

**GUVERNUL ROMÂNIEI**  
**ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**  
**privind siguranța feroviară**

Având în vedere faptul că în România sistemul feroviar trebuie adus la un nivel care să permită includerea sa în spațiul feroviar unic european, ceea ce presupune o reformă a sectorului feroviar prin încurajarea concurenței și a inovării în zona pieței interne a transportului feroviar de călători,

Ținând cont că Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană și Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, au ca scop principal crearea unui spațiu feroviar unic european, ceea ce presupune o reformă a sectorului feroviar din Uniunea Europeană prin încurajarea concurenței și a inovării în zona piețelor interne ale transportului feroviar de călători,

Luând în considerare că neaplicarea imediată a prevederilor Directivei 2016/797 poate avea implicații asupra siguranței circulației trenurilor, în special în zonele de frontieră cu celelalte state membre ale Uniunii Europene prin aplicarea în continuare a Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, care se aplică pentru acordarea de certificate de siguranță care nu îndeplinesc noile cerințe stabilite prin Directiva 2016/797 pentru acordarea certificatului unic de siguranță operatorilor de transport feroviar, certificate care sunt valabile și în alte state membre ale Uniunii Europene,

Având în vedere faptul că neacordarea certificatului unic de siguranță operatorilor de transport feroviar conform Directivei 2016/797 conduce la imposibilitatea accesului acestora în celelalte state membre ale Uniunii Europene poate conduce la blocarea circulației mărfurilor și a călătorilor,

Întrucât obiectivul vizat este ca România să asigure o deschidere echilibrată a pieței interne a transportului feroviar de călători, independența administratorilor infrastructurilor



proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, precum și cel mai înalt nivel de siguranță feroviară și interoperabilitate, precum și simplificarea accesului la piața feroviară europeană al operatorilor de transport feroviar din România,

Luând în considerare faptul că obiectivul unei politici comune a transporturilor este de a proteja atât libertatea de a presta servicii cât și armonizarea cerințelor tehnice, administrative și în materie de siguranță feroviară aceasta fiind indispensabilă pentru a realiza interoperabilitatea diferitelor sisteme feroviare naționale,

Ținând cont de faptul că impactul negativ asupra cooperării între Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și Autoritatea de Siguranță Feroviară Române din cadrul Autorității Feroviare Române, în calitate de autoritate națională de siguranță, prin imposibilitatea aplicării Acordului de Cooperare dintre cele două entități, cu repercusiuni asupra operatorilor de transport feroviar care nu vor putea să obțină certificatul unic de siguranță de la Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate pentru a putea să aibă acces și în celelalte state membre ale Uniunii Europene,

Având în vedere că transportul feroviar trebuie optimizat și trebuie să devină mai ecologic, mai sigur și mai eficient din punct de vedere energetic, pentru a asigura un nivel ridicat al mobilității, dar și al protecției mediului,

Luând în considerare că neadoptarea prezentului act normativ în regim de urgență ar conduce la neîndeplinirea sarcinilor organismelor cărora li se adresează Directiva (UE) 2016/798 și ar putea conduce la producerea unor efecte negative în ceea ce privește siguranța și performanța transportului în domeniul feroviar național, precum și îngrădirea accesului nediscriminatoriu pe piața feroviară internă a operatorilor de transport feroviar,

Întrucât iminența împlinirii termenului limită de reînnoire a certificatelor de siguranță, una din condițiile esențiale pentru accesul pe calea ferată, astfel încât operatorii de transport feroviar nu își vor putea reînnoi/obține certificatele de siguranță în conformitate cu noile reglementări europene, cu consecințe majore în toate domeniile,

Având în vedere că accidentele feroviare grave pot avea consecințe dezastruoase și pot preocupa publicul cu privire la performanțele în materie de siguranță ale sistemului feroviar. În consecință, toate aceste accidente ar trebui investigate din perspectiva siguranței pentru a evita repetarea lor,



Ținând cont de faptul că organismele naționale de investigare joacă un rol central în procesul investigării în materie de siguranță, iar activitatea lor este de o importanță capitală pentru determinarea cauzelor unui accident sau incident, este esențial ca acestea să dispună de cadrul legal de reglementare,

Luând în considerare faptul că aceste situații aduc atingere interesului public general, coroborat cu eventualele sancțiuni care pot fi impuse României prin nerespectarea obligațiilor asumate, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență,

În considerarea faptului că toate aceste elemente vizează interesul public și constituie situații extraordinare a căror reglementare nu poate fi amânată,

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță de urgență.

## **CAPITOLUL I**

### **Dispoziții generale**

## **ARTICOLUL 1**

### **Obiectul de reglementare**

Prezenta ordonanță de urgență reglementează cadrul general privind asigurarea dezvoltării și îmbunătățirii siguranței sistemului feroviar din România și îmbunătățirea accesului la piața serviciilor de transport feroviar, prin:

- a) armonizarea cadrului de reglementare cu celelalte state membre;
- b) definirea responsabilităților tuturor factorilor implicați din sistemul feroviar;
- c) elaborarea de obiective de siguranță comune și metode de siguranță comune în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale;
- d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță și a autorizațiilor de siguranță;
- e) întărirea rolului, în România, a autorității naționale de siguranță și a organismului de investigare a accidentelor și incidentelor;



f) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

## ARTICOLUL 2

### Domeniu de aplicare

(1) Prezenta ordonanță de urgență se aplică sistemului feroviar din România, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru domenii structurale și funcționale. 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, administratorul de infrastructură și toți factorii implicați din sistemul feroviar.

(2) Prezenta ordonanță de urgență nu se aplică:

- a) metrourilor;
- b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;
- c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și care sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor de transport feroviar care operează exclusiv pe aceste rețele.

(3) Se exclude din domeniul de aplicare al prezentei ordonanțe de urgență:

- a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile conexe, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității sale de transport de mărfuri sau de transport de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;
- b) infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică, prevăzute în acte normative specifice domeniului de aplicare;
- c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective;
- d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea



pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.

### ARTICOLUL 3

#### Definiții

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

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

2. *accident grav* - orice coliziune sau deraiere de trenuri, care a dus la decesul cel puțin al unei persoane sau la vătămarea gravă a cinci sau mai multor persoane sau la pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului, precum și orice alt accident similar cu aceleași consecințe, care are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței;

3. *administrator de infrastructură* - administratorul de infrastructură, astfel cum este definit la art. 3 pct. 3 din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare; prevederile prezentei ordonanțe de urgență se aplică și gestionarului infrastructurii feroviare neinteroperabile, așa cum este definit la art. 1 alin. (10), lit. b<sup>1</sup>) 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;

4. *autoritate națională de siguranță* - organismul național însărcinat cu atribuțiile referitoare la siguranța feroviară dintr-un stat membru sau organismul căruia mai multe state membre i-au încredințat aceste atribuții pentru a asigura un regim de siguranță unificat; Autoritatea națională de siguranță în România este Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul Autorității Feroviare Române, denumită în continuare AFER, înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice



subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare;

5. *amplizarea operațiunii* - amplizarea caracterizată prin numărul de călători și/sau volumul de mărfuri și prin dimensiunea unui operator de transport feroviar, estimată în funcție de numărul de angajați care lucrează în sectorul feroviar, respectiv o microîntreprindere sau o întreprindere mică, mijlocie sau mare;

6. *cauze* - acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la un accident sau un incident;

7. *deținător* - persoana fizică sau juridică care, fiind proprietara unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și este înregistrată ca atare în registrul european al vehiculelor sau într-un registru național al vehiculelor al unui stat membru, inclusiv România, astfel cum sunt prevăzute la art. 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

8. *descărcător* - un operator economic care descarcă: un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă de pe un vagon; mărfuri ambalate; containere mici sau cisterne portabile dintr-un sau de pe un vagon sau container; mărfuri dintr-o cisternă, inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă sau dintr-un vagon-baterie ori dintr-un container de gaz cu elemente multiple, sau dintr-un vagon, un container mare sau mic pentru transport în vrac sau dintr-un container pentru vrac;

9. *descărcător vrac* - un operator economic care descarcă mărfuri dintr-o cisternă, inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă, sau dintr-un vagon, container mare sau mic pentru transport în vrac, vagon-baterie, container de gaz cu elemente multiple;

10. *destinatar* - orice persoană fizică sau juridică care primește mărfuri în temeiul unui contract de transport;

11. *elemente constitutive de interoperabilitate* - elementele constitutive de interoperabilitate, astfel cum sunt definite la art. 2 pct. 7 din Directiva (UE) 2016/797.



12. *entitate responsabilă cu întreținerea* - o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor prevăzut la art. 47 alin. (1) din Directiva (UE) 2016/797;

13. *expeditor* - un operator economic care expediază mărfuri în nume propriu sau în numele unui terț;

14. *entitate contractantă* - o entitate publică sau privată care comandă proiectarea și/sau construirea, sau reînnoirea ori modernizarea unui subsistem;

15. *incident* - orice eveniment, altul decât un accident sau un accident grav, care afectează sau ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare;

16. *investigație* - un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, precum și concluzii, stabilirea condițiilor, inclusiv stabilirea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;

17. *investigator* - persoana care desfășoară activitatea de investigare;

18. *investigator principal* - o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei investigații;

19. *încărcător* - un operator economic care încarcă: mărfuri ambalate; containere mici sau cisterne portabile în sau pe un vagon, sau pe un container; un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă pe un vagon;

20. *încărcător vrac* - un operator economic care încarcă mărfuri într-o cisternă, inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă, sau pe un vagon, container mare sau mic pentru transport în vrac, vagon-baterie, container de gaz cu elemente multiple;

21. *măsură preventivă de urgență* - o măsură luată după producerea unui accident sau incident ca măsură de prevenție pentru producerea altora asemenea, care poate fi adoptată și aplicată imediat printr-o normă națională;

22. *metode de siguranță comune*, denumite în continuare *M.S.C.* - metodele prin care se descrie modul de evaluare a nivelurilor de siguranță, a realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;

23. *norme naționale* - toate normele obligatorii adoptate în România, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințe de siguranță feroviară sau cerințe tehnice altele decât



cele prevăzute de normele Uniunii Europene sau de normele internaționale, care sunt aplicabile operatorilor de transport feroviar, administratorului de infrastructură sau terților;

24. *obiective de siguranță comune*, denumite în continuare *O.S.C.* - nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem în ansamblu și, acolo unde este posibil, de diferite părți ale sistemului feroviar, cum ar fi sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile de cale ferată utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri;

25. *operator de transport feroviar* - operatorul de transport feroviar, astfel cum este definit la art. 3 pct. 18 din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare;

26. *organism de evaluare a conformității* - un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare a notificării de către un stat membru, inclusiv România. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru;

27. *pagube importante* - pagubele care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un cost total de cel puțin 2 milioane euro;

28. *producător* – producătorul, astfel cum este definit la art. 2 pct. 36 din Directiva (UE) 2016/797;

29. *sistem feroviar* – sistemul care cuprinde elementele enumerate în anexa I la Directiva (UE) 2016/797;

30. *sistem feroviar ușor* - un sistem de transport feroviar urban și/sau suburban cu o rezistență la șoc de C-III sau C-IV (în conformitate cu EN 15227:2011) și cu o rezistență maximă a vehiculului de 800 kN, respectiv forța de compresie longitudinală în zona de cuplare. Sistemele feroviare ușoare pot avea o cale dedicată sau pot folosi drumurile publice împreună cu traficul rutier și de obicei nu fac schimb de vehicule cu traficul de călători sau marfă pe distanțe lungi;

31. *sistem de management al siguranței* - organizarea, măsurile și procedurile stabilite de administratorul de infrastructură sau de un operator de transport feroviar pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale;





32. *specificație tehnică de interoperabilitate*, denumită în continuare *S.T.I.* - specificație adoptată în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797, care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii Europene;

33. *state membre* - state membre ale Uniunii Europene (UE) sau state părți la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE);

34. *transportator* - un operator economic care efectuează o operațiune de transport, în temeiul unui contract de transport;

35. *tip de operațiune* - tipul caracterizat prin transportul de călători, incluzând sau excluzând serviciile de mare viteză, transportul de mărfuri, incluzând sau excluzând serviciile de transport de mărfuri periculoase, și numai serviciile de manevră;

36. *vehicul* - un vehicul feroviar, cu sau fără tracțiune, adecvat pentru circulația pe roți pe liniile de cale ferată; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale;

37. *zona de operare* - o rețea sau mai multe rețele de pe teritoriul unuia sau mai multor state membre în care un operator de transport feroviar intenționează să opereze.

## CAPITOLUL II

### Dezvoltarea și managementul siguranței feroviare

#### ARTICOLUL 4

#### Rolul tuturor factorilor din sistemul feroviar implicați în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare

(1) În scopul dezvoltării și îmbunătățirii siguranței feroviare, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în limitele competențelor sale:

a) asigură menținerea siguranței feroviare și, atunci când este posibil din punct de vedere practic, îmbunătățirea în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii Europene, de normele internaționale și de progresul tehnic și științific, acordând prioritate prevenirii accidentelor;

b) asigură punerea integrală în practică a legislației aplicabile, în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european.



c) asigură aplicarea măsurilor de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare ținând cont de necesitatea unei abordări sistemice;

d) se asigură că responsabilitatea exploatarea sigură a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorului de infrastructură și operatorilor de transport feroviar, fiecăruia pentru partea sa de sistem, impunându-le:

(i) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, prevăzute la art. 6 alin. (1) lit. a), dacă este cazul, cooperând cu celelalte state membre;

(ii) să aplice normele Uniunii Europene și normele naționale;

(iii) să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta ordonanță de urgență;

e) se asigură că administratorul de infrastructură și fiecare operator de transport feroviar sunt responsabili de partea lor de sistem și de exploatarea în siguranță a acesteia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și alți factori implicați din sistemul feroviar prevăzuți la alin. (3);

f) elaborează și publică anual planuri de siguranță care să prevadă măsurile avute în vedere pentru atingerea O.S.C.;

g) după caz, sprijină Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, agenție instituită conform Regulamentului (UE) nr. 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004, denumită în continuare *Agenție*, în activitatea sa de monitorizare a dezvoltării siguranței feroviare la nivelul Uniunii Europene.

(2) Operatorii de transport feroviar și administratorul de infrastructură:

a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, astfel cum este prevăzut la art. 6 alin. (1) lit. a), dacă este cazul cooperând reciproc și cu alți factori implicați din sistemul feroviar;

b) țin cont, în cadrul sistemelor lor de management al siguranței, de riscurile aferente activităților altor factori implicați din sistemul feroviar și ale terților;

c) impun obligații contractuale celorlalți factori implicați din sistemul feroviar prevăzuți la alin. (3) care au un impact potențial asupra exploatarea în condiții de siguranță a sistemului feroviar pentru a pune în aplicare măsuri de control al riscurilor, dacă este cazul,



d) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanții lor prin intermediul aplicării M.S.C. pentru procesele de monitorizare stabilite de M.S.C. cu privire la monitorizarea prevăzută la art. 6 alin. (1) lit. c), și că acest lucru este specificat în acordurile contractuale care sunt făcute publice la cererea Agenției sau a Autorității de Siguranță Feroviară Română.

(3) Fără a aduce atingere responsabilităților operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură, entitățile responsabile cu întreținerea și toți ceilalți factori implicați din sistemul feroviar care pot afecta operarea în siguranță a sistemului feroviar, inclusiv producătorii, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii, prestatorii de servicii, entitățile contractante, transportatorii, expeditorii, destinatarii, încărcătorii, descărcătorii, încărcătorii și descărcătorii vrac:

a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare cu alți factori implicați din sistemul feroviar;

b) se asigură că subsistemele, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât să poată fi exploatate în condiții de siguranță de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură în cauză.

(4) Operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și orice factor implicat din sistemul feroviar prevăzut la alin. (3) care identifică un risc la adresa siguranței, generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice, inclusiv a subsistemelor structurale sau este informat cu privire la un astfel de risc, în limitele competențelor care le revin:

a) iau toate măsurile corective necesare pentru abordarea riscului la adresa siguranței pe care l-au identificat;

b) raportează riscurile respective către părțile relevante implicate, pentru a le permite acestora să ia orice măsuri corective suplimentare care sunt necesare în vederea asigurării permanente a performanței în materie de siguranță a sistemului feroviar.

(5) În cazul în care operatorii de transport feroviar fac schimb de vehicule, toți factorii implicați din sistemul feroviar implicați schimbă între ei toate informațiile relevante pentru exploatarea în condiții de siguranță, inclusiv, dar fără a se limita la, informații privind starea



și istoricul vehiculului în cauză, elementele dosarelor de întreținere în scopul asigurării trasabilității, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de încărcare.

## ARTICOLUL 5

### Indicatori de siguranță comuni

(1) Pentru a facilita evaluarea atingerii O.S.C. și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor colectează informații privind indicatorii de siguranță comuni, denumiți în continuare *I.S.C.*, prin raportul anual al Autorității de Siguranță Feroviare Române prevăzut la art. 19.

(2) *I.S.C.* sunt prevăzuți în anexa nr. 1.

## ARTICOLUL 6

### Metode de siguranță comune

(1) *M.S.C.* descriu modul în care nivelurile de siguranță, atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate, inclusiv, după caz, prin intermediul unui organism independent de evaluare, prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:

- a) evaluarea riscului și metodele de evaluare;
- b) metodele de evaluare a conformității cu certificatele unice de siguranță și autorizațiile de siguranță;
- c) metodele de supraveghere ce trebuie aplicate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și metodele de monitorizare ce trebuie aplicate de operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea;
- d) metodele de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței în materie de siguranță a operatorilor de transport feroviar la nivel național și la nivelul Uniunii Europene;
- e) metodele de evaluare a realizării obiectivelor de siguranță la nivel național și la nivelul Uniunii Europene;



f) orice alte metode care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței și care trebuie armonizate la nivelul Uniunii Europene.

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română colaborează cu Agenția pentru a sprijini elaborarea, adoptarea și revizuirea M.S.C, ținându-se cont de experiența dobândită prin aplicarea lor și de dezvoltarea globală a siguranței feroviare, în vederea menținerii siguranței și, în măsura posibilului, a îmbunătățirii permanente a acesteia.

(3) Utilizatorii și orice parte interesată, inclusiv partenerii sociali, după caz, pot transmite opiniile lor Agenției pentru a fi luate în considerare la elaborarea, adoptarea și revizuirea M.S.C.

(4) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor aprobă prin ordin al ministrului sau propune spre aprobare, după caz, fără întârziere, orice modificări necesare ale normelor naționale, în condițiile legii, ținând seama de adoptarea M.S.C. și de modificările aduse acestora.

## ARTICOLUL 7

### Obiective de siguranță comune

(1) O.S.C. stabilesc nivelurile minime de siguranță care trebuie atinse de sistem ca întreg și, acolo unde este posibil, de diferite părți ale sistemului feroviar în fiecare stat membru și în Spațiul Economic European. O.S.C. pot fi exprimate în criterii de acceptare a riscului sau în niveluri de siguranță vizate și iau în considerare, în special:

a) riscurile individuale referitoare la călători, personal, inclusiv angajații sau contractanții, utilizatorii trecerilor la nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente de răspundere civilă, riscurile individuale legate de intruși;

b) riscurile societale, aparținând societății, grupurilor sociale.

(2) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor aprobă prin ordin al ministrului sau propune spre aprobare, după caz, toate modificările necesare la normele naționale, pentru a atinge cel puțin O.S.C. și orice O.S.C. revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Aceste modificări sunt luate în considerare în planurile anuale privind siguranța prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. f). Ministerul



Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică aceste norme Comisiei Europene, în conformitate cu art. 8.

## ARTICOLUL 8

### Norme naționale în domeniul siguranței

(1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate adopta sau propune, după caz, noi norme naționale în temeiul prezentei ordonanțe de urgență în următoarele cazuri:

- a) atunci când normele privind metodele de siguranță existente nu sunt acoperite de M.S.C.;
- b) atunci când normele de exploatare a rețelei feroviare nu sunt încă reglementate de S.T.I.;
- c) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau unui incident;
- d) atunci când o normă deja notificată trebuie să fie revizuită;
- e) atunci când normele referitoare la cerințele pentru personalul care execută atribuții cu responsabilități în siguranța circulației, inclusiv criteriile de selecție, aptitudinea fizică și psihică și formarea profesională nu sunt încă reglementate de S.T.I. sau de Hotărârea Guvernului nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, cu modificările ulterioare.

(2) Înainte de introducerea preconizată a unei noi norme naționale în sistemul juridic național, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, la propunerea Autorității de Siguranță Feroviară Română, transmite proiectul de normă națională Agenției și Comisiei Europene pentru examinare în timp util și în termenele prevăzute la art. 25 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2016/796, motivând introducerea acesteia, prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor se asigură că proiectul de normă este suficient de avansat pentru a permite Agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu art. 25 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.



(3) În cazul în care, în termen de două luni de la primirea proiectului de normă națională sau în termenul extins convenit în conformitate cu art.25 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2016/796, Agenția nu informează Comisia Europeană și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor cu privire la evaluarea sa, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate propune sau adopta, după caz, norma.

(4) În cazul măsurilor preventive de urgență, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate adopta și aplica imediat o nouă normă națională. Această normă este notificată în conformitate cu art. 27 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 și este supusă evaluării Agenției, în conformitate cu art. 26 alin. (1), (2) și (5) din Regulamentul (UE) 2016/796.

(5) În situația unei evaluări negative a Agenției, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor adoptă sau propune spre aprobare modificarea sau abrogarea normei naționale în termen de două luni de la primirea avizului Agenției.

(6) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor notifică Agenției și Comisiei Europene normele naționale adoptate, utilizând sistemul informatic corespunzător în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor se asigură că normele naționale existente sunt ușor accesibile, sunt publice și sunt formulate cu o terminologie accesibilă tuturor părților. Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor furnizează informații suplimentare cu privire la normele naționale, la solicitarea Agenției sau Comisiei Europene.

(7) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor poate decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor înscrie aceste norme și restricții în registrul de infrastructură prevăzut la art. 49 din Directiva (UE) 2016/797 sau indică, în documentul de referință al rețelei prevăzut la art. 27 din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, documentul în care sunt publicate aceste norme și restricții.

(8) Normele naționale notificate în conformitate cu prevederile alin. (1) – (7) nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 1016/2004 privind măsurile pentru organizarea și realizarea schimbului de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice, precum și al regulilor referitoare la serviciile



informaționale între România și statele membre ale Uniunii Europene, precum și Comisia Europeană, cu modificările și completările ulterioare.

## ARTICOLUL 9

### Sisteme de management al siguranței

(1) Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței, conform Regulamentului delegat (UE) 2018/762 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei, pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin O.S.C., că este în conformitate cu cerințele de siguranță descrise în S.T.I., precum și că sunt aplicate părțile relevante din M.S.C. și din normele naționale notificate în conformitate cu art. 8.

(2) Sistemul de management al siguranței trebuie să fie documentat în toate părțile relevante și descrie în special repartizarea responsabilităților în cadrul organizației administratorului de infrastructură sau al operatorului de transport feroviar. Acesta indică modul în care este asigurat controlul de către conducere la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței. Trebuie să existe un angajament clar de a aplica în mod consecvent cunoștințe și metode privind factorii umani. Prin intermediul sistemului de management al siguranței, administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar promovează o cultură a încrederii și învățării reciproce, în care personalul este încurajat să contribuie la dezvoltarea siguranței, în timp ce este asigurată confidențialitatea.

(3) Sistemul de management al siguranței cuprinde următoarele elemente de bază:

a) o politică de siguranță aprobată de conducerea organizației și comunicată întregului personal;

b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru menținerea 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 S.T.I., în normele naționale prevăzute la art. 8 și în anexa nr. 2, în alte norme relevante sau în decizii ale autorităților naționale;

d) proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe durata întregului ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;

e) proceduri și metode pentru identificarea riscurilor, pentru efectuarea evaluării riscurilor și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor, ori de câte ori o schimbare a condițiilor de exploatare sau introducerea unui material nou generează noi riscuri pentru infrastructură sau pentru interfața om-mașină-mod de organizare;

f) asigurarea unor programe pentru formarea personalului și a unor sisteme pentru a asigura menținerea competenței personalului și îndeplinirea corespunzătoare a atribuțiilor, inclusiv măsuri care vizează aptitudinea fizică și psihică;

g) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, atunci când este cazul, între organizații ale sistemului feroviar;

h) proceduri și formulare pentru documentarea informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;

i) 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;

j) asigurarea unor planuri de acțiune, sisteme de alertă și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice competente;

k) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței.

(4) Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar includ orice alt element necesar pentru a acoperi riscurile în materie de siguranță, în conformitate cu evaluarea riscurilor care decurg din propria lor activitate.

(5) Sistemul de management al siguranței este adaptat la tipul operațiunii, amploarea operațiunii, zona de operare și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea administratorului de infrastructură sau a operatorului de transport feroviar, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere, fără a aduce atingere art. 14, și materiale, precum și utilizarea contractanților. Sistemul de management al siguranței ia



în considerare, în cazurile în care acest lucru este adecvat și posibil, riscurile ce decurg din activitățile altor factori prevăzuți la art. 4.

(6) Sistemul de management al siguranței al administratorului de infrastructură trebuie să ia în considerare efectele operațiunilor diferiților operatori de transport feroviar asupra rețelei și trebuie să prevadă ca toți operatorii de transport feroviar să opereze în conformitate cu S.T.I. și normele naționale și în condițiile stabilite în propriul certificat unic de siguranță.

(7) Sistemul de management al siguranței este conceput în scopul de a coordona procedurile de urgență ale administratorului de infrastructură cu toți operatorii de transport feroviar care operează pe infrastructura sa și cu serviciile de urgență, astfel încât să faciliteze intervenția rapidă a serviciilor de salvare, precum și cu orice altă parte care ar putea fi implicată într-o situație de urgență. Pentru infrastructura transfrontalieră, cooperarea între administratorii de infrastructură relevanți facilitează coordonarea și pregătirea necesară a serviciilor de urgență competente de ambele părți ale frontierei.

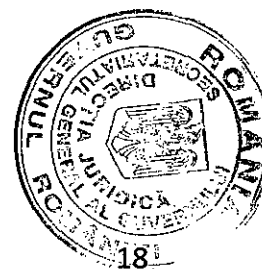
(8) În urma unui accident grav, operatorul de transport feroviar furnizează asistență victimelor, oferind suport în procedurile privind plângerile formulate în temeiul dreptului Uniunii Europene, în special a Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, fără a aduce atingere obligațiilor care revin altor părți. O astfel de asistență utilizează canalele de comunicare cu familiile victimelor și include sprijin psihologic pentru victimele accidentului și familiile acestora.

(9) Până la data de 31 mai a fiecărui an, administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar prezintă Autorității de Siguranță Feroviară Română un raport de siguranță 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 operatorului de transport feroviar și rezultatele planului de siguranță;

b) un raport cu privire la dezvoltarea indicatorilor de siguranță naționali și a I.S.C. prevăzuți la art. 5, în măsura în care este relevant pentru administratorul de infrastructură sau operatorul de transport feroviar raportor;

c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;



d) observații privind deficiențele și disfuncționalitățile operațiunilor feroviare și administrării infrastructurii care ar putea fi relevante pentru Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, inclusiv un rezumat al informațiilor furnizate de factorii relevanți, în conformitate cu art. 4 alin. (4) lit. b);

e) un raport privind aplicarea M.S.C. relevante.

### **CAPITOLUL III**

Certificarea și autorizarea de siguranță

#### **ARTICOLUL 10**

Certificatul unic de siguranță

(1) Cu excepția cazurilor prevăzute la alin. (28), accesul la infrastructura feroviară din România se acordă exclusiv operatorilor de transport feroviar care dețin certificatul unic de siguranță eliberat de Agenție în conformitate cu art.10 alin. (5) - (7) din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) sau de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu alin. (20).

(2) Operatorul de transport feroviar solicită Agenției eliberarea unui certificat unic de siguranță atunci când zona de operare preconizată are în vedere teritoriul unui stat membru, care poate fi sau nu teritoriul României, sau al mai multor state membre, care poate include sau nu teritoriul României.

(3) Fără a aduce atingere alin. (2), operatorul de transport feroviar poate solicita Autorității de Siguranță Feroviară Română eliberarea unui certificat unic de siguranță atunci când zona de operare preconizată are în vedere exclusiv teritoriul României.

(4) Obiectivul certificatului unic de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar în cauză și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabil să desfășoare operațiuni în condiții de siguranță în zona de operare preconizată.

(5) În cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță, operatorul de transport feroviar precizează tipul și amploarea operațiunilor feroviare vizate și zona de operare preconizată.



(6) Cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță trebuie să fie însoțită de un dosar cu documente care dovedesc că:

a) operatorul de transport feroviar și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu art. 9 și întrunește cerințele stabilite în S.T.I., M.S.C., O.S.C. și în alte acte normative relevante pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în cadrul rețelei în condiții de siguranță;

b) operatorul de transport feroviar îndeplinește, după caz, cerințele prevăzute de normele naționale relevante ale statelor membre notificate în conformitate cu art. 8 atunci când zona de operare preconizată are în vedere teritoriul României .

c) operatorul de transport feroviar îndeplinește, după caz, cerințele prevăzute de normele naționale relevante ale statelor membre notificate în conformitate cu art. 8 din Directiva (UE) 2016/798, atunci când zona de operare preconizată are în vedere inclusiv teritoriul României și teritoriul altor state membre.

(7) Cererea de eliberare a certificatului unic de siguranță adresată Agenției sau Autorității de Siguranță Feroviară Română, după caz, precum și informații cu privire la toate cererile, etapele procedurilor relevante și rezultatul acestora, precum și, dacă este cazul, cererile și deciziile comisiei pentru soluționarea contestațiilor se transmit prin intermediul ghișeului unic prevăzut la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(8) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează certificatul unic de siguranță sau notifică solicitantul cu privire la avizul său negativ într-un termen de maximum 4 luni după ce toate informațiile necesare și toate informațiile suplimentare solicitate au fost transmise de către solicitant. Certificatul unic de siguranță poate fi eliberat cu aplicabilitate teritorială limitată sau cu aplicabilitate la întreg teritoriul României.

(9) Pentru a elibera un certificat unic de siguranță, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română evaluează dosarul în funcție de toate elementele prevăzute la alin. (6) și aplică modalitățile practice privind procedura de certificare instituite prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei.



(10) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română evaluează dosarele operatorilor de transport feroviar transmise de Agenție în temeiul art.10 alin. (5) lit. b) din Directiva (UE) 2016/798 și care preconizează ca zonă de operare inclusiv teritoriul României.

(11) Evaluarea are în vedere normele naționale prevăzute la art.8.

(12) În cadrul evaluărilor, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este autorizată să efectueze vizite și inspecții la sediile operatorului de transport feroviar, precum și audituri, și poate solicita informații suplimentare relevante.

(13) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se coordonează cu Agenția în ceea ce privește organizarea vizitelor, inspecțiilor și auditurilor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență.

(14) În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română conform alin. (10) și aceasta notifică Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prezentând motivele dezacordului său, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. Atunci când se consideră necesar, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate decide, împreună cu Agenția, să îl implice pe operatorul de transport feroviar.

(15) În situația în care nu s-a putut ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a fost informată de Agenție cu privire la dezacordul său, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate transmite problema în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită conform art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(16) În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu Agenția, certificatul unic de siguranță acoperă o zonă de operare în conformitate cu decizia Agenției.

(17) În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a Autorității de Siguranță Feroviară Română, certificatul unic de siguranță acoperă o zonă de operare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă.

(18) În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă desfășurată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, conform alin. (10) și aceasta notifică Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prezentând motivele dezacordului său, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția în vederea ajungerii la o evaluare



reciproc acceptabilă. Atunci când se consideră necesar, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate decide, împreună cu Agenția, să îl implice pe operatorul de transport feroviar.

(19) Dacă nu s-a putut ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a fost informată cu privire la dezacordul Agenției, certificatul unic de siguranță acoperă o zonă de operare în conformitate cu decizia Agenției.

(20) În cazul în care zona de operare se limitează la teritoriul României, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate elibera un certificat unic de siguranță, pe proprie răspundere, în cazul în care solicitantul solicită acest lucru potrivit alin (3).

(21) Pentru a elibera un certificat unic de siguranță, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română evaluează dosarul în funcție de toate elementele prevăzute la alin. (6) lit. a) și b) și aplică modalitățile practice instituite prin actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

(22) În cadrul evaluărilor, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este autorizată să efectueze vizite și inspecții la sediile operatorului de transport feroviar, precum și audituri, și poate solicita informații suplimentare relevante.

(23) În termen de o lună de la primirea cererii, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.

(24) În conformitate cu art.10 alin. (8) din Directiva (UE) 2016/798, certificatul unic de siguranță eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este valabil și fără extinderea zonei de operare pentru operatorii de transport feroviar care operează în stațiile statelor membre învecinate României, cu caracteristici similare ale rețelelor și cu norme de exploatare similare, atunci când respectivele stații sunt primele stații de la frontiera cu România, în urma consultării autorităților naționale de siguranță din aceste state membre.

(25) Certificatul unic de siguranță eliberat de autoritatea de siguranță națională a unui stat membru învecinat României, cu caracteristici similare ale rețelelor și cu norme de exploatare similare, este valabil pe teritoriul României și fără extinderea zonei de operare pentru operatorii de transport feroviar care operează în stațiile din România, atunci când respectivele stații sunt primele stații de la frontiera cu statul membru în cauza, în urma



consultării Autorității de Siguranță Feroviară Română de către autoritatea națională de siguranță în cauză.

(26) Consultările prevăzute la alin. (24) și (25) pot avea loc pentru fiecare caz în parte sau pot fi stabilite în contextul unor acorduri transfrontaliere între România și state membre învecinate sau între Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și autoritățile naționale de siguranță ale statelor membre în cauză.

(27) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își asumă responsabilitatea deplină pentru toate certificatele unice de siguranță pe care le eliberează.

(28) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate permite operatorilor din țările terțe să ajungă la o stație de pe teritoriul României, desemnată pentru operațiuni transfrontaliere, prima stație de la frontiera sa, fără a solicita un certificat unic de siguranță, cu condiția garantării unui nivel corespunzător de siguranță prin intermediul:

a) unui acord transfrontalier între România și țara terță învecinată;

b) unor acorduri contractuale între operatorul din țara terță și operatorul de transport feroviar sau administratorul de infrastructură care deține un certificat unic de siguranță sau o autorizație de siguranță pentru a funcționa pe rețeaua respectivă din România, cu condiția ca aspectele legate de siguranță din respectivele acorduri să se reflecte în mod corespunzător în sistemul acestora de management al siguranței.

(29) Certificatele unice de siguranță precizează tipul și amploarea operațiunilor vizate, precum și zona de operare. Certificatul unic de siguranță poate să vizeze liniile de cale ferată deținute de operatorul de transport feroviar, dacă acestea sunt incluse în sistemul de management al siguranței al acestuia.

(30) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română justifică în mod corespunzător orice decizie prin care refuză eliberarea unui certificat unic de siguranță sau exclude o porțiune din rețea în conformitate cu evaluarea negativă prevăzută la alin. (14).

(31) În termen de o lună de la primirea deciziei, solicitantul poate cere Agenției sau Autorității de Siguranță Feroviară Română, după caz, să își revizuiască decizia. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă sau revocă decizia negativă în termen de două luni de la data primirii cererii de revizuire.



(32) În cazul în care decizia negativă a Agenției este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate conform art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(33) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română confirmă decizia negativă, solicitantul o poate contesta la instanțele de contencios administrativ, în condițiile legii.

(34) Un certificat unic de siguranță acordat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română are o valabilitate de cel mult 5 ani.

(35) Un operator de transport feroviar solicită reînnoirea certificatului unic de siguranță care a fost eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau de Agenție, după caz. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română reînnoiește certificatul unic de siguranță dacă solicitantul îndeplinește prevederile prezentei ordonanțe de urgență.

(36) La fiecare modificare substanțială a tipului sau amplitudinii operațiunii, operatorul de transport feroviar solicită actualizarea certificatului unic de siguranță.

(37) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română actualizează certificatul unic de siguranță în întregime sau parțial.

(38) În cazul în care un solicitant deține un certificat unic de siguranță eliberat de Agenție și dorește să își extindă zona de operare sau în cazul în care deține un certificat unic de siguranță eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și dorește să își extindă zona de operare într-un alt stat membru decât România, acesta adaugă la dosar documentele relevante prevăzute la alin. (6) privind zona de operare suplimentară. Operatorul de transport feroviar transmite dosarul Agenției în vederea, eliberării unui certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de operare extinsă. În acest caz, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este consultată, pentru evaluarea dosarului din punctul de vedere al cerințelor prevăzute la alin. (6), numai în situația în care teritoriul României este vizat de extinderea operațiunii.

(39) În cazul în care un operator de transport feroviar deține un certificat unic de siguranță eliberat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, cu aplicabilitate teritorială limitată, și dorește să își extindă zona de operare în România, acesta adaugă la dosar documentele relevante prevăzute la alin. (6) privind zona de operare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul prin intermediul ghișeului unic prevăzut la art. 12 din





Regulamentul (UE) 2016/796 Autorității de Siguranță Feroviară Române, care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență, eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de operare extinsă.

(40) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română revizuieste certificatele unice de siguranță eliberate în conformitate cu prezenta ordonanță de urgență în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței

(41) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică Agenția, fără întârziere și, în orice caz, în termen de două săptămâni, cu privire la eliberarea unui certificat unic de siguranță.

(42) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică imediat reînnoirea, modificarea sau revocarea unui certificat unic de siguranță.

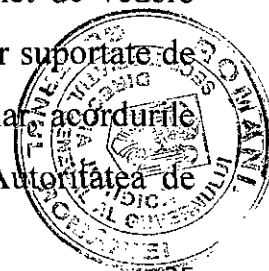
(43) Notificările prevăzute la alin. (41) și (42) cuprind informații despre denumirea și adresa operatorului feroviar, data eliberării, categoria, amploarea, valabilitatea și zona de funcționare a certificatului unic de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

## ARTICOLUL 11

Cooperarea dintre Agenție și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în ceea ce privește eliberarea certificatelor unice de siguranță

(1) În sensul art. 10 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/798, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin AFER, încheie acorduri de cooperare cu Agenția în conformitate cu art. 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Aceste acorduri de cooperare pot fi sub forma unor acorduri specifice sau a unor acorduri-cadru și pot implica și alte autorități naționale de siguranță din celelalte state membre. Aceste acorduri de cooperare conțin o descriere detaliată a atribuțiilor și condițiilor pentru rezultatele preconizate, a termenelor pentru realizarea acestora și a repartizării taxelor care trebuie plătite de solicitant.

(2) Acordurile de cooperare prevăzute la alin. (1) pot include acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită expertize tehnice specifice din punct de vedere geografic sau istoric, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar, acordurile de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către Autoritatea de



Siguranță Feroviară Română, prin AFER, atunci când acest lucru este necesar pentru a se asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru certificare. Aceste acorduri de cooperare trebuie să fie în vigoare înainte ca Agenția să îndeplinească atribuțiile de certificare.

## ARTICOLUL 12

### Autorizația de siguranță a administratorului de infrastructură

(1) Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, administratorul de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

(2) Autorizația de siguranță conține o autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al administratorului de infrastructură, prevăzut la art. 9, și include procedurile și dispozițiile pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare, inclusiv, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română explică cerințele pentru autorizațiile de siguranță și documentele necesare sub forma unui document de îndrumare pentru depunerea de cereri.

(4) Autorizația de siguranță este valabilă timp de cinci ani și poate fi reînnoită la cererea administratorului de infrastructură. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română revizuieste autorizația de siguranță în întregime sau parțial ori de câte ori au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, ale subsistemelor de semnalizare sau energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a infrastructurii. Administratorul de infrastructură notifică fără întârziere Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la toate aceste modificări.

(5) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate solicita ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

(6) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea autorizației de siguranță într-un termen care să nu depășească 4 luni.



de la data la care toate informațiile necesare și orice informații suplimentare solicitate au fost transmise de către solicitant.

(7) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică Agenția în cel mai scurt timp, dar nu mai mult de două săptămâni cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost eliberate, reînnoite, modificate sau revocate, menționând denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data eliberării, domeniul de aplicare și perioada de valabilitate a autorizației de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

(8) În cazul infrastructurii transfrontaliere, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu autoritățile naționale de siguranță din statele membre învecinate, pentru a elibera autorizații de siguranță.

## ARTICOLUL 13

### Acces la serviciile de formare

(1) Personalul operatorilor de transport feroviar și al administratorului de infrastructură, cu responsabilități în siguranța circulației are obligația participării la cursuri de formare, potrivit legii, și, în acest sens, beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la spațiile și echipamentele de formare pentru mecanicii de locomotivă și personalul de însoțire a trenului, atunci când această formare este necesară pentru exploatarea serviciilor din rețeaua proprie.

(2) Serviciile de formare 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.

(3) Dacă serviciile de formare nu au inclus examinări și acordarea de certificate, personalul operatorilor de transport feroviar și al administratorului de infrastructură are dreptul de acces la formare profesională în vederea obținerii certificatelor corespunzătoare.

(4) Serviciile de formare îndeplinesc cerințele stabilite potrivit Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1611/2009, cu modificările și completările ulterioare, și în S.T.I. sau normele naționale prevăzute la art. 8 alin. (1) lit.



(5) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unui singur operator de transport feroviar sau al administratorului 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.

(6) La recrutarea de noi mecanici de locomotivă, de personal de însoțire a trenurilor și de personal cu responsabilități în siguranța circulației, operatorii de transport feroviar pot lua în considerare orice formare, calificări și experiență dobândite anterior la alți operatori de transport feroviar. În acest scop, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența, să obțină copii ale acestora și să le comunice.

(7) Operatorii de transport feroviar și administratorul de infrastructură răspund, în condițiile legii, de nivelul formării și de calificările personalului lor care desfășoară activități cu responsabilități în siguranța circulației.

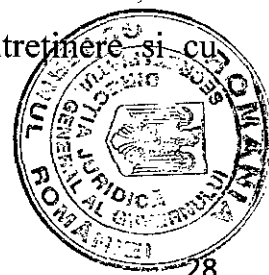
## ARTICOLUL 14

### Întreținerea vehiculelor

(1) Fiecărui vehicul, anterior utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, iar entitatea respectivă este înregistrată în registrul vehiculelor prevăzut la art. 47 din Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană.

(2) Fără a aduce atingere responsabilității operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la art. 4, entitatea responsabilă cu întreținerea asigură funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor de a căror întreținere răspunde. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea instituie un sistem de întreținere pentru vehiculele respective și, prin intermediul acestui sistem:

a) se asigură că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu dosarul de întreținere al fiecărui vehicul și cu cerințele în vigoare, inclusiv cu normele de întreținere și cu prevederile S.T.I. relevante;



b) pune în aplicare metodele necesare de evaluare a riscurilor prevăzute la art. 6 alin. (1) lit. a), dacă este cazul în cooperare cu alți factori;

c) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt pușe în practică de contractanți prin aplicarea M.S.C. pentru procesele de monitorizare prevăzute la art. 6 alin. (1) lit. c) și că acest lucru este stipulat în acordurile contractuale care sunt făcute publice la cererea Agenției sau a Autorității de Siguranță Feroviară Română;

d) asigură trasabilitatea activităților de întreținere.

(3) Sistemul de întreținere este alcătuit din următoarele funcții:

a) o funcție de gestionare, care supervizează și coordonează funcțiile de întreținere prevăzute la lit. b) - d) și asigură starea de siguranță a vehiculului în sistemul feroviar;

b) o funcție de dezvoltare a întreținerii, care este responsabilă de gestionarea documentației referitoare la întreținere, inclusiv gestionarea configurării, pe baza datelor de proiectare și de funcționare, precum și pe baza prestațiilor și a experienței dobândite;

c) o funcție de management al întreținerii parcului, care gestionează retragerea vehiculului în vederea întreținerii și repunerea în funcțiune a acestuia după întreținere;

d) o funcție de efectuare a întreținerii, care asigură întreținerea tehnică necesară a unui vehicul sau a unor părți ale acestuia, inclusiv furnizarea documentației de redare în exploatare.

(4) Entitatea responsabilă cu întreținerea desfășoară ea însăși funcția de gestionare, dar poate externaliza funcțiile prevăzute la alin. (3) lit. b) - d) sau o parte a acestor funcții, atribuindu-le altor părți contractante, precum ateliere de întreținere.

(5) Entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că toate funcțiile prevăzute la alin. (3) respectă cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa nr. 3.

(6) Atelierele de întreținere aplică cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa nr. 3, astfel cum au fost identificate în actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană în temeiul art.14 alin.(8) lit. a) din Directiva (UE) 2016/798, care corespund funcțiilor și activităților ce urmează să fie certificate..

(7) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată și i se acordă un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea de către un organism acreditat sau recunoscut sau de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, în conformitate cu următoarele condiții:



a) procesele de acreditare și de recunoaștere a proceselor de certificare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate;

b) sistemul de certificare furnizează dovezi că o entitate responsabilă cu întreținerea a instituit sistemul de întreținere menit să asigure starea de funcționare în condiții de siguranță a oricărui vehicul de a cărui întreținere răspunde;

c) certificarea entității responsabile cu întreținerea se bazează pe o evaluare a capacității entității responsabile cu întreținerea de a îndeplini cerințele relevante, precum și criteriile de evaluare prevăzute în anexa nr. 3, și de a le aplica în mod continuu. Certificarea include un sistem de supraveghere pentru a asigura îndeplinirea în continuare a cerințelor respective și a criteriilor de evaluare după emiterea certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea;

d) certificarea atelierelor de întreținere se bazează pe conformitatea cu cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa nr. 3, aplicate funcțiilor corespunzătoare și activităților care urmează să fie certificate.

(8) În cazul altor vehicule înscrise în Registrul național al vehiculelor, certificarea entităților responsabile cu întreținerea acestora se efectuează pe principiile prevăzute în Regulamentul (UE) 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007, urmând ca după adoptarea de către Comisia Europeană a actelor de punere în aplicare în temeiul art.14 alin.(8) lit.b) din Directiva (UE) 2016/798, certificarea să fie efectuată pe principiile stabilite în acestea.

(9) În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură sau un operator de transport feroviar, respectarea condițiilor prevăzute la alin. (7) se verifică de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu procedurile prevăzute la art. 10 sau 12 și poate fi confirmată în autorizația sau certificatul unic de siguranță eliberat în conformitate cu respectivele proceduri.

(10) Certificatele eliberate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, în conformitate cu alin.(7) și certificatele eliberate în alte state membre sunt valabile pe teritoriul Spațiului Economic European.



(11) Sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă, adoptat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011, continuă să se aplice până la adoptarea de către Comisia Europeană a unui act de punere în aplicare pentru acest tip de certificare.

## ARTICOLUL 15

Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea

(1) Prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor se pot stabili măsuri alternative în vederea îndeplinirii obligațiilor de a identifica entitatea responsabilă cu întreținerea cu privire la sistemul de întreținere prevăzut la art. 14, în următoarele cazuri:

a) vehicule înregistrate într-o țară terță și întreținute în conformitate cu legislația țării respective;

b) vehicule care sunt folosite în rețele sau pe linii de cale ferată cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii Europene și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la art. 14 alin. (2) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;

c) vagoane de marfă și vagoane de călători care sunt utilizate în comun cu țări terțe, al căror ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii Europene;

d) vehicule utilizate pe rețelele menționate la art. 2 alin. (3) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.

(2) Măsurile alternative prevăzute la alin. (1) se pun în aplicare prin derogări care se acordă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau de Agenție, după caz, la:

a) înregistrarea vehiculelor conform art. 47 din Directiva (UE) 2016/797 în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;

b) eliberarea certificatelor unice de siguranță și a autorizațiilor de siguranță către operatorii de transport feroviar și administratorul de infrastructură, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea.



(3) Derogările acordate în conformitate cu alin. (2) se identifică și se motivează în raportul anual privind siguranța prevăzut la art. 19.

## CAPITOLUL IV

Autoritatea națională de siguranță

### ARTICOLUL 16

Atribuții

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este organismul independent din punct de vedere funcțional și decizional din cadrul *AFER*, înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare, care îndeplinește atribuțiile autorității de siguranță, în conformitate cu prezenta ordonanță de urgență. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este independentă, în ceea ce privește organizarea, și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administratorul infrastructurii, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice.

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îndeplinește, în principal, următoarele atribuții:

a) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură, care constituie sistemul feroviar, în conformitate cu art. 18, alin. (2) din Directiva (UE) 2016/797;

b) eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu art. 21, alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797;

c) sprijinirea Agenției în eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu art. 21 alin. (5) din Directiva (UE) 2016/797 și ale autorizațiilor de tip ale vehiculelor, în conformitate cu art. 24 din Directiva (UE) 2016/797;

d) supravegherea pe teritoriul României a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, în conformitate cu art. 8 din Directiva (UE) 2016/797;





e) asigurarea faptului că fiecărui vehicul i s-a atribuit un număr european de vehicul, în conformitate cu art. 46 din Directiva (UE) 2016/797 fără a aduce atingere art. 47, alin. (4) Directiva (UE) 2016/797;

f) sprijinirea Agenției în eliberarea, reînnoirea, modificarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță acordate de aceasta în conformitate cu art. 10 alin. (5) din Directiva (UE) 2016/798;

g) eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea certificatelor unice de siguranță acordate în conformitate cu art. 10;

h) eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de siguranță acordate în conformitate cu art. 12;

i) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și actualizarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale;

j) supravegherea operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură, în conformitate cu art. 17;

k) eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea permiselor de mecanici de locomotivă, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 1611/2009, cu modificările ulterioare;

l) eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea certificatelor acordate entităților responsabile cu întreținerea, în conformitate cu legislația națională .

(3) Atribuțiile prevăzute la alin. (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către administratorul de infrastructură, unui operator de transport feroviar sau unei entități contractante.

(4) Conducerea Autorității de Siguranță Feroviară Română este exercitată de un director, cu experiență în domeniul feroviar, numit prin ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor la propunerea directorului general al AFER, în condițiile legii. Criteriile de selecție și de numire a directorului Autorității de Siguranță Feroviară Română sunt următoarele:

a) a absolvit studii superioare de lungă durată în domeniul transporturilor feroviare, dovedite cu diplomă de licență;

b) are experiență profesională și de conducere de cel puțin 5 ani în sistemul feroviar



c) nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese, potrivit legii.

## ARTICOLUL 17

### Supraveghere

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română supraveghează respectarea continuă a obligației legale impuse operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură de a utiliza un sistem de management al siguranței, astfel cum este prevăzut la art. 9.

(2) În acest scop, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română aplică principiile enunțate în M.S.C. relevante pentru supraveghere prevăzute la art. 6 alin. (1) lit. c), asigurând faptul că activitățile de supraveghere includ, în special, verificarea aplicării de către operatorii de transport feroviar și administratorul de infrastructură a:

a) sistemului de management al siguranței, pentru a-i monitoriza eficacitatea;

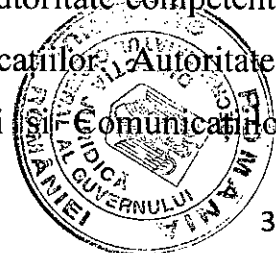
b) elementelor individuale sau parțiale ale sistemului de management al siguranței, inclusiv activitățile operaționale, furnizarea întreținerii și a materialelor și utilizarea contractanților, pentru a monitoriza eficacitatea acestora;

c) M.S.C. relevante prevăzute la art. 6. Activitățile de supraveghere aferente prezentei litere se aplică și entităților responsabile cu întreținerea, atunci când este cazul.

(3) Operatorii de transport feroviar notifică Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, cu cel puțin două luni înainte de începerea oricărei noi operațiuni de transport feroviar, pentru a-i permite acestuia să își planifice activitățile de supraveghere. De asemenea, operatorii de transport feroviar prezintă o defalcare a categoriilor de personal și a tipurilor de vehicule.

(4) Deținătorul unui certificat unic de siguranță notifică imediat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la orice modificare majoră a informațiilor prevăzute la alin. (2).

(5) Monitorizarea respectării normelor aplicabile privind timpul de lucru, de conducere și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă este asigurată de către o autoritate competentă desemnată de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor. Autoritatea competentă desemnată de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor



cooperează cu Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, cu scopul de a permite acesteia să își îndeplinească rolul de supraveghere a siguranței feroviare.

(6) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță eliberat de Agenție în conformitate cu art. 10 alin. (5) – (7) din Directiva (UE) 2016/798 nu mai îndeplinește condițiile de certificare, aceasta solicită Agenției restricționarea sau revocarea certificatului respectiv.

(7) În cazul unui dezacord între Agenție și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, se aplică procedura de arbitraj prevăzută la art. 10 alin. (15). În cazul în care, în urma unei astfel de proceduri de arbitraj, certificatul unic de siguranță nu este restricționat sau revocat, măsurile de siguranță temporare prevăzute la alin. (10) se suspendă.

(8) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este cea care a eliberat certificatul unic de siguranță în conformitate cu art. 10 alin. (20), aceasta poate restricționa sau revoca certificatul, prezentând motivele care stau la baza deciziei sale, și notifică Agenția în acest sens.

(9) Deținătorul unui certificat unic de siguranță al cărui certificat a fost restricționat sau revocat de către Agenție sau de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, după caz, are dreptul de a contesta decizia în conformitate cu art. 10 alin. (31) – (33).

(10) În cazul în care, în cursul supravegherii, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română identifică un risc grav care poate afecta siguranța, aceasta poate aplica în orice moment măsuri de siguranță temporare, inclusiv restricționarea sau suspendarea imediată a operațiunilor relevante. În cazul în care certificatul unic de siguranță a fost eliberat de Agenție, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică imediat Agenția cu privire la acest fapt și furnizează documentele justificative care au stat la baza deciziei sale.

(11) În cazul în care Agenția constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile de certificare, acesta este restricționat sau revocat imediat de către Agenție.

(12) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate retrage sau adapta măsurile în cauză dispuse, la solicitarea Agenției. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează cu Agenția pentru a ajunge la o soluție reciproc acceptabilă. Dacă este cazul, în acest proces poate fi implicat și operatorul de transport feroviar. Dacă această din urmă procedură nu



conduce la o soluție acceptabilă, decizia Autorității de Siguranță Feroviară Română de aplicare a măsurilor temporare rămâne în vigoare..

(13) Decizia Autorității de Siguranță Feroviară Română referitoare la măsurile de siguranță temporare poate fi contestată la instanțele de contencios administrativ, în condițiile legii. În acest caz, măsurile de siguranță temporare se pot aplica până la hotărârea definitivă a instanțelor de contencios administrativ, fără a aduce atingere alin. (6).

(14) În cazul în care durata unei măsuri temporare depășește trei luni, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îi solicită Agenției restricționarea sau revocarea certificatului unic de siguranță și se aplică prevederile alin. (6).

(15) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română supraveghează subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură și se asigură că acestea respectă cerințele esențiale. În cazul infrastructurilor transfrontaliere, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își va efectua activitățile de supraveghere în cooperare cu autoritățile naționale de siguranță din statele membre învecinate . Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că administratorul de infrastructură nu mai îndeplinește condițiile pentru autorizația sa de siguranță, aceasta restricționează sau revocă autorizația respectivă, notificând motivele care stau la baza deciziei sale.

(16) Atunci când supraveghează eficacitatea sistemelor de management al siguranței ale administratorului de infrastructură și ale operatorilor de transport feroviar, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate lua în considerare performanța în materie de siguranță a factorilor implicați din sistemul feroviar prevăzuți la art. 4 alin. (3) și, după caz, a centrelor de formare prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1611/2009, cu modificările ulterioare, în măsura în care activitățile lor au un impact asupra siguranței feroviare. Prezentul alineat se aplică fără a aduce atingere responsabilității operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură prevăzute la art. 4 alin. (2).

(17) În cazul în care un operator de transport feroviar își desfășoară activitatea atât în România, cât și în alte state membre, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română colaborează cu autoritățile naționale de siguranță ale statelor membre în cauză pentru a-și coordona activitățile de supraveghere privind operatorul respectiv și pentru a se asigura că informațiile esențiale referitoare la acel operator sunt aduse la cunoștință, în special în ceea ce privește riscurile cunoscute și performanța în materie de siguranță. Autoritatea de Siguranță Feroviară



Română aduce la cunoștință, de asemenea, informațiile altor autorități naționale de siguranță și Agenției în cazul în care constată că operatorul de transport feroviar nu ia măsurile necesare de control al riscurilor.

(18) Cooperarea prevăzută la alin. (17) asigură faptul că supravegherea este suficient de extinsă și că se evită dublarea inspecțiilor și a auditurilor. În acest caz, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română împreună cu celelalte autorități naționale de siguranță în cauză poate elabora un plan comun de supraveghere pentru a se asigura că auditurile și inspecțiile au loc periodic, ținând seama de tipul și amploarea operațiunilor de transport din fiecare stat membru implicat.

(19) În activitatea de cooperare cu celelalte autorități naționale de siguranță, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate ține cont de orientările elaborate de Agenție

(20) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate transmite notificări pentru a avertiza administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar în caz de nerespectare a obligației prevăzute la alin. (1).

(21) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română utilizează informațiile care dovedesc îndeplinirea obligațiilor prevăzute la art. 10 alin.(5) lit. a) din Directiva (UE) 2016/798, colectate de Agenție în timpul evaluării dosarului ce a însoțit cererea de certificat unic de siguranță, pentru supravegherea unui operator de transport feroviar după eliberarea certificatului său unic de siguranță. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română utilizează informațiile colectate în procesul autorizării de siguranță în conformitate cu art. 12 în scopul supravegherii administratorului de infrastructură..

(22) În scopul reînnoirii certificatelor unice de siguranță eliberate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, aceasta utilizează informațiile colectate în timpul activităților de supraveghere. În scopul reînnoirii autorizațiilor de siguranță, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română utilizează și informațiile colectate în timpul activităților sale de supraveghere.

(23) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia măsurile necesare în vederea coordonării cu Agenția și a asigurării schimbului complet de informații cu aceasta, în ceea ce privește informațiile prevăzute la alin. (20) - (22).



## ARTICOLUL 18

### Principii de luare a deciziilor

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își îndeplinește atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent, asigurând ascultarea tuturor părților interesate și motivarea deciziilor.

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română răspunde prompt la cereri și solicitări, comunică în cel mai scurt timp cererile sale de informații și adoptă toate deciziile în termen de patru luni de la furnizarea tuturor informațiilor relevante de către solicitant. Aceasta poate solicita în orice moment asistența tehnică a administratorului de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii atribuțiilor prevăzute la art. 16.

(3) În procesul elaborării cadrului de reglementare național, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consultă toți factorii implicați și părțile interesate, inclusiv administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului, conform art. 3, alin. (2), lit. m) din Regulamentul de organizare și funcționare al Autorității Feroviare Române, prevăzut în anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea AFER, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și oricare alt factor implicat din sistemul feroviar prevăzut la art. 4, permit Autorității de Siguranță Feroviară Română și după caz, Agenției să desfășoare toate inspecțiile, auditurile și investigațiile necesare și să ofere acestora acces la toate documentele și incintele, la instalațiile și echipamentele relevante, pentru îndeplinirea atribuțiilor de certificare/autorizare de siguranță.

(5) Contestațiile împotriva deciziilor luate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se soluționează potrivit dispozițiilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

(6) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu autoritățile naționale de siguranță din celelalte state membre, în special în



interiorul rețelei instituite de Agenție, pentru armonizarea criteriilor decizionale la nivelul Spațiului Economic European.

## ARTICOLUL 19

### Raportul anual

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română publică pe pagina web a Autorității de Siguranță Feroviară Română de pe site-ul AFER un raport anual privind activitățile desfășurate în anul precedent, pe care îl transmite Agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind:

- a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C., în conformitate cu art. 5 alin. (1);
- b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorului de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;
- e) derogările care au fost acordate în conformitate cu art. 15;
- f) experiența operatorilor de transport feroviar și a administratorului de infrastructură cu privire la aplicarea M.S.C. relevante.

## CAPITOLUL V

### Investigarea accidentelor și incidentelor

## ARTICOLUL 20

### Obligația de a investiga

(1) Agenția de Investigare Feroviară Română, denumită în continuare *AGIFER*, organ de specialitate în subordinea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, instituție publică cu personalitate juridică, înființată potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul



feroviar, aprobată cu modificări prin Legea nr. 42/2016, efectuează investigarea accidentelor grave produse în sistemul feroviar.

(2) Obiectivul investigației îl constituie îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.

(3) AGIFER poate investiga și acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar.

(4) AGIFER 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 întregul sistem;
- c) impactul său asupra siguranței feroviare;
- d) cereri ale administratorului de infrastructură, ale operatorilor de transport feroviar, ale Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre.

(5) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații sunt determinate de AGIFER, ținând cont de art. 21 și 23, precum și de învățămintele preconizate a fi dobândite ca urmare a accidentului sau incidentului, pentru îmbunătățirea siguranței.

(6) Investigația nu are în vedere, în niciun caz, cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

## ARTICOLUL 21

### Statutul investigației

(1) Investigația permite investigatorilor principali să își îndeplinească atribuțiile 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, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă:





a) acces imediat 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 vehiculelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei;

c) accesul nerestricționat 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 în accident sau incident și a altor martori;

g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de administratorul de infrastructură, operatorii de transport feroviar, entitățile responsabile cu întreținerea și de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

(3) AGIFER cooperează cu Agenția atunci când investigația implică vehicule autorizate de Agenție sau operatori de transport feroviar certificați de Agenție.

(4) În sensul alin.(3), AGIFER poate solicita Agenției informații, înregistrări sau explicații.

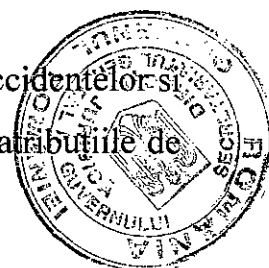
(5) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară și nu aduce atingere acesteia.

(6) În realizarea investigației, AGIFER poate, în caz de nevoie, apela la specialiști din domenii conexe.

## ARTICOLUL 22

### Atribuțiile Agenției de Investigare Feroviare Române

(1) AGIFER, organizată potrivit legii, este însărcinată cu investigarea accidentelor și incidentelor prevăzute la art. 20 și are încadrat personal care să îndeplinească atribuțiile de investigator principal, așa cum sunt acestea definite la art. 3 pct.18.



(2) AGIFER este independentă, în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice administrator de infrastructură, operatori de transport feroviar, organism de tarificare, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile acesteia.

(3) AGIFER este independentă din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, de Agenție și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.

(4) AGIFER își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități prevăzute la alin. (2) și (3) și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară.

(5) Operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și, dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sunt obligați să notifice imediat AGIFER accidentele și incidentele - prevăzute la art. 20 și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare se actualizează imediat ce informațiile lipsă devin disponibile.

(6) AGIFER decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la accident sau incident, dacă să lanseze sau nu o investigație.

(7) AGIFER 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 alte investigații nu îi periclitizează independența.

(8) Dacă este necesar, și cu condiția să nu se aducă atingere independenței prevăzute la alin. (2) și (3), AGIFER poate cere sau oferi asistență organismelor de investigare din alte state membre sau poate cere asistență din partea Agenției, pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.

(9) Prin hotărâre a Guvernului, se poate încredința AGIFER sarcina de desfășurare a investigațiilor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute la art. 20.

(10) AGIFER desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu organismele de investigare din celelalte state membre în scopul elaborării unor metode comune de investigare, elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.



(11) AGIFER poate primi sprijin de la Agenție în realizarea acestei sarcini.

(12) În scopul monitorizării eficacității și independenței AGIFER, aceasta participă la programul de evaluare *inter pares* instituit de către organismele de investigare din statele membre, cu sprijinul Agenției, în conformitate cu art. 22 alin.(7) din Directiva (UE) 2016/798.

## ARTICOLUL 23

### Procedura de investigare

(1) Un accident sau incident este investigat de AGIFER dacă a avut loc pe teritoriul României. În cazul în care nu este posibil să se stabilească dacă accidentul sau incidentul a avut loc pe teritoriul României sau dacă a avut loc la/sau aproape de o instalație de frontieră între România și un stat membru vecin, AGIFER convine, împreună cu organismul de investigare din statul membru în cauză, care dintre acestea va desfășura investigația sau convin să o desfășoare în cooperare. În cazul în care se convine ca investigația să fie desfășurată de AGIFER, aceasta permite organismului de investigare din statul membru vecin să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia. În cazul în care se convine ca investigația să fie desfășurată de organismul de investigare din statul membru vecin, AGIFER participă la investigație și are acces la toate rezultatele acesteia.

(2) AGIFER invită organismele de investigare din alte state membre, după caz, să participe la o investigație atunci când:

a) un operator de transport stabilit și licențiat în acel stat membru este implicat în accident sau incident;

b) un vehicul înmatriculat sau întreținut în acel stat membru este implicat în accident sau incident.

(3) AGIFER poate solicita și poate primi asistență în colectarea probelor, din partea organismelor de investigare din statele membre invitate.

AGIFER poate oferi asistență în colectarea probelor la solicitarea unui organism de investigare dintr-un stat membru invitat.

(4) AGIFER oferă acces organismelor de investigare din statele membre invitate la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la investigație în condițiile respectării legislației naționale referitoare la procedurile judiciare.



(5) AGIFER are acces la informațiile și probele necesare pentru a-i permite să participe în mod eficace la o investigație desfășurată într-un stat membru vecin, în condițiile dreptului intern al statului membru în cauză.

(6) Aceste prevederi nu împiedică România și alt stat membru să convină ca organismele de investigare competente să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări.

(7) Pentru fiecare accident sau incident, AGIFER asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Agenției de Investigare Feroviară Română, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat.

(8) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai transparent, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele. Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar implicați, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, Agenția, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate, reprezentanții personalului și utilizatorii dispun de posibilitatea de a furniza informații tehnice relevante în vederea îmbunătățirii calității raportului investigației.

(9) AGIFER ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile de informare ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.

(10) AGIFER 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 24

### Rapoarte

(1) Rezultatul investigației accidentelor sau incidentelor prevăzut la art. 20 face obiectul raportului de investigare asupra accidentului sau incidentului, întocmit în funcție de tipul și gravitatea accidentului sau incidentului și a relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigației prevăzute la art. 20 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.



(2) AGIFER publică raportul final pe site-ul propriu, [www.agifer.ro](http://www.agifer.ro), în cel mai scurt timp posibil, dar nu mai mult de 12 luni de la data evenimentului.

(3) În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, AGIFER publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care oferă detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței.

(4) Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante prevăzute la art. 23 alin. (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre.

(5) Raportul de investigare trebuie să urmeze structura stabilită de Comisia Europeană prin intermediul actelor de punere în aplicare. Această structură a rapoartelor include următoarele elemente:

a) o descriere a evenimentului și a circumstanțelor acestuia;

b) o evidență a investigațiilor și a anchetelor, inclusiv cu privire la sistemul de management al siguranței, normele și reglementările aplicate, funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice, organizarea forței de muncă, documentația privind sistemul de exploatare și evenimentele anterioare cu caracter similar;

c) analize și concluzii cu privire la cauzele evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de:

(i) acțiunile întreprinse de persoanele implicate;

(ii) starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;

(iii) competențele personalului, proceduri și întreținere;

(iv) condițiile cadrului de reglementare;

(v) aplicarea sistemului de management al siguranței.

(6) AGIFER publică în fiecare an pe site-ul propriu, cel târziu până la data de 30 septembrie, un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

## ARTICOLUL 25

Informații care se trimit la Agenție

(1) În termen de șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații, AGIFER informează Agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului.



26 mai 2016.

PRIME-MINISTRU



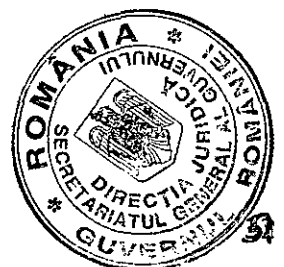
Contrasemnează:

Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor  
**Lucian Nicolae Bode**

Ministrul afacerilor externe  
**Bogdan Lucian Arzescu**

Ministrul muncii și protecției sociale  
**Victoria Violeta Alexandru**

București, 06.12.2019  
Nr. 73



## Indicatori de siguranță comuni și definiții comune ale I.S.C. și metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor

### A. INDICATORI DE SIGURANȚĂ COMUNI

Indicatorii de siguranță comuni (I.S.C.) se raportează anual de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română.

Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu prima ocazie convenabilă, dar cel mai târziu în următorul raport anual.

#### 1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Număr total și relativ, pe tren-km, de accidente semnificative și o defalcare a acestora pe următoarele tipuri de accidente:

- coliziune de tren cu vehicul feroviar;
- coliziune de tren cu obstacol aflat în gabaritul de liberă trecere;
- deraiere de tren;
- accident la trecere la nivel, inclusiv accident la trecere la nivel în care sunt implicați pietoni, și o defalcare pe cele cinci tipuri de treceri la nivel definite la pct. 6.2;
- accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor și a tentativelor de sinucidere;
- incendiu al materialului rulant;
- alte accidente.

Fiecare accident semnificativ este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave, de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri.

1.2. Număr total și relativ, pe tren-km, de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

- călător, de asemenea, în raport cu numărul total de călători-km și de călători pe tren-km;
- angajat sau contractant;
- utilizator al trecerii la nivel;
- intrus;
- altă persoană de pe un peron;
- altă persoană care nu este pe un peron.

#### 2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

Număr total și relativ, pe tren-km, de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase pe calea ferată, împărțit în următoarele categorii:

- accident care implică cel puțin un vehicul feroviar transportând mărfuri periculoase, astfel cum este definit în partea B;
- numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase.

#### 3. Indicatori referitori la sinucideri

Număr total și relativ, pe tren-km, de sinucideri și de tentative de sinucidere.

#### 4. Indicatori referitori la precursori ai accidentelor

Număr total și relativ, pe tren-km, de precursori ai accidentelor și o defalcare pe următoarele tipuri de precursori:

- șină ruptă;
- deformare și aliniere defectuoasă ale șinelor;
- defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;
- depășire a unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol;
- depășire a unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;
- rupere de roată la materialul rulant în funcțiune;
- rupere de osie la materialul rulant în funcțiune.

Toți precursorii trebuie raportați, atât cei care conduc la accidente, cât și cei care nu conduc la accidente. Un precursor care conduce la un accident semnificativ se raportează și la rubrica indicatorilor referitori la precursori. Un precursor care nu conduce la un accident semnificativ se raportează doar la rubrica indicatorilor referitori la precursori.

#### 5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor

Quantum total și relativ, pe tren-km, exprimat în euro, pentru:

- numărul deceselor și al vătămărilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave, denumită în continuare Value of Preventing a Casualty, respectiv VPC;
- costul pagubelor cauzate mediului înconjurător;
- costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii;
- costul întârzierilor cauzate de accidente.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română raportează impactul economic al accidentelor semnificative.

VPC este valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru despăgubirile acordate între părțile implicate în accidente.

#### 6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia

6.1. Procentaj de linii de cale ferată dotate cu sisteme de protecție a trenurilor, denumită în continuare Train Protection System, respectiv – TPS, în funcțiune și procentaj de tren-km parcurși utilizându-se TPS la bord, unde aceste sisteme oferă:

- avertizare;
- avertizare și oprire automată;
- avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei;
- avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei.

6.2. Număr de treceri la nivel, respectiv total, pe kilometru de linie de cale ferată și pe lungime desfășurată, pentru următoarele cinci tipuri:

- a) trecere la nivel pasivă;
- b) trecere la nivel activă:
  - (i) manuală;
  - (ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor;
  - (iii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor;
  - (iv) cu protecție pe partea căii ferate.



## **B. Definiții comune ale I.S.C. și metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor**

### 1. Indicatori referitori la accidente

1.1. Accident semnificativ - orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări importante ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, depozite și depouri.

1.2. Pagube semnificative cauzate materialului rulant, căii, altor instalații sau mediului - daune echivalente cu cel puțin 150 000 euro.

1.3. Perturbări importante ale traficului - suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie de cale ferată principală pentru cel puțin șase ore.

1.4. Tren - unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final, inclusiv o locomotivă ușoară, adică o locomotivă care circulă izolat.

1.5. Coliziune de tren cu vehicul feroviar - coliziune frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau vehicul feroviar sau material rulant pentru manevre.

1.6. Coliziune de tren cu obstacol aflat în gabaritul de liberă trecere - coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea căii, cu excepția cazurilor în care se află la trecerile la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea, inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact.

1.7. Deraiere de tren - orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele de cale ferată.

1.8. Accident la trecere la nivel - orice accident la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii, precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un utilizator care a folosit trecerea.

1.9. Accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare - accidentări ale uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la vehiculul respectiv, ori care s-a desprins din vehiculul respectiv. Aceasta include persoanele care cad din vehicule feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte desprinse în timpul călătoriei la bordul vehiculelor.

1.10. Incendiu al materialului rulant - un incendiu sau o explozie care are loc într-un vehicul feroviar, inclusiv încărcătura acestuia, atunci când acesta se deplasează între stația de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în stația de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiunilor de triere.

1.11. Alte accidente - orice accident, altul decât o “coliziune de tren cu vehicul feroviar”, o “coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere”, o “deraiere de tren”, un “accident la trecere la nivel”, “accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare” sau un “incendiu al materialului rulant”.

1.12. Călător - orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să urce într-un tren în mișcare sau să coboare dintr-un tren în mișcare, doar pentru statisticile privind accidentele.

1.13. Angajat sau contractant - orice persoană al cărei loc de muncă este în legătură cu calea ferată și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură.

1.14. Utilizator al trecerii la nivel - orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos.

1.15. Intrus - orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel.

1.16. Altă persoană de pe un peron - orice persoană de pe un peron care nu este definită drept „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană care nu este pe peron” sau „intrus”.

1.17. Altă persoană care nu este pe un peron - orice persoană care nu este pe peron și care nu este definită drept „călător”, „angajat sau contractant”, „utilizator al trecerii la nivel”, „altă persoană de pe un peron” sau „intrus”.

1.18. Deces - orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor.

1.19. Vătămare gravă - orice persoană grav rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere.

## 2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

2.1. Accident care implică transportul de mărfuri periculoase - orice accident sau incident care face obiectul raportării în conformitate cu Regulamentul privind transportul internațional al mărfurilor periculoase (RID) sau Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), secțiunea 1.8.5.

2.2. Mărfuri periculoase - acele substanțe și mărfuri al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID.

## 3. Indicatori referitori la sinucideri

3.1. Sinucidere - un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări care conduc la deces, înregistrat și clasificat ca atare de către organele de cercetare penală.

3.2. Tentativă de sinucidere - un act săvârșit în mod deliberat de o persoană cu consecința vătămării grave, în scopul suprimării vieții.

## 4. Indicatori referitori la precursori ai accidentelor

4.1. Șină ruptă - orice șină care este separată în două sau mai multe părți sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare o întrerupere a cărei lungime depășește 50 mm și a cărei adâncime depășește 10 mm.

4.2. Deformare sau aliniere defectuoasă a șinelor - orice defecțiune legată de continuitatea și geometria șinei de cale ferată, care necesită scoaterea din funcțiune a șinei sau restricționarea imediată a vitezei permise.

4.3. Defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului - orice defecțiune tehnică a unui sistem de semnalizare a infrastructurii sau a materialului rulant care conduce la semnalizarea unor informații mai puțin restrictive decât cele cerute.

4.4. Depășirea unui semnal de pericol atunci când se depășește un punct de pericol - orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate și se deplasează dincolo de punctul de pericol.

4.5. Depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol - orice situație în care orice parte a unui tren depășește limitele deplasării autorizate, dar nu se deplasează dincolo de punctul de pericol.

Deplasarea neautorizată, astfel cum se prevede la subpunctele 4.4 și 4.5, înseamnă depășirea:

- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul sau a unui ordin de oprire în cazul în care TPS nu este operațional;

- limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzută în cadrul unui TPS;

- unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, conform reglementărilor în vigoare;

- indicatoarelor de oprire, care nu se includ opritoarele de linie fixe, sau a nerespectării semnalelor manuale de oprire.

Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren scăpat fără personal depășește un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite mecanicului să oprească trenul în fața semnalului.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată și raportează cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori.

4.6. Rupere de roată la materialul rulant în exploatare - o rupere care afectează roata și care creează un risc de accident, respectiv deraiere sau coliziune.

4.7. Rupere de osie la materialul rulant în exploatare - o rupere care afectează osia și care creează un risc de accident, respectiv deraiere sau coliziune.

## 5. Metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor

### 5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei VPC se compune din:

a) valoarea siguranței în sine: valorile disponibilității de a plăti (Willingness to Pay – WTP), bazate pe studii privind preferințele declarate, realizate în statele membre unde se aplică valorile respective;

b) costurile economice directe și indirecte: valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:

- costuri medicale și de reabilitare;

- cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile investigațiilor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;

- pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc.

Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămările grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave).

### 5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și a costurilor economice directe și/sau indirecte.

În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adecvare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente:

- estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate;

- eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, distribuția pe grupe de vârstă și venit, precum și alte caracteristici socioeconomice și/sau demografice relevante ale populației;

- metoda de obținere a valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți.

Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate.

### 5.3. Definiții

5.3.1. Costul pagubelor cauzate mediului înconjurător - costurile care trebuie suportate de operatorii de transport feroviar și de administratorul de infrastructură, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului feroviar.

Costurile pagubelor cauzate mediului înconjurător vor fi comunicate Autorității de Siguranță Feroviare Române de către factorii implicați.

5.3.2. Costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii - costul furnizării unui nou material rulant sau a unei noi infrastructuri, cu aceleași funcționalități și parametri tehnici ca și cele care au fost deteriorate și nu pot fi reparate, precum și costul readucerii în starea de dinaintea accidentului a materialului rulant și a infrastructurii reparabile, care urmează să fie estimat de operatorii de transport feroviar și de administratorul de infrastructură pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității vehiculelor deteriorate.

5.3.3. Costul întârzierilor cauzate de accidente - valoarea bănească a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar de călători și clienți ai serviciilor de transport de marfă, ca urmare a accidentelor, calculată pe baza modelului următor:

VT = valoarea bănească a timpului câștigat pe durata călătoriei

Valoarea timpului pentru un călător al unui tren (o oră)

$VT_P = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}] + [VT \text{ a călătorilor care nu se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care nu se deplasează în interes de serviciu pe an}]$

$VT_P$  este măsurată în euro pe călător pe oră

Călător care se deplasează în interes de serviciu - un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei.

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

$VT_F = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(tone-km)/(tren-km)]$

$VT_F$  este măsurată în euro pe tonă de marfă pe oră

Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an =  $(tone-km)/(tren-km)$

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(călători-km)/(tren-km)]$

Numărul mediu de călători per tren într-un an =  $(călători-km)/(tren-km)$

Tren de marfă

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Factorii K1 și K2 sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferințele declarate, ținând cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este perceput în mod semnificativ mai negativ decât durata normală a călătoriei.

Costul întârzierii datorate unui accident =  $CM_P * (\text{minutele de întârziere ale trenurilor de călători}) + CM_F * (\text{minutele de întârziere ale trenurilor de marfă})$

Domeniul de aplicare al modelului

Costul întârzierilor se calculează pentru accidentele semnificative, după cum urmează:

- întârzierile reale pe liniile de cale ferată pe care s-au produs accidentele, măsurate la stația terminus;
- întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte linii de cale ferată afectate.

6. Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia

6.1. Sistem de protecție a trenurilor, respectiv TPS - un sistem care contribuie la respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză.

6.2. Sisteme la bord - sisteme care ajută mecanicul de locomotivă să respecte semnalizarea de cale și semnalizarea în cabină, asigurând astfel protejarea punctelor periculoase și respectarea limitelor de viteză. TPS la bord sunt descrise după cum urmează:

- a) avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă;
- b) avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului de locomotivă și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol;
- c) avertizare și oprire automată și supraveghere discretă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol; în acest caz, „supravegherea discretă a vitezei” înseamnă supravegherea vitezei în anumite locații, respectiv zone cu restricție de viteză, la apropierea de un semnal;
- d) avertizare și oprire automată și supraveghere continuă a vitezei, care oferă protecție în punctele de pericol și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale liniei de cale ferată; în acest caz, „supravegherea continuă a vitezei” înseamnă indicarea și aplicarea continue, pe toate tronsoanele de linie de cale ferată, a vitezei maxime permise.

Sistemul de la lit. d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor, respectiv Automatic Train Protection – ATP.

6.3. Trecere la nivel - orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele

între peroanele din stații, precum și pasajele peste linii de cale ferată destinate utilizării exclusive de către angajați.

6.4. Drum - pentru statisticile privind accidentele feroviare, orice drum public sau privat, stradă sau autostradă, inclusiv căile pietonale și piste pentru biciclete adiacente.

6.5. Pasaj - orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a utilajelor.

6.6. Trecere la nivel pasivă - o trecere la nivel fără niciun sistem de avertizare sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță.

6.7. Trecere la nivel activă - o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de apropierea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță.

Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:

- bariere sau semibariere;
- porți.

Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:

- semnale vizuale: lumini;
- dispozitive de avertizare sonoră: clopote, sirene, claxoane etc.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

a) manuală - o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivele de protecție sau de avertizare a utilizatorului sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;

b) automată cu avertizarea utilizatorului - o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de avertizare a utilizatorului este activat la apropierea trenului;

c) automată cu protejarea utilizatorului - o trecere la nivel în cazul căreia dispozitivul de protecție a utilizatorului este activat la apropierea trenului. Această categorie include o trecere la nivel care dispune atât de dispozitive de protecție, cât și de dispozitive de avertizare a utilizatorului;

d) cu protecție pe partea căii ferate - o trecere la nivel în cazul căreia un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor și nu mai este posibilă pătrunderea acestora.

## 7. Definițiile bazelor de etalonare

7.1. Tren-km - unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de un kilometru. Distanța utilizată este distanța parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare.

7.2. Călător-km - unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de un kilometru. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării raportoare.

7.3. Km de linie - lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la art. 2, alin. (1). Pentru liniile de cale ferată cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța între origine și destinație.

7.4. Lungimea desfășurată - lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la art. 2, alin. (1). Este luat în calcul fiecare fir al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.

## NOTIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ

Normele naționale de siguranță notificate în conformitate cu art. 8 alin. (1) lit. a) 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 comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de S.T.I., inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și management al traficului;
4. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare, norme ale societăților, care trebuie stabilite de administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar;
5. norme referitoare la cerințele privind personalul care execută sarcini critice în materie de siguranță, inclusiv criterii de selecție, aptitudine din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care acestea nu sunt încă acoperite de S.T.I.;
6. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.

**CERINȚE ȘI CRITERII DE EVALUARE PENTRU ORGANIZAȚIILE CARE SOLICITĂ UN CERTIFICAT DE ENTITATE RESPONSABILĂ CU ÎNTREȚINEREA SAU UN CERTIFICAT ÎN CEEA CE PRIVEȘTE FUNCȚIILE DE ÎNTREȚINERE EXTERNALIZATE DE O ENTITATE RESPONSABILĂ CU ÎNTREȚINEREA**

Modul de gestionare a organizației trebuie să fie documentat în toate părțile relevante; acesta descrie, în special, repartizarea responsabilităților în cadrul organizației și în relația cu subcontractanții. Acesta prezintă modul în care se asigură controlul din partea conducerii la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții acestuia la toate nivelurile și modul în care se asigură îmbunătățirea continuă.

Următoarele cerințe de bază, care urmează să fie îndeplinite de către organizație în mod direct sau prin intermediul aranjamentelor contractuale, se aplică celor patru funcții ale unei entități responsabile cu întreținerea:

1. Spirit de conducere - angajamentul față de dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemului de întreținere al organizației și față de îmbunătățirea continuă a eficacității acestuia;
2. Evaluarea riscurilor - o abordare structurată pentru evaluarea riscurilor legate de întreținerea vehiculelor, inclusiv a riscurilor generate direct de procesele operaționale și de activitățile altor organizații sau persoane, precum și pentru identificarea măsurilor adecvate de control al riscurilor;
3. Monitorizare - o abordare structurată pentru a garanta faptul că sunt instituite măsuri de control al riscurilor, care funcționează corect și îndeplinesc obiectivele organizației;
4. Îmbunătățire continuă - o abordare structurată pentru a analiza informațiile colectate în urma monitorizării regulate, a auditurilor sau din alte surse relevante și pentru a utiliza rezultatele în vederea tragerii de învățăminte și a adoptării unor măsuri preventive sau corective în scopul menținerii sau îmbunătățirii nivelului de siguranță;
5. Structură și responsabilitate - o abordare structurată pentru definirea responsabilităților persoanelor și echipelor în scopul îndeplinirii certe a obiectivelor de siguranță ale organizației;
6. Gestionarea competențelor - o abordare structurată pentru a garanta faptul că angajații au competențele necesare pentru îndeplinirea obiectivelor organizației în mod sigur, eficace și eficient în toate circumstanțele;
7. Informare - o abordare structurată pentru a garanta faptul că informațiile importante sunt disponibile pentru cei care analizează și iau decizii la toate nivelurile organizației și pentru a garanta exhaustivitatea și adecvarea informațiilor;
8. Documentare - o abordare structurată pentru a se asigura trasabilitatea tuturor informațiilor relevante;
9. Activități de contractare - o abordare structurată pentru a garanta faptul că activitățile subcontractate sunt gestionate în mod adecvat, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele organizației și să fie acoperite toate competențele și cerințele;
10. Activități de întreținere - o abordare structurată pentru a se asigura:
  - faptul că toate activitățile de întreținere care afectează siguranța și componentele critice pentru siguranță sunt identificate și gestionate corect și faptul că toate modificările necesare la activitățile de întreținere care afectează siguranța sunt identificate, gestionate în mod adecvat pe baza experienței dobândite și a aplicării metodelor comune de siguranță pentru evaluarea riscului în conformitate cu art. 6 alin. (1) lit. a) și documentate în mod corespunzător;
  - conformitatea cu cerințele esențiale în materie de interoperabilitate;
  - punerea în funcțiune și verificarea infrastructurilor, echipamentelor și uneltelor de întreținere concepute în mod special și necesare pentru efectuarea întreținerii;
  - analiza documentației inițiale referitoare la vehicul în vederea furnizării primului dosar de întreținere și a asigurării punerii sale corecte în aplicare prin elaborarea comenzilor de întreținere;
  - faptul că, componentele, inclusiv piesele de schimb și materialele sunt utilizate în conformitate cu specificațiile comenzilor de întreținere și ale documentației oferite de furnizor; faptul că acestea sunt depozitate, manipulate și transportate în mod corespunzător, conform specificațiilor din comenzile de

întreținere și din documentația oferită de furnizor, și respectă normele naționale și internaționale relevante, precum și cerințele comenzilor de întreținere relevante;

- faptul că se stabilesc, se identifică, se furnizează, se înregistrează și se asigură disponibilitatea spațiilor, echipamentelor și uneltelor adecvate care să permită efectuarea serviciilor de întreținere în conformitate cu comenzile de întreținere și cu alte specificații aplicabile, garantându-se efectuarea în siguranță a întreținerii, condițiile și metodele de muncă și protecția sănătății;

- faptul că organizația dispune de procese pentru a se asigura că echipamentele sale de măsurare, toate spațiile, echipamentele și unelte sunt utilizate, calibrate, păstrate și întreținute în mod corect, conform unor procese documentate;

11. Activități de control - o abordare structurată pentru a se asigura:

- faptul că vehiculele sunt scoase din funcțiune pentru întreținere programată, condițională sau corectivă în timp util sau atunci când se identifică defecte sau alte necesități;

- măsurile necesare de control al calității;

- faptul că sarcinile de întreținere sunt efectuate în conformitate cu comenzile de întreținere și faptul că se emite notificarea de repunere în funcțiune care include eventualele restricții de utilizare;

- faptul că posibilele cazuri de neconformitate în aplicarea sistemului de gestionare, care ar putea provoca accidente, incidente, incidente evitate la limită și alte evenimente periculoase sunt raportate, investigate și analizate, precum și faptul că se iau măsurile preventive necesare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la art. 6 alin. (1) lit. c);

- procesul periodic de auditare internă și de monitorizare în conformitate cu metoda comună de siguranță pentru monitorizare prevăzută la art. 6 alin. (1) lit. c).