

**Parlamentul României - Lege nr. 55/2006 din 16 martie 2006**

## **Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară**

*În vigoare de la 13 aprilie 2006*

*Consolidarea din data de 15 ianuarie 2016 are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 322 din 10 aprilie 2006 și include modificările aduse prin următoarele acte: HG 644/2010; L 65/2011; HG 161/2015; OUG 33/2015; Ultima modificare în 30 iunie 2015.*

*\*) Potrivit art. II din Legea nr. 65/2011, în cuprinsul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, trimerile la Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional, cu modificările și completările ulterioare, și la Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, cu modificările și completările ulterioare, se interpretează ca trimeri la Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa nr. 11 la aceasta.*

*Parlamentul României adoptă prezenta lege.*

### **CAPITOLUL I**

Dispoziții introductive

#### **ARTICOLUL 1**

Obiectul legii

Obiectul prezentei legi este de a asigura dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței pe căile ferate române și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar, prin:

- a) armonizarea cadrului de reglementare cu cel al statelor membre ale Uniunii Europene;
- b) definirea responsabilităților participanților;
- c) transpunerea în regulile naționale de siguranță a obiectivelor de siguranță comune și a metodelor de siguranță comune;
- d) instituirea în România a unei autorități de siguranță feroviară și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor feroviare;
- e) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

#### **ARTICOLUL 2**

Domeniu de aplicare

- (1) Prezenta lege se aplică sistemului feroviar din România, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru domenii de natură structurală și funcțională. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv administrarea sigură a infrastructurii și a traficului feroviar, precum și interacțiunea dintre operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură.
- (2) Prezenta lege nu se aplică:
- a) metrourilor, tramvaielor și altor sisteme feroviare urbane;
  - b) rețelelor care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și care sunt destinate numai exploatării unor servicii de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor de transport feroviar care funcționează exclusiv pe aceste rețele;
  - c) infrastructurii feroviare private, care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de mărfuri.
  - d) vehiculelor de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule;
  - e) căilor ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic, care operează pe rețele proprii, inclusiv atelierele, vehiculele și personalului acestora.
- (3) Controlul privind siguranța circulației pentru rețelele de transport, prevăzute la alin. (2), se asigură de Autoritatea Feroviară Română - AFER, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare.
- (4) Reglementarea activităților privind siguranța, desfășurate pe rețelele de transport feroviar prevăzute la alin. (2), se face prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

### ARTICOLUL 3

#### Definiții

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

- a) sistem feroviar - totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;
- b) administratorul infrastructurii - orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii

feroviare, prevăzut la art. 1 alin. (10) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, incluzând și administrarea sistemelor de conducere a circulației, de control și de siguranță a infrastructurii. Funcțiile administratorului de infrastructură de pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate, în conformitate cu reglementările în vigoare, mai multor organisme sau agenți economici;

c) operator de transport feroviar - orice agent economic cu capital de stat sau privat, prevăzut la art. 2 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, a cărei activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată în mod obligatoriu de acest agent economic. Acest termen include, de asemenea, și agenții economici care asigură numai tracțiunea;

d) specificație tehnică pentru interoperabilitate, denumită în continuare S.T.I. - specificația care se referă la un subsistem sau parte a unui subsistem, cu scopul de a satisface cerințele esențiale și de a asigura interoperabilitatea la nivelul sistemelor de transport feroviar transeuropean de mare viteză și convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;

e) obiective de siguranță comune, denumite în continuare O.S.C. - nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar, cum ar fi sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri, precum și de sistem ca întreg, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor;

f) metode de siguranță comune, denumite în continuare M.S.C. - metodele ce trebuie elaborate pentru descrierea modului de evaluare a nivelurilor de siguranță, realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;

g) autoritate de siguranță - organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta lege sau orice organism binațional căruia România și un stat membru al Uniunii Europene i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat pentru infrastructurile specializate transfrontaliere;

h) norme naționale de siguranță - toate normele cuprinzând cerințe de siguranță feroviară impuse la nivel național în România și aplicabile la mai mult de un operator de transport feroviar, indiferent de organismul emitent;

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

- j)** investigator principal - o persoană responsabilă de organizarea, conducerea și controlul desfășurării unei investigații;
- k)** investigator - persoana care desfășoară activitatea de investigare;
- l)** accident - un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat ori un lanț specific de asemenea evenimente, care are consecințe dăunătoare. Accidentele se împart în următoarele categorii distincte: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;
- m)** accident grav - orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau la vătămarea gravă a 5 sau mai multe persoane ori producând pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței;
- n)** pagube importante - pagubele care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un total de cel puțin 2 milioane euro;
- o)** incident - orice eveniment, altul decât un accident sau un accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;
- p)** investigație - un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analizarea informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță;
- q)** cauze - acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora, care au dus la accident sau incident;
- r)** Agenția Feroviară Europeană - agenția Uniunii Europene pentru siguranță feroviară și interoperabilitate;
- s)** organisme notificate - organismele care sunt responsabile cu evaluarea conformității sau a aptitudinii de utilizare a constituenților de interoperabilitate ori cu evaluarea procedurii Comisiei Europene pentru verificarea subsistemelor, prevăzute în Hotărârea Guvernului [nr. 850/2003](#) și în Hotărârea Guvernului [nr. 1.533/2003](#);
- t)** constituenți de interoperabilitate - orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate ori destinate încorporării într-un subsistem de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar de mare viteză ori convențional, prevăzute în Hotărârea Guvernului [nr. 850/2003](#) și în Hotărârea Guvernului [nr. 1.533/2003](#). Conceptul de constituent acoperă atât obiectele corporale, cât și cele încorporale, cum ar fi programele de calculator.
- u)** sistem feroviar urban - orice sistem de transport pe șine, altul decât metroul și tramvaiul, destinat transportului public local, exclusiv în perimetrul unei localități.
- v)** deținător - persoana sau entitatea care, fiind proprietara unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și

care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor, denumit în continuare R.N.V., prevăzut la [art. 33](#) din Directiva [2008/57/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), denumită în continuare Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar;

**w)** entitate responsabilă cu întreținerea - o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în R.N.V.;

**x)** vehicul - un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune; un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale ori din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme.

## CAPITOLUL II

### Dezvoltarea și managementul siguranței

#### ARTICOLUL 4

##### Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare

**(1)** Siguranța feroviară este în general menținută și, când este posibil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând seama de dezvoltarea legislației comunitare și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave. Normele de siguranță sunt stabilite, aplicate și respectate în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european.

**(2)** Măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin seama de necesitatea unei abordări sistemice.

**(3)** Responsabilitatea exploatarea sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține administratorilor de infrastructură și operatorilor de transport feroviar, care au obligația să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare, să aplice normele și standardele naționale de siguranță, precum și să instituie sisteme de management al siguranței, în conformitate cu prezenta lege. Fără să aducă atingere răspunderii civile, în conformitate cu cerințele legale în vigoare, fiecare administrator de infrastructură și fiecare operator de transport feroviar sunt responsabili de partea lor de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv de aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți.

**(4)** Prevederile alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător, prestator de servicii și fiecărei entități achizitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură.

## ARTICOLUL 5

### Indicatori de siguranță comuni

- (1) Prin raportul anual al autorității de siguranță prevăzut la art. 18 se colectează informații privind indicatorii de siguranță comuni, denumiți în continuare I.S.C., în vederea facilitării evaluării atingerii O.S.C. și pentru a permite monitorizarea evoluției generale a siguranței feroviare. Primul an de referință pentru I.S.C. este 2006, aceștia urmând să fie cuprinși în raportul anual pentru anul următor. I.S.C. sunt stabiliți în conformitate cu anexa nr. 1.
- (2) Înainte de 30 aprilie 2009 anexa nr. 1 va fi revizuită în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), în special pentru a include definiții comune ale I.S.C. și metode comune de calculare a costurilor accidentelor.

## ARTICOLUL 6

### Metode de siguranță comune

- (1) Un prim set de M.S.C., acoperind cel puțin metodele descrise la alin. (3) lit. a), va fi adoptat de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2008, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Un al doilea set de M.S.C. acoperind restul de metode descrise la alin. (3) va fi adoptat de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2010, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și se va publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.
- (2) Proiectele de M.S.C. și proiectele de M.S.C. revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană, în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2). Proiectele de M.S.C. se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre ale Uniunii Europene.
- (3) M.S.C. descriu modul în care nivelul de siguranță și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță sunt evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:
- a) metode de evaluare a riscurilor;
  - b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, emise în conformitate cu art. 10 și 11;
  - c) metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante, în măsura în care nu sunt încă sub incidența S.T.I.
- (4) M.S.C. sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), ținând seama de experiența dobândită din aplicarea lor și de dezvoltarea globală a securității feroviare și a obligațiilor statelor membre.
- (5) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului aprobă sau propune spre aprobare, după caz, orice modificări necesare la normele naționale de siguranță, ținând seama de adoptarea și revizuirea M.S.C.

(6) M.S.C. prevăzute la alin. (1) se transpun în legislația națională, se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

## ARTICOLUL 7

### Obiective de siguranță comune

- (1) O.S.C. sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol.
- (2) Proiectele de O.S.C. și proiectele de O.S.C. revizuite sunt elaborate de Agenția Feroviară Europeană, în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2).
- (3) Primul set de proiecte de O.S.C. se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar nu sunt reduse în nici un stat membru al Uniunii Europene. Acestea vor fi adoptate de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Al doilea set de proiecte de O.S.C. se bazează pe experiența câștigată cu primul set de O.S.C. și din punerea sa în aplicare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță și vor fi adoptate de Comisia Europeană înainte de 30 aprilie 2011, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), și vor fi publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Toate propunerile de proiecte de O.S.C. și O.S.C. revizuite reflectă obligațiile statelor membre. Aceste propuneri sunt însoțite de o evaluare a costurilor și beneficiilor estimate, indicând impactul lor probabil pentru toți operatorii și operatorii economici implicați, precum și impactul lor în ceea ce privește acceptarea riscului în societate. Propunerile conțin un calendar de punere în aplicare graduală, dacă este cazul, în special pentru a se ține seama de natura și amploarea investițiilor necesare pentru aplicarea acestora. Acestea analizează impactul posibil asupra S.T.I. pentru subsisteme și cuprind, dacă este cazul, propuneri de modificare a S.T.I.
- (4) O.S.C. definesc nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar și de sistem ca întreg în fiecare stat membru al Uniunii Europene, exprimate în criterii de acceptare a riscului vizând:
- a) riscuri individuale referitoare la călători, personal, inclusiv personalul contractanților, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor naționale și internaționale existente în materie de răspundere, riscuri individuale la care sunt expuse persoanele neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;
  - b) riscuri sociale.
- (5) O.S.C. sunt revizuite la intervale regulate, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2), ținând seama de evoluția generală a siguranței feroviare.

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

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

### ARTICOLUL 8

#### Norme naționale de siguranță

- (1) În aplicarea prezentei legi, se vor stabili norme naționale de siguranță cu caracter obligatoriu, care vor fi publicate și puse la dispoziția tuturor administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, solicitanților de certificat de siguranță și solicitanților unei autorizații de siguranță, într-un limbaj clar care poate fi accesibil părților în cauză.
- (2) Înainte de aderarea la Uniunea Europeană, România notifică Comisiei Europene cu privire la toate normele naționale de siguranță în vigoare, stabilite în anexa nr. 2, și indică domeniul lor de aplicare și informațiile cu privire la conținutul principal al normelor, cu trimitere la textele juridice, forma legislației și la organismul sau organizația responsabilă de publicarea sa.
- (3) Cel târziu până la 30 aprilie 2008 Agenția Feroviară Europeană evaluează modul în care normele naționale de siguranță sunt publicate și aduse la cunoștință, în conformitate cu dispozițiile alin. (1), și face recomandările corespunzătoare către Comisia Europeană pentru publicarea acestora, pentru a face mai ușor accesibile informațiile relevante.
- (4) România notifică imediat Comisiei Europene cu privire la orice modificare a normelor naționale de siguranță și cu privire la orice asemenea normă nouă care ar putea fi adoptată, cu excepția cazului în care norma se referă în întregime la punerea în aplicare a S.T.I.
- (5) Pentru a limita la minimum introducerea unor norme naționale specifice noi și astfel pentru a împiedica crearea altor bariere, precum și în vederea armonizării treptate a normelor de siguranță, Comisia Europeană monitorizează introducerea de către statele membre a unor noi norme naționale.
- (6) În cazul în care, după adoptarea S.T.I., România intenționează să introducă o normă națională de siguranță nouă, care necesită un nivel de siguranță mai ridicat decât S.T.I., ori dacă intenționează să introducă o normă națională de siguranță nouă, care poate afecta operațiunile operatorilor de transport feroviar din alte state membre ale Uniunii Europene pe teritoriul României, România consultă toate părțile interesate în timp util și se aplică procedura de la alin. (7).



(7) În cazul introducerii pentru examinare a unui proiect de normă națională de siguranță nouă, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, la propunerea Autorității de Siguranță Feroviară Română, o prezintă Comisiei Europene, explicând motivele introducerii acesteia, procedându-se astfel:

a) dacă Comisia Europeană constată că proiectul de normă națională de siguranță este incompatibil cu M.S.C. sau cu atingerea cel puțin a O.S.C. ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre ale Uniunii Europene, este adoptată o decizie, adresată României, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2);

b) în cazul în care Comisia Europeană are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea proiectului de normă națională de siguranță cu M.S.C. sau cu atingerea cel puțin a O.S.C. ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, Comisia Europeană notifică imediat România, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la adoptarea unei decizii, într-o perioadă de 6 luni, în conformitate cu procedura prevăzută la art. 27 alin. (2).

## ARTICOLUL 9

### Sisteme de management al siguranței

(1) Administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin O.S.C., că este în conformitate cu normele naționale de siguranță obligatorii prevăzute la art. 8 și în anexa nr. 2, precum și cu cerințele de siguranță descrise în S.T.I. și că sunt aplicate părțile relevante din M.S.C.

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

(3) Sistemul de management al siguranței al oricărui administrator de infrastructură ține seama de efectele operațiunilor diferiților operatori de transport feroviar asupra rețelei și cuprinde dispoziții care permit tuturor operatorilor de transport feroviar să funcționeze în conformitate cu S.T.I., cu normele naționale de siguranță și în condițiile stabilite de certificatul lor de siguranță. De asemenea, acesta este conceput în scopul de a coordona procedurile de urgență ale

administratorului de infrastructură cu toți operatorii de transport feroviar care funcționează pe infrastructura sa.

(4) Toți administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar prezintă anual autorității de siguranță, înainte de 30 iunie, un raport referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

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

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

c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;

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

### CAPITOLUL III

#### Certificarea și autorizarea de siguranță

#### ARTICOLUL 10

##### Certificate de siguranță

(1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte determinată a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în S.T.I., în alte dispoziții legislative comunitare relevante și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în siguranță servicii de transport în rețea.

(2) Certificatul de siguranță cuprinde:

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

b) o certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor sale pe rețeaua corespunzătoare. Aceste cerințe se pot referi la aplicarea S.T.I. și a normelor de siguranță naționale, inclusiv a regulilor de exploatare a rețelei, la acceptarea certificatelor de personal și la autorizația de introducere în circulație a vehiculelor folosite de către operatorul de transport feroviar. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de operatorul de transport feroviar, prevăzută în anexa nr. 4.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română acordă certificarea în conformitate cu alin. (2) pentru operatorii de transport feroviar care își stabilesc prima dată activitățile pe teritoriul României. Certificarea acordată în conformitate cu alin. (2) trebuie să specifice tipul și întinderea operațiunilor feroviare acoperite.

Certificarea acordată în conformitate cu alin. (2) lit. a) este valabilă în întreaga Comunitate Europeană, pentru operațiuni echivalente de transport feroviar.

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

(5) Certificatul de siguranță este reînnoit, la cererea operatorului de transport feroviar, la intervale care nu depășesc 5 ani și este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau extinderii operațiunii. Deținătorul certificatului de siguranță informează fără întârziere Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la toate modificările majore aduse condițiilor părții relevante a certificatului de siguranță și notifică Autoritatea de Siguranță Feroviară Română la orice introducere de categorii noi de personal sau de tipuri noi de material rulant. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere ca partea relevantă a certificatului de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru o certificare emisă, revocă partea a) și/sau b) a certificatului de siguranță, motivându-și decizia. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a revocat o certificare națională suplimentară, acordată în conformitate cu alin. (4), informează prompt autoritatea de siguranță care a acordat certificarea în conformitate cu alin. (2) lit. a) din decizia sa. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română trebuie să revoce un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale.

(6) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română informează Agenția Feroviară Europeană în termen de o lună cu privire la certificatele de siguranță prevăzute la alin. (2) lit. a), care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate, menționând denumirea și adresa operatorului de transport feroviar, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

(7) Înainte de 30 aprilie 2009 Agenția Feroviară Europeană evaluează certificarea de siguranță și prezintă Comisiei Europene un raport cu recomandări privind strategia de trecere la un certificat de siguranță comunitar unic. Comisia Europeană ia măsuri corespunzătoare pe baza recomandării.

## ARTICOLUL 11

Autorizarea de siguranță a administratorilor de infrastructură

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

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

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

(3) Autorizația de siguranță este reînnoită, la cererea administratorului de infrastructură, la intervale care nu depășesc 5 ani și este actualizată, în întregime sau parțial, ori de câte ori au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalizării, aprovizionării cu energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a acesteia. Titularul autorizației de siguranță informează fără întârziere Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cu privire la toate aceste modificări. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere ca autorizația de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței. Dacă Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că un administrator de infrastructură autorizat nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, motivându-și decizia.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică Agenției Feroviare Europene, în termen de o lună, emiterea, reînnoirea, modificarea sau revocarea autorizațiilor de siguranță, menționând denumirea și adresa administratorului de infrastructură, data emiterii, domeniul de aplicare, valabilitatea autorizației de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

## ARTICOLUL 12

Exigente privind cererea pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia o decizie cu privire la cererea de certificare sau de autorizare în materie de siguranță, fără întârziere și, în orice caz, nu mai târziu de 4 luni de la prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare pe care le-a solicitat. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații sunt prezentate la termenul solicitat.

(2) Pentru a facilita înființarea de noi operatori de transport feroviar și prezentarea de cereri de certificare de către operatori de transport feroviar din alte state membre ale Uniunii Europene, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română oferă informații detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță și întocmește o listă a tuturor cerințelor stabilite la art. 10 alin. (2), punând la dispoziția solicitantului toate documentele relevante. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română oferă îndrumări speciale operatorilor de transport feroviar care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată

determinată a infrastructurii, identificând în mod special normele care sunt valabile pentru partea în cauză.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română pune în mod gratuit la dispoziție solicitanților un document de îndrumare, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru certificatele de siguranță și sunt enumerate documentele care trebuie prezentate. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba română.

### ARTICOLUL 13

#### Acces la serviciile de formare

(1) Operatorii de transport feroviar care solicită un certificat de siguranță beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de tren și personalul care însoțește trenurile, atunci când această formare este necesară pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță. Serviciile oferite trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare, de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatate. Administratorii de infrastructură și personalul lor care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare. Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, operatorii de transport feroviar au acces la certificare, dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele de siguranță stabilite în S.T.I. sau normele de siguranță naționale prevăzute în [art. 8](#) și în anexa [nr. 2](#).

(2) Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unui singur operator de transport feroviar sau prin administratorul de infrastructură, acestea sunt puse la dispoziție altor operatori de transport feroviar la un preț rezonabil și nediscriminatoriu, care este raportat la cost și care poate include o marjă de profit.

(3) La recrutarea de noi mecanici de tren, de personal care însoțește trenurile și de personal care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară, operatorii de transport feroviar trebuie să ia în considerare orice tip de formare, calificări și experiență câștigate anterior la alți operatori de transport feroviar. În această situație, persoanele implicate sunt îndreptățite să aibă acces, să obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența.

(4) În oricare situație fiecare operator de transport feroviar și fiecare administrator de infrastructură sunt răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului lor care îndeplinește funcții cu responsabilități în siguranța feroviară, în sensul [art. 9](#) și al anexei [nr. 3](#).

## ARTICOLUL 14

### Întreținerea vehiculelor

(1) Fiecărui vehicul, anterior introducerii sale în circulație sau utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, înregistrată în R.N.V. în conformitate cu prevederile art. 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

(2) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi un operator de transport feroviar, un administrator de infrastructură sau orice alt deținător.

(3) Fără a aduce atingere răspunderii operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la art. 4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu:

- a) manualul de întreținere a fiecărui vehicul;
- b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile S.T.I.

(4) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate efectua ea însăși întreținerea sau poate contracta ateliere de întreținere, după caz.

(5) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu prevederile alin. (7) sau de către autoritatea națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criteriile de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere se bazează, de asemenea, pe criteriile de independență, competență și imparțialitate.

(6) În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un operator de transport feroviar sau un administrator de infrastructură, respectarea dispozițiilor adoptate în conformitate cu prevederile alin. (7) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă, în conformitate cu procedurile prevăzute la art. 10 sau 11, și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri.

(7) Certificatele emise în conformitate cu sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă, instituit pe baza prevederilor adoptate de către Comisia Europeană, confirmă respectarea atât a cerințelor prevăzute la alin. (3) și (4), cât și a următoarelor cerințe privind:

- a) sistemul de întreținere instituit de către entitate;
- b) formatul și validitatea certificatului emis entității;
- c) criteriile de acreditare sau de recunoaștere a organismului sau a organismelor responsabile cu emiterea de certificate și cu asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de certificare;

d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea.

(8) Certificatele emise în conformitate cu prevederile alin. (7) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității Europene.

(9) Prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii se pot stabili măsuri alternative în vederea îndeplinirii obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de a le certifica, 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 cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Comunității Europene și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la alin. (3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;

c) vehicule prevăzute la art. 2 alin. (2) și echipamentul militar și de transport special ce necesită un permis ad-hoc de la autoritatea națională de siguranță care trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz, se acordă derogări pentru perioade de cel mult 5 ani.

(10) Măsurile alternative prevăzute la alin. (9) se pun în aplicare prin derogări care se acordă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română:

a) la înregistrarea vehiculelor, conform prevederilor art. 33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;

b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură, în conformitate cu prevederile art. 10 și 11, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea.

(11) Derogările acordate în conformitate cu prevederile alin. (10) se identifică și se motivează în raportul anual prevăzut la art. 18.

#### ARTICOLUL 15

##### Armonizarea certificatelor de siguranță

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

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

#### CAPITOLUL IV

##### Autoritatea de Siguranță Feroviară Română

**ARTICOLUL 16****Înființare și atribuții**

- (1)** Se înființează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este independentă, în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant și entitate achizitoare.
- (2)** Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îndeplinește, în principal, următoarele atribuții:
- a)** autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar, în conformitate cu prevederile art. 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;
  - b)** «abrogat»
  - c)** supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale prevăzute la art. 12 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003;
  - d)** autorizarea punerii în funcțiune și a introducerii în circulație a unui material rulant nou sau modificat substanțial, care încă nu este acoperit de o S.T.I.;
  - e)** emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță, acordate în conformitate cu art. 10 și 11, și verificarea îndeplinirii condițiilor și cerințelor stabilite în acestea și a faptului că administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau național;
  - f)** monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme naționale de siguranță;
  - g)** supravegherea înregistrării corespunzătoare a vehiculelor în R.N.V. și informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate.
- (3)** Atribuțiile prevăzute la alin. (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către administratorii de infrastructură, operatorii de transport feroviar sau entitățile achizitoare.
- (4)** Conducerea Autorității de Siguranță Feroviară Română este exercitată de un director pe o perioadă de 4 ani. Mandatul directorului poate fi prelungit o singură dată.
- (5)** «abrogat»
- (5<sup>1</sup>)** Directorul este selectat în baza unui concurs/examen, în condițiile legii. Criteriile și modalitatea de selecție, de desemnare și de numire a directorului sunt stabilite prin hotărâre a Guvernului.



(5<sup>2</sup>) Mandatul de director al Autorității de Siguranță Feroviară Română încetează la expirarea duratei, prin demisie, prin deces, în cazul apariției unui conflict de interese sau în cazurile și condițiile prevăzute de lege.

(6) Se înființează Organismul Notificat Feroviar Român, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, înființată potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul Notificat Feroviar Român îndeplinește atribuțiile de organism notificat prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003. Organismul Notificat Feroviar Român este independent, în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator de infrastructură feroviară, solicitant de certificare și entitate achizitoare.

(7) Conducerea Organismului Notificat Feroviar Român este exercitată de un director pe o perioadă de 4 ani. Mandatul directorului poate fi prelungit o singură dată.

(8) «abrogat»

(9) Directorul este selectat în baza unui concurs/examen, în condițiile legii. Criteriile și modalitatea de selecție, de desemnare și de numire a directorului sunt stabilite prin hotărâre a Guvernului.

(10) Mandatul de director al Organismului Notificat Feroviar Român încetează la expirarea duratei, prin demisie, prin deces, în cazul apariției unui conflict de interese sau în cazurile și condițiile prevăzute de lege.

## ARTICOLUL 17

### Principii de luare a deciziilor

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își îndeplinește atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent, asigurând ascultarea tuturor părților și motivarea deciziilor. Răspunde prompt la cereri și solicitări, comunică cererile sale de informații fără întârziere și adoptă toate deciziile în termen de 4 luni de la furnizarea tuturor informațiilor solicitate. Poate cere în orice moment asistența tehnică a administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii sarcinilor prevăzute la art.

16. În procesul elaborării cadrului de reglementare național, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv administratorii de infrastructură, operatorii de transport feroviar, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului.

(2) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este liberă să desfășoare toate inspecțiile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale și i se acordă acces la toate documentele și incintele relevante, la instalațiile și

echipamentele administratorilor de infrastructură și ale operatorilor de transport feroviar.

(3) Contestațiile împotriva deciziilor luate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se soluționează potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.

(4) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu autoritățile de siguranță din statele membre ale Uniunii Europene în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor de luare a deciziilor. Cooperarea lor urmărește în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a operatorilor de transport feroviar cărora li s-au acordat trase internaționale în conformitate cu procedura stabilită la art. 15 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004. Agenția Feroviară Europeană sprijină autoritățile de siguranță în realizarea acestor sarcini.

## ARTICOLUL 18

### Raportul anual

În fiecare an Autoritatea de Siguranță Feroviară Română publică în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul Autorității Feroviare Române - AFER un raport anual privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției Feroviare Europene cel mai târziu până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind:

- a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C. prevăzuți în anexa nr. 1;
- b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;
- c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;
- d) rezultate și experiență referitoare la controlarea administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar.
- e) derogările care au fost acordate în conformitate cu prevederile art. 14.

## CAPITOLUL V

### Investigarea accidentelor și incidentelor

## ARTICOLUL 19

Agenția de Investigare Feroviară Română și obligația de a investiga

- (1) Agenția de Investigare Feroviară Română desfășoară, în principal, investigarea accidentelor grave în sistemul feroviar, obiectivul acesteia fiind îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.
- (2) Agenția de Investigare Feroviară Română poate investiga, în plus față de accidentele grave, acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de

mare viteză ori convenționale europene. Agenția de Investigare Feroviară Română decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident, ținând seama în decizia sa de următoarele:

- a) gravitatea accidentului sau incidentului;
- b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul;
- c) impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar;
- d) cereri ale administratorilor de infrastructură, operatorilor de transport feroviar, Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

(3) Amplasarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații sunt determinate de Agenția de Investigare Feroviară Română, ținând seama de principiile și obiectivele prevăzute la art. 20 și 22 și în funcție de învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței.

(4) Investigația nu se ocupă în nici un caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

## ARTICOLUL 20

### Statutul investigației

- (1) Investigația are statutul juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.
- (2) În conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor li se acordă cât se poate de repede:
  - a) acces la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;
  - b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și a îndepărtării controlate a vehiculelor, instalațiilor sau componentelor infrastructurii în vederea examinării sau analizei;
  - c) accesul la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;
  - d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;
  - e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;
  - f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori;

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

(3) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară.

(4) În realizarea investigației, Agenția de Investigare Feroviară Română poate, în caz de nevoie, apela la specialiști din domenii conexe.

## ARTICOLUL 21

### Atribuțiile Agenției de Investigare Feroviară Română

(1) Agenția de Investigare Feroviară Română este însărcinată cu investigarea accidentelor și incidentelor prevăzute la art. 19 și include cel puțin un investigator capabil să îndeplinească funcția de investigator principal în cazul unui accident sau incident. Agenția de Investigare Feroviară Română este independentă, în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor, de orice administrator de infrastructură, operator de transport feroviar, organism de tarificare, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate Agenției de Investigare Feroviară Română. Agenția de Investigare Feroviară Română este independentă din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.

(2) Agenția de Investigare Feroviară Română își îndeplinește sarcinile în mod independent de persoanele juridice prevăzute la alin. (1) și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi se bucură de totală independență în îndeplinirea sarcinilor de investigare care le revin.

(3) Operatorii de transport feroviar, administratorii de infrastructură și, dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sunt obligați să raporteze imediat Agenției de Investigare Feroviare Române accidentele și incidentele prevăzute la art. 19. Agenția de Investigare Feroviară Română trebuie să răspundă la aceste rapoarte și să ia măsurile necesare pentru a lansa investigația cel târziu la o săptămână după primirea raportului cu privire la accident sau incident.

(4) Agenția de Investigare Feroviară Română poate desfășura și alte sarcini stabilite prin hotărâre a Guvernului în legătură cu investigarea altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste investigații nu îi periclitizează independența.

(5) Agenția de Investigare Feroviară Română poate cere sau oferi asistență organismelor de investigare similare din alte state membre ale Uniunii Europene sau din partea Agenției Feroviare Europene pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.

(6) Prin hotărâre a Guvernului se poate încredința Agenției de Investigare Feroviară Română sarcina de desfășurare a investigațiilor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute la art. 19.

(7) Agenția de Investigare Feroviară Română desfășoară un schimb activ de opinii și experiență cu organismele de investigare din statele membre, în scopul elaborării unor metode comune de investigare, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific. Agenția de Investigare Feroviară Română poate primi sprijin de la Agenția Feroviară Europeană în realizarea acestei sarcini.

(8) «abrogat»

(9) «abrogat»

## ARTICOLUL 22

### Procedura de investigare

(1) Un accident sau incident este investigat de Agenția de Investigare Feroviară Română dacă a avut loc pe teritoriul României. În cazul în care nu este posibil să se stabilească dacă a avut loc pe teritoriul României sau dacă a avut loc la/sau aproape de o instalație de frontieră între România și un alt stat membru al Uniunii Europene, organismele de investigare din cele două state convin care dintre acestea va desfășura investigația ori convin să o desfășoare în cooperare.

Celuilalt organism i se permite în primul caz să participe la investigație și să aibă acces la toate rezultatele acesteia. Organismele de investigare din alt stat membru sunt invitate să participe la o investigație oricând un operator de transport feroviar stabilit și licențiat în acel stat membru este implicat în accident sau incident. Aceste prevederi nu împiedică România și alt stat membru să convină ca organismele de investigare relevante să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări.

(2) Pentru fiecare accident sau incident Agenția de Investigare Feroviară Română asigură resursele corespunzătoare desfășurării investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Agenției de Investigare Feroviară Română, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de investigat.

(3) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. Administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar implicați, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, victimele și rudele acestora, proprietarii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la investigație și mersul acesteia, acordându-se, la solicitarea acestora, posibilitatea de a-și prezenta opiniile și punctele de vedere referitoare la investigație și având posibilitatea, la cerere, să facă comentarii cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.

(4) Agenția de Investigare Feroviară Română își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil, pentru a permite administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.

## ARTICOLUL 23

### Rapoarte

- (1) O investigație a unui accident sau incident prevăzut în art. 19 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele descriu obiectivele investigațiilor prevăzute la art. 19 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.
- (2) Agenția de Investigare Feroviară Română publică raportul final pe site-ul său, în cel mai scurt timp posibil și cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. Raportul urmează structura de raportare stabilită în anexa nr. 5. Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților prevăzute la art. 22 alin. (3) și, după caz, organismelor și părților în cauză din alte state membre ale Uniunii Europene.
- (3) Agenția de Investigare Feroviară Română publică în fiecare an pe site-ul său, 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 24

### Informații care se trimit la Agenția Feroviară Europeană

- (1) În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei investigații, Agenția de Investigare Feroviară Română notifică Agenției Feroviare Europene cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.
- (2) Agenția de Investigare Feroviară Română trimite Agenției Feroviare Europene o copie a raportului final prevăzut la art. 23 alin. (2) și a raportului anual prevăzut la art. 23 alin. (3).

## ARTICOLUL 25

### Recomandări de siguranță

- (1) O recomandare de siguranță formulată de Agenția de Investigare Feroviară Română în raportul prevăzut la art. 23 nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă pentru un accident sau incident feroviar.
- (2) Recomandările sunt adresate Autorității de Siguranță Feroviară Română și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din România ori altor state membre ale Uniunii Europene. Recomandările de siguranță emise de Agenția de Investigare Feroviară Română sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.
- (3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre ale Uniunii Europene cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin anual Agenției de Investigare Feroviară

Română cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.

## CAPITOLUL VI

### Competențe de punere în aplicare

#### ARTICOLUL 26

##### Adaptarea anexelor

Toate modificările ulterioare ale anexelor la Directiva [2004/49/CE](#) vor fi preluate în legislația română prin hotărâre a Guvernului.

#### ARTICOLUL 27

Aplicarea procedurilor Comitetului Comisiei Europene privind siguranța feroviară

(1) Comisia Europeană este asistată de comitetul înființat prin [art. 21](#) din Directiva [96/48/CE](#).

(2) Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică [art. 5](#) și [7](#) din Decizia [1999/468/CE](#), avându-se în vedere dispozițiile [art. 8](#) din această decizie. Perioada prevăzută la [art. 5 alin. \(6\)](#) din Decizia [1999/468/CE](#) se stabilește la 3 luni.

(3) Când se face referire la prezentul alineat, se aplică [art. 3](#) și [7](#) din Decizia [1999/468/CE](#), avându-se în vedere dispozițiile [art. 8](#) din această decizie.

(4) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

(5) Prevederile [alin. \(1\)-\(4\)](#) se aplică în România începând cu data aderării la Uniunea Europeană.

#### ARTICOLUL 28

##### Măsuri de punere în aplicare

(1) România poate aduce în atenția Comisiei Europene orice măsuri privind punerea în aplicare a prezentei legi. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la [art. 27 alin. \(2\)](#).

(2) La cererea României sau din proprie inițiativă Comisia Europeană examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind certificarea de siguranță și autorizația de siguranță, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută la [art. 27 alin. \(2\)](#) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia Europeană comunică decizia sa Parlamentului European, Consiliului European și statelor membre ale Uniunii Europene.

## CAPITOLUL VII

### Dispoziții finale

## ARTICOLUL 29

Modificări la regimul licențelor de transport feroviar

- (1) Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă operatorul de transport feroviar care solicită o licență conform legii are structuri organizatorice, tehnice și personal care posedă cunoștințele și/sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.
- (2) În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 343/2003 privind aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatului de siguranță, în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar public și/sau în interes propriu pe căile ferate din România, precum și pentru acordarea autorizației și certificatului de operare pentru manevră agenților economici care efectuează numai operațiuni de manevră feroviară, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 688 din 1 octombrie 2003, cu modificările și completările ulterioare, se modifică corespunzător prevederilor prezentei legi.
- (3) Se înființează Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, înființat potrivit Ordonanței Guvernului nr. 95/1998, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 3/2002, cu modificările și completările ulterioare. Organismul de Licențe Feroviare Român este autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar din România, desemnată de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. Organismul de Licențe Feroviare Român nu efectuează servicii de transport feroviar și este independent de operatorii de transport feroviar sau de agenții economici care efectuează astfel de servicii.
- (4) Conducerea Organismului de Licențe Feroviare Român este exercitată de un director pe o perioadă de 4 ani. Mandatul directorului poate fi prelungit o singură dată.
- (5) «abrogat»
- (6) Directorul este selectat în baza unui concurs/examen, în condițiile legii. Criteriile și modalitatea de selecție, de desemnare și de numire a directorului sunt stabilite prin hotărâre a Guvernului.
- (7) Mandatul de director al Organismului de Licențe Feroviare Român încetează la expirarea duratei, prin demisie, prin deces, în cazul apariției unui conflict de interese sau în cazurile și condițiile prevăzute de lege.

## ARTICOLUL 30

Modificări ale Ordonanței Guvernului nr. 89/2003

- Începând cu data intrării în vigoare a prezentei legi, Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, publicată în



Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 623 din 31 august 2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 178 din 2 martie 2004, se modifică după cum urmează:

1. Titlul va avea următorul cuprins:

" ORDONANȚĂ  
privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și  
tarifarea utilizării infrastructurii feroviare"

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

" f) măsurile privind accesul în conformitate cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 834 din 9 septembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare."

3. Articolul 32 se abrogă.

### ARTICOLUL 31

#### Sanctiuni

- (1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspunderea civilă, contravențională sau penală, după caz, a celor vinovați, în condițiile legii.
- (2) Constituie contravenții și se sancționează următoarele fapte:
- a) nerespectarea prevederilor art. 9 alin. (4), cu amendă de la 5.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);
  - b) nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (6), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);
  - c) nerespectarea prevederilor art. 11 alin. (3), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);
  - d) nerespectarea prevederilor art. 18, cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);
  - e) nerespectarea prevederilor art. 23 alin. (2) și (3), cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON);
  - f) nerespectarea prevederilor art. 24, cu amendă de la 10.000 lei (RON) la 20.000 lei (RON).
- (3) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (2) se fac de către personalul împuternicit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.
- (4) Contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute la alin. (2), agentul constatator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal.

(5) Dispozițiile prezentei legi referitoare la contravenții se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

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

### ARTICOLUL 32

#### Punere în aplicare

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

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

### ARTICOLUL 33

#### Anexe

Anexele nr. 1-5 fac parte integrantă din prezenta lege.

\*

Prezenta lege transpune Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 164 din 30 aprilie 2004, și Rectificativul la Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JO) nr. L 220 din 21 iunie 2004.

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR PREȘEDINTELE SENATULUI

ADRIAN NĂSTASE

NICOLAE VĂCĂROIU

București, 16 martie 2006.

Nr. 55.

## **ANEXA Nr. 1**

### INDICATORI DE SIGURANȚĂ COMUNI

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

Indicatorii referitori la activitățile prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. a) și b) trebuie luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.

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

Definițiile comune ale I.S.C. și metodele comune de calcul al impactului economic al accidentelor figurează în apendice.

#### **1. Indicatori referitori la accidente**

**1.1.** Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de accidente grave și o defalcare a acestora pe următoarele tipuri de accidente:

- coliziune de tren cu vehicul feroviar;
- coliziune de tren cu obstacole aflate 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 a celor cinci tipuri de treceri la nivel, astfel cum sunt definite la pct. 6.2;
- accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor și a tentativelor de sinucidere;
- incendii ale materialului rulant;
- altele.

Fiecare accident grav 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-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

- călători (de asemenea, în raport cu numărul total de călători-kilometri și de călători pe tren-kilometri);
- angajat sau contractant;
- utilizator al trecerii la nivel;
- intrus;
- alte persoane de pe un peron;
- alte persoane care nu sunt de pe un peron.

## 2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) 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 apendice;
- numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase.

## 3. Indicatori referitori la sinucideri

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de sinucideri și de tentative de sinucideri

## 4. Indicatori referitori la precursori ai accidentelor

Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de precursori ai accidentelor și o defalcare pe următoarele tipuri de precursori:

- șine rupte;
- deformare și aliniere defectuoasă ale șinelor;
- defecțiuni 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 serviciu;
- rupere de osie la materialul rulant în serviciu.

Toți precursorii trebuie raportați, atât cei care conduc la accidente, cât și cei care nu conduc la accidente.

Un precursor care rezultă într-un accident grav trebuie să fie, de asemenea, raportat în conformitate cu indicatorii referitori la precursori. Un precursor care nu rezultă într-un accident grav trebuie raportat doar în conformitate cu indicatorii referitori la precursori.

## 5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor

Total în euro și relativ (pe tren-kilometru), pentru:

- numărul deceselor și al vătămarilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty - 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 grave.

VPC înseamnă valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii deceselor sau vătămarilor grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru indemnizațiile dintre părțile implicate în accidente.

**6.** Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acestora

**6.1.** Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de tren-kilometri utilizând TPS la bord, unde aceste sisteme oferă:

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

**6.2.** Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie 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.

## **APENDICE**

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

#### **1.** Indicatori referitori la accidente

**1.1.** Accident grav - 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 grave materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antrepozite și depouri.

**1.2.** Pagube importante 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 principală de cale ferată 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 singură.

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

**1.6.** Coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritudinii de liberă trecere - o coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea căii (cu excepția trecerilor la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau utilizator care a traversat calea), inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact.

- material rulant pentru manevre;
- obiecte fixate sau aflate temporar pe calea ferată ori lângă aceasta, dar nu la trecerile la nivel în cazul în care obiectul a fost pierdut de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea.

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

**1.8.** Accident la o 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 alt 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 detașate 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 gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara 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", "coliziune de tren cu obstacol în spațiul gabaritudinii de liberă trecere", "deraiere de tren", "accident la trecere la nivel", "accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare" sau "incendiu al materialului rulant".

**1.12.** Călător - orice persoană, cu excepția unui membru al personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să se 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 funcției 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 unui utilizator al trecerii la nivel.

**1.16.** Altă persoană de pe 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 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 peron" sau "intrus".

**1.18.** Deces (persoană ucisă) - 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 (persoană grav rănită) - orice persoană 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 supus raportării în conformitate cu Regulamentul privind transportul internațional al mărfurilor periculoase (RID)/Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), secțiunea 1.8.5.

**2.2.** Mărfuri periculoase - acele substanțe și articole 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 ducând la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă.

**3.2.** Tentativă de sinucidere - un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări grave.

## 4. Indicatori referitori la elementele precursorale ale 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 un gol de mai mult de 50 mm în lungime și de 10 mm în profunzime.

**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 sistemului de semnalizare (a infrastructurii sau a

materialului rulant), care conduce la informații de semnalizare 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 trece dincolo de deplasarea autorizată 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 trece dincolo de deplasarea autorizată, 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, cu ordinul 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 regulamentelor europene;
- indicatoarelor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau nerespectarea 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 serviciu - o rupere care afectează roata și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune).

**4.7.** Rupere de osie la materialul rulant în serviciu - o rupere care afectează osia și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune).

## **5.** Metode comune pentru calculul impactului economic al accidentelor

**5.1.** Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din:

**1.** 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;

**2.** costuri economice directe și indirecte; valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:

- costuri medicale și de reabilitare;
- cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile anchetelor 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 costurile economice directe/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, vârsta, distribuția veniturilor, precum și alte caracteristici socioeconomice și demografice relevante ale populației;

- metoda pentru obținerea 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/gestionarii de infrastructură, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului. Costurile pagubelor cauzate mediului înconjurător vor fi comunicate Autorității de Siguranță Feroviare Române de către factorii implicați.

**5.3.2.** Costul pagubelor materiale la materialul rulant sau la infrastructură - costul furnizării noului material rulant sau a noii infrastructuri, cu funcționalități și parametri tehnici identici cu cei care au fost complet deteriorați, și costul aferent aducerii materialului rulant sau a infrastructurii care pot fi reparate la starea anterioară accidentului, care urmează să fie estimat de operatorii de transport feroviar și de administratorul/gestionarii infrastructurii pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității cauzate de vehiculele deteriorate.

**5.3.3.** Costul întârzierilor cauzate de accidente - valoarea bănească a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar (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 călătorul dintr-un 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 timpul normal al călătoriei.

Costul întârzierii datorate unui accident =  $CM_p * (\text{minutele întârziate de trenurile de călători}) + CM_F * (\text{minutele întârziate de trenurile de marfă})$

Domeniul de aplicare al modelului

Costul întârzierilor se calculează pentru toate accidentele grave, după cum urmează:

- întârzierile reale pe căile ferate pe care s-a produs accidentul măsurate la gara 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 (TPS) - un sistem care ajută să se aplice respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză.

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

- a) avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului;
- b) avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol;
- c) avertizare și oprire automată și supravegherea discretă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase, unde "supravegherea discretă a vitezei" înseamnă supravegherea vitezei la anumite locații (zone cu restricție de viteză) în apropierea unui semnal;
- d) avertizare și oprire automată și supravegherea continuă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale șinei, unde "supravegherea continuă a vitezei" înseamnă indicarea și aplicarea continue a vitezei maxime prescrise permise la toate secțiunile de șină.

Tipul d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP - Automatic Train Protection).

**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 gări, precum și pasajele peste șine 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 adiacente și piste pentru biciclete.

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

**6.6.** Trecere la nivel pasivă - o trecere la nivel fără vreun 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 sosirea 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;
- semnale acustice: clopote, sirene, claxoane etc.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

**a)** manuală - o trecere la nivel unde protecția utilizatorului sau sistemul de avertizare sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;

**b)** automată, cu avertizarea utilizatorului - o trecere la nivel unde avertizarea utilizatorului este activată la apropierea trenului;

**c)** automată, cu protecția utilizatorului - o trecere la nivel unde protecția utilizatorului este activată la apropierea trenului. Aceasta include o trecere la nivel cu un sistem care oferă atât protecția, cât și avertizarea utilizatorului;

**d)** protecție pe partea căii ferate - un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului, care îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor trecerii la nivel și când nicio incursiune nu mai este permisă.

#### **7. Definițiile bazelor de etalonare**

**7.1.** Tren-km - unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de 1 km. 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 declarante.

**7.2.** Călători-km - unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de 1 km. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante.

**7.3.** Km de linie - lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărei domeniu de aplicare este definit la [art. 2](#). Pentru căile feroviare cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța dintre origine și destinație.

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

### **ANEXA Nr. 2**

## NORME NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ

Normele naționale de siguranță care urmează să fie notificate Comisiei Europene în conformitate cu procedura descrisă la art. 8 includ:

**1.** norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță naționale existente;

**2.** norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a operatorilor de transport feroviar;

**3.** «abrogat»

4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de S.T.I., inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului;

5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar;

6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de S.T.I.;

7. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.

### **ANEXA Nr. 3**

## SISTEME DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI

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

Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în organizația administratorului de infrastructură sau a operatorului de transport feroviar. Acesta indică modul în care este asigurată gestiunea la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții săi la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.

### 2. Elemente de bază ale sistemului de management al siguranței

Elementele de bază ale sistemului de management al siguranței sunt următoarele:

a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;

b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru întreținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;

c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite:

- în S.T.I.; sau
- în norme naționale de siguranță prevăzute la [art. 8](#) și în anexa [nr. 2](#); sau
- în alte norme relevante; sau
- în decizii ale autorităților,

și proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe întregul ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;

d) proceduri și metode pentru realizarea evaluării riscului și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor atunci când o schimbare a condițiilor

de exploatare sau un material nou impune riscuri noi asupra infrastructurii și operațiunilor;

e) asigurarea unor programe pentru formarea de personal și sisteme pentru menținerea competenței personalului și deci realizarea sarcinilor în bune condiții;

f) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, dacă este cazul, între organizații care funcționează pe aceeași infrastructură;

g) proceduri și formate pentru modalitatea de documentare a informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;

h) proceduri pentru asigurarea raportării, investigării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;

i) asigurarea unor planuri de acțiune, alerte și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare;

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

#### **ANEXA Nr. 4**

### DECLARAȚII pentru certificatul de siguranță specifică rețelei

Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite autorității de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei:

- documentație din partea operatorului de transport feroviar privind S.T.I. sau părți de S.T.I. și, dacă sunt relevante, norme naționale de siguranță și alte norme aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al acestuia și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea;

- documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor S.T.I. ori a normelor naționale și a certificării corecte a acestora;

- documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor S.T.I. sau a normelor naționale, precum și privind certificarea corectă a acestora.

Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor ar trebui prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă S.T.I. și celelalte cerințe prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003

privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean.

## **ANEXA Nr. 5**

### CONȚINUTUL

principal al raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor

#### **(1) Rezumat**

Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de investigație. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarii acestora.

#### **(2) Fapte imediate ale evenimentului**

##### **1. Evenimentul:**

- data, ora exactă și locul evenimentului;
- descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență;
- decizia de a lansa o investigație, compoziția echipei de investigatori și desfășurarea investigației.

##### **2. Circumstanțele evenimentului:**

- personalul și contractanții implicați, alte părți și martori;
- trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare a articolelor de material rulant implicate;
- descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare - tipuri de șine, macazuri, anclanșare, semnale, protecția trenului;
- mijloace de comunicare;
- lucrări desfășurate la/sau în vecinătatea locului evenimentului;
- declanșarea planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente;
- declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente.

##### **3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale:**

- călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți;
- încărcătură, bagaje și alte bunuri;
- material rulant, infrastructură și mediu.

##### **4. Circumstanțe externe:**

- condiții meteorologice și referințe geografice.

#### **(3) Înregistrarea investigațiilor și anchetelor**

##### **1. Rezumatul mărturiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor):**

- personal feroviar, inclusiv contractanți;
- alți martori.

## 2. Sistemul de management al siguranței:

- organizația-cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele;
- cerințele de personal și modul de aplicare a acestora;
- rutine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora;
- interfața dintre diferiții actori implicați în infrastructură.

## 3. Norme și reglementări:

- norme și reglementări comunitare și naționale relevante;
- alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile.

## 4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice:

- sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor;
- infrastructură;
- echipamente de comunicații;
- material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor.

## 5. Documentația privind sistemul de operare:

- măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare;
- schimbul de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări;
- măsuri luate pentru protecția și salvagardarea locului evenimentului.

## 6. Interfața om-mașină-organizație:

- timp de lucru aplicat personalului implicat;
- circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic;
- proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină.

## 7. Evenimente anterioare cu caracter similar

### (4) Analiză și concluzii

#### 1. Descriere finală a lanțului de evenimente:

- stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la pct. (3).

#### 2. Discuție:

- analiza faptelor stabilite la pct. (3) cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare.

#### 3. Concluzii:

- cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factorii care au contribuit la eveniment legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau starea materialului rulant ori a instalațiilor tehnice;
- cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere;



- cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.

**4.** Observații suplimentare:

- deficiențe și lacune constatate în cursul investigației, dar fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor.

**(5)** Măsuri care au fost luate

- Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului

**(6)** Recomandări