță și sunt adoptate de Comisia Europeană, înainte de 30 aprilie 2011, în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2), și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Toate propunerile de proiecte de O.S.C. și O.S.C. 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 operatorii 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 S.T.I. pentru subsisteme și cuprind, dacă este cazul, propuneri de modificare a S.T.I.

(4) O.S.C. 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 vizând:

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 în materie de răspundere, riscuri individuale la care sunt expuse persoanele neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;

b) riscuri sociale.

(5) O.S.C. sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2), ținând seama de evoluția generală a siguranței feroviare.

(6) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului sau propune spre aprobare, după caz, modificările necesare la normele naționale de siguranță, pentru a atinge cel puțin O.S.C. și orice O.S.C. revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului notifică aceste norme Comisiei Europene, în conformitate cu art.8 alin.(3) și (4).

(7) O.S.C. prevăzute la alin.(3) și alin. (5) se transpun în legislația națională, fiind aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

*Articolul 8*  
*Norme naționale de siguranță*

(1) În aplicarea prezentei legi, se vor stabili norme naționale de siguranță cu caracter obligatoriu, 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 accesibil părților în cauză.

(2) Înainte de aderarea la Uniunea Europeană, România notifică Comisiei Europene, cu privire la toate normele naționale de siguranță în vigoare, stabilite în Anexa nr.2 și indică domeniul lor de aplicare și informațiile 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 dispozițiile 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 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 S.T.I.

(5) Pentru a limita 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 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, și se procedura de la alin.(7).

(7) În cazul introducerii pentru examinare a unui proiect de normă națională de siguranță nouă, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, la propunerea Autorității de Siguranță Feroviară Română, 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 M.S.C. sau cu atingerea cel puțin a O.S.C., ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre ale Uniunii Europene, este adoptată o decizie, adresată României, în conformitate cu procedura prevăzută la 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 M.S.C. sau cu atingerea cel puțin a O.S.C., ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, Comisia Europeană notifică imediat România, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la adoptarea unei decizii, într-o perioadă de 6 luni, în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2).

### *Articolul 9*

#### *Sisteme de management al siguranței*

(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 O.S.C., că este în conformitate cu normele naționale de siguranță obligatorii prevăzute la art.8 și în Anexa nr.2, și cu cerințele de siguranță descrise în S.T.I. și că sunt aplicate părțile relevante din M.S.C.

(2) Sistemul de management al siguranței îndeplinește cerințele și cuprinde elementele prevăzute în Anexa nr.3, adaptate la caracterul, întinderea și alte caracteristici 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, de material și utilizarea contractanților. Fără a aduce atingere normelor naționale și internaționale existente în materie de răspundere, sistemul de management al siguranței ia, de asemenea, în considerare, după caz și în limita rezonabilului, riscurile ce decurg din activitățile altor părți.

(3) Sistemul de management al siguranței al oricărui administrator de infrastructură ține seama de efectele operațiunilor diferiților operatori de transport feroviar asupra rețelei și cuprinde dispoziții care permit tuturor operatorilor de transport feroviar să funcționeze în conformitate cu S.T.I., cu normele naționale de siguranță și în condițiile stabilite de certificatul lor de siguranță. De asemenea, acesta este conceput 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 referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale administratorului de infrastructură sau ale operatorului de transport feroviar și rezultatele planului de siguranță;

b) elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a I.S.C. prevăzuți în Anexa nr.1, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;

c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;

d) observații privind insuficiențele și defecțiunile de funcționare ale operațiunilor feroviare și a administrării infrastructurii, care pot prezenta interes pentru autoritatea de siguranță.

### **CAPITOLUL III**

#### **Certificarea și autorizarea de siguranță**

##### *Articolul 10*

##### *Certificate de siguranță*

(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 determinată 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 S.T.I., în altă legislație comunitară relevantă, precum și normele de siguranță naționale pentru a controla riscurile și pentru a exploata rețeaua în siguranță.

(2) Certificatul de siguranță cuprinde:

a) o certificare confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al operatorului de transport feroviar prevăzut la art.9 și în Anexa nr.3;

b) o certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru funcționarea sigură a rețelei implicate. Cerințele pot viza aplicarea S.T.I. și a normelor naționale de siguranță, acceptarea certificatelor personalului și autorizarea de admitere în circulație a materialului rulant utilizat de operatorul de transport feroviar. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de operatorul de transport feroviar, prevăzută în Anexa nr.4.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română acordă certificarea în conformitate cu alin.(2) pentru operatorii de transport feroviar care își stabilesc prima dată activitățile pe teritoriul României. Certificarea acordată în conformitate cu alin.(2) trebuie să specifice tipul și întinderea operațiunilor feroviare acoperite. Certificarea acordată în conformitatea cu alin.(2) lit.a) este valabilă în întreaga Comunitate Europeană, pentru operațiuni echivalente de transport feroviar.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română acordă suplimentar o certificare în conformitate cu alin. (2) lit. b) în cazul în care un operator de transport feroviar intenționează să presteze suplimentar un alt serviciu de transport feroviar.

(5) Certificatul de siguranță este reînnoit la cererea operatorului de transport feroviar, la intervale care nu depășesc 5 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 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 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 certificarea 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.

### *Articolul 11*

#### *Autorizarea de siguranță a administratorilor de infrastructură*

(1) Administratorii de infrastructură din România trebuie să obțină o autorizație de siguranță emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, care le permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară.

(2) Autorizația de siguranță cuprinde:

a) acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură, prevăzut la art. 9 și în Anexa nr.3;

b) acceptarea dispozițiilor adoptate de administratorul de infrastructură, pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru garantarea siguranței infrastructurii feroviare la nivelul proiectării, întreținerii și exploatării inclusiv, dacă este cazul, al întreținerii și exploatării sistemului de control al traficului și de semnalizare.

(3) Autorizația de siguranță este reînnoită la cererea administratorului de infrastructură, la intervale care nu depășesc 5 ani și este actualizată în întregime sau parțial ori de câte ori au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalizării, aprovizionării cu energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a acesteia. Titularul 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 decizia.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică Agenției Feroviare Europene, în termen de o lună, emiterea, reînnoirea, modificarea sau revocarea autorizațiilor de siguranță, menționând denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data emiterii,

domeniul de aplicare, valabilitatea autorizației de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

### *Articolul 12*

#### *Exigențe privind cererea pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță*

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia o decizie cu privire la cererea de certificare sau de autorizare în materie de siguranță, fără întârziere și, în orice caz, nu mai târziu de 4 luni de la 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 certificare de către operatori de transport feroviar din alte state membre ale Uniunii Europene, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română oferă informații detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță și întocmește o listă a tuturor cerințelor stabilite în sensul art. 10 alin. (2) lit. b), punând la dispoziția solicitantului toate documentele 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 determinată a infrastructurii, identificând în mod special 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.

*Articolul 13*  
*Acces la serviciile de formare*

(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 exploatate. Administratorii de infrastructură și personalul lor care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară, 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 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 în art. 8 și Anexa nr. 2.

(2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unui singur operator de transport feroviar sau prin administratorul de infrastructură, acestea sunt puse la dispoziția altor operatori de transport feroviar 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 care însoțește trenurile și personal care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară, operatorii de transport feroviar trebuie să ia în considerare orice formare, calificări și experiență câștigate anterior la 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 răspunzător de nivelul formării și de calificările personalului său care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară, în sensul art. 9 și al Anexei nr. 3.

#### *Articolul 14*

##### *Introducerea în circulație de material rulant utilizat*

(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 emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

(2) Operatorul de transport feroviar care solicită autorizația de a admite în circulație material rulant în România prezintă un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau tipul de material rulant Autorității de Siguranță Feroviară Română, 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 exploatării, 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 acesteia;

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 cu 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 respectivii parametri 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 4 luni după prezentarea dosarului tehnic complet, inclusiv documentația încercărilor. Certificatul de autorizare poate conține condiții de utilizare și alte restricții.

### *Articolul 15*

#### *Armonizarea certificatelor de siguranță*

(1) Deciziile privind cerințele armonizate comune, în sensul art. 10 alin.(2) lit.b) și al Anexei nr.4, precum și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitanților se adoptă înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2).

(2) Agenția Feroviară Europeană recomandă cerințe armonizate comune și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitanților, în temeiul unui mandat care este adoptat în conformitate cu procedura prevăzută la art.27 alin.(2).

## **CAPITOLUL IV**

### **Autoritatea de Siguranță Feroviară Română**

### *Articolul 16*

#### *Înființare și atribuții*

(1) Se înființează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998. 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, în principal, următoarele atribuții:

a) 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 și verificarea exploatării și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante;

b) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale, constituind sistemul feroviar convențional transeuropean, în conformitate cu art.14 din Hotărârea Guvernului nr.850/2003, și verificarea exploatării și întreținerii acestora, în conformitate cu cerințele esențiale relevante;

c) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale prevăzute la art.12 din Hotărârea Guvernului nr.850/2003 și Hotărârea Guvernului nr.1533/2003;

d) autorizarea punerii în funcțiune și a introducerii în circulație a unui material rulant nou sau modificat substanțial, care încă nu este acoperit de o S.T.I.;

e) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, acordate în conformitate cu art.10 și art. 11, și verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și a faptului că administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar 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 Hotărârea Guvernului

nr.850/2003 și Hotărârea Guvernului nr.1533/2003, sunt precise și actualizate.

(3) Atribuțiile prevăzute la alin.(2) nu pot fi transferate sau subcontractate către administratorii de infrastructură, operatorii de transport feroviar sau entități achizitoare.

(4) Conducerea executivă a Autorității de Siguranță Feroviară Română este exercitată de un comitet director, compus din 5 persoane, al cărui președinte este al directorul Autorității de Siguranță Feroviara Română, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(5) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului Autorității de Siguranță Feroviară Română și indemnizațiile membrilor comitetului director se stabilesc 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. Organismul Notificat Feroviar Român îndeplinește atribuțiile de organism notificat, prevăzute de Hotărârea Guvernului nr.850/2003 și de Hotărârea Guvernului nr.1533/2003. Organismul Notificat Feroviar Român este independent în organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant de certificare și entitate achizitoare.

(7) Conducerea Organismului Notificat Feroviar Român este exercitată de un comitet director, compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Organismului Notificat Feroviar Român, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(8) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului și indemnizațiile membrilor comitetului director se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

*Articolul 17*  
*Principii de luare a deciziilor*

(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 4 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 Ordonanța Guvernului nr. 89/2003. Agenția Feroviară Europeană sprijină autoritățile de siguranță în realizarea acestor sarcini.

*Articolul 18*  
*Raportul anual*

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:

- a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C. prevăzuți 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.

**CAPITOLUL V**  
**Investigarea accidentelor și incidentelor**

*Articolul 19*  
*Înființarea Organismului de Investigare Feroviar Român și obligația de a investiga*

(1) Se înființează Organismul de Investigare Feroviar Român, organism permanent, independent în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998. Organismul de Investigare Feroviar Română desfășoară o investigație a accidentelor grave în sistemul feroviar, obiectivul acestuia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

(2) Organismul de Investigare Feroviar Român, poate investiga, în plus față de accidente 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 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;
- 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.

### *Articolul 20* *Statutul investigației*

(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 le 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 vehiculelor, 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.

## *Articolul 21*

### *Atribuțiile Organismului de Investigare Feroviar Român*

(1) 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. 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 sistemului feroviar.

(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 obligați 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 periclitizează 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 Organismului 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 organisme 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. Organismul de Investigare Feroviar Român poate primi sprijin de la Agenția Feroviară Europeană în realizarea acestei sarcini.

(8) Conducerea Organismului de Investigare Feroviar Român este exercitată de un comitet director, compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Organismului de Investigare Feroviar

Român, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(9) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului și indemnizațiile membrilor comitetului director se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

## *Articolul 22*

### *Procedura de investigare*

(1) Un accident sau incident 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 ori convin să o desfășoare în cooperare. Celuilalt 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 oricând un operator de transport feroviar stabilit și licențiat în acel stat membru este implicat în accident sau incident. Aceste prevederi 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

ruitele acestora, proprietarii 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 punctele de vedere referitoare la investigație și având posibilitatea, la cerere, să facă comentarii cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.

(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.

### *Articolul 23* *Rapoarte*

(1) Rezultatul investigației accidentelor sau incidentelor prevăzut la art.20, face obiectul raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor, întocmit în funcție de gravitatea accidentului sau incidentului. Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor, prevăzute la art.20 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 la 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.

#### *Articolul 24*

##### *Informații care se trimit la Agenția Feroviară Europeană*

(1) În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei investigații, Organismul de Investigare Feroviar Român notifică 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 la art.23 alin.(2) și a raportului anual, prevăzut la art.23 alin.(3).

#### *Articolul 25*

##### *Recomandări de siguranță*

(1) O recomandare de siguranță formulată de Organismul de Investigare Feroviar Română, în raportul prevăzut la art.23, nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă pentru un accident sau incident feroviar.

(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 ale Uniunii Europene 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.

## **CAPITOLUL VI**

### **Competențe de punere în aplicare**

#### *Articolul 26*

##### *Adaptarea anexelor*

Toate modificările ulterioare ale Anexelor Directivei 2004/49/CE, vor fi preluate în legislația română prin hotărâre a Guvernului.

#### *Articolul 27*

##### *Aplicarea procedurilor Comitetului Comisiei Europene privind siguranța feroviară*

(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 3 luni.

(3) Când se face referire la prezentul alineat, se aplică art.3 și art.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.

#### *Articolul 28*

##### *Măsuri de punere în aplicare*

(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.

## **CAPITOLUL VII**

### **Dispoziții finale**

#### *Articolul 29*

#### *Modificări la regimul licențelor de transport feroviar*

(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 eficace a tipului de operații specificate în licență.

(2) În termen de 90 zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 343/2003 privind aprobarea Normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatului de siguranță, în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar public și/sau în interes propriu pe căile ferate din România, precum și pentru acordarea autorizației și certificatului de operare pentru manevră feroviară, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 688 din 1 octombrie 2003, cu modificările și completările ulterioare, se modifică corespunzător prevederilor prezentei legi.

(3) Se înființează Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER înființat potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998. 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 de agenții economici care efectuează astfel de servicii.

(4) Conducerea Organismului de Licențe Feroviare Român, este exercitată de un comitet director, compus din 5 persoane, al cărui președinte este directorul Organismului de Licențe Feroviare Român, numit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(5) Membrii comitetului director sunt specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Salarizarea directorului și indemnizațiile membrilor comitetului director, se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

### *Articolul 30*

#### *Modificări ale Ordonanței Guvernului nr.89/2003*

*Preambulul articolului 30 se modifică și va avea următorul cuprins:*

„Începând cu data intrării în vigoare a prezentei legi, Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea 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, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.178 din 2 martie 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 tarifarea utilizării infrastructurii feroviare”.

2. La articolul 30 alineatul (3) litera f) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(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.”

### *Articolul 31*

#### *Sanctiuni*

(1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspunderea 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 prin Legea nr.180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

(6) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului notifică Comisiei Europene dispozițiile prevăzute în prezentul articol până la data aderării, iar după această dată notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.

*Articolul 32*  
*Punere în aplicare*

(1) În termen de 90 zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Hotărârea Guvernului nr.626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER, se va modifica în mod corespunzător, cuprinzând și regulamentele de organizare și funcționare ale organismelor nou înființate.

(2) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului notifică imediat Comisia Europeană cu privire la punerea în aplicare a actelor normative, a regulamentelor și normelor administrative necesare aducerii la îndeplinire a prevederilor Directivei 2004/49/CE privind siguranța feroviară.

*Articolul 33*  
*Anexe*  
Anexele nr. 1-5 fac parte din prezenta lege

---

*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), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 220/21 iunie 2004.*

Acest proiect de lege a fost adoptat de Camera Deputaților în ședința din 13 februarie 2006, cu respectarea prevederilor articolului 76 alineatul (2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

Adrian Năstase

### **Indicatori de siguranță comuni (ISC)**

Indicatorii de siguranță comuni (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) Indicatori referitori la accidente*

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) Indicatori referitori la incidente și incidente evitate la limită*

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) Indicatori referitori la consecințele accidentelor*

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 redirectionări 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 accidente la trecerile de nivel. Indemnizațiile recuperate prin polițele de asigurare deținute de operatorii de transport feroviar sau 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) Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și aplicarea acesteia.*

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) Indicatori referitori la gestionarea siguranței*

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) Definiții*

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.

### **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.

## **Sisteme de management al siguranței**

### *1. Cerințe ale sistemului de management al siguranței*

Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în organizația administratorului de infrastructură sau a operatorului de transport feroviar.

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. Elemente de bază ale sistemului de management al siguranței*

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, investigării 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.

**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 acestuia 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.

## **Conținutul principal al raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor**

### *(1) Rezumat*

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) Fapte imediate ale evenimentului*

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) *Înregistrarea investigațiilor și anchetelor*
  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) *Analiză și concluzii*

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) *Măsuri care au fost luate*

- Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului.

(6) *Recomandări*

---