

PARLAMENTUL ROMÂNIEI



LEGE privind siguranța feroviară

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

CAPITOLUL I Dispoziții generale

ARTICOLUL 1 Obiectul legii

Prezenta lege conține dispoziții pentru asigurarea dezvoltării și îmbunătățirii siguranței sistemului feroviar din România și îmbunătățirea accesului la piața serviciilor de transport feroviar, prin:

- a) armonizarea cadrului de reglementare cu celelalte state membre ale Uniunii Europene;
- b) definirea responsabilităților actorilor din sistemul feroviar;
- c) elaborarea de obiective de siguranță comune și metode de siguranță comune în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale;
- d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță;
- e) existența în România a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor;
- f) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

ARTICOLUL 2 Domeniu de aplicare

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

(2) Prezenta lege nu se aplică:

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

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

- a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile conexe, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității sale de transport de mărfuri sau de transport de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;

b) infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică, prevăzute în acte normative specifice;

c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule feroviare grele în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective;

d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.

(4) Reglementarea activităților privind siguranța circulației, desfășurate pe rețelele prevăzute la alin. (2), excepție tramvaiele, și (3), se face prin ordin al ministrului transporturilor.

ARTICOLUL 3

Definiții

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

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

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

3. administrator de infrastructură - administratorul de infrastructură astfel cum este definit la art. 3 pct. 3 din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european; în înțelesul prevederilor prezentei legi prin administrator de infrastructură feroviară se înțelege și gestionarul infrastructurii feroviare neinteroperabile, așa cum este definit 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;

4. autoritate națională de siguranță - organismul național însărcinat cu atribuțiile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta lege. Autoritatea națională de siguranță în România este Autoritatea de Siguranță Feroviară Română din cadrul Autorității Feroviare Române - AFER;

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

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

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

8. descărcător - un operator economic care descarcă:

- un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă de pe un vagon;

- mărfuri ambalate;

- containere mici sau cisterne portabile dintr-un sau / de pe un vagon sau container;

- mărfuri dintr-o cisternă (inclusiv un vagon-cisternă, un vagon cu cisternă demontabilă, o cisternă mobilă sau un container-cisternă) sau dintr-un vagon-baterie ori dintr-un container de gaz cu

elemente multiple, sau dintr-un vagon, un container mare sau mic pentru transport în vrac sau dintr-un container pentru vrac;

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

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

11. elemente constitutive de interoperabilitate - elementele constitutive de interoperabilitate astfel cum sunt definite la art. 2 pct. 7 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

12. entitate responsabilă cu întreținerea (ERI) - o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor prevăzut la art. 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

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

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

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

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

17. investigator - persoana care desfășoară activitatea de investigare;

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

19. încărcător - un operator economic care încarcă:

- mărfuri ambalate;

- containere mici sau cisterne portabile în / sau pe un vagon / sau pe un container;

- un container, un container pentru vrac, un container de gaz cu elemente multiple sau o cisternă mobilă pe un vagon;

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

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

22. norme naționale - toate normele obligatorii adoptate în România, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințe de siguranță feroviară sau cerințe tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii Europene sau de normele internaționale, care sunt aplicabile operatorilor de transport feroviar, administratorului de infrastructură sau terților;

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

24. operator de transport feroviar - operatorul de transport feroviar astfel cum este definit la art. 3 pct. 18 din Legea nr. 202/2016, precum și orice altă entitate publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau de călători, cu condiția ca tracțiunea să fie asigurată de aceasta, inclusiv entitățile care furnizează numai tracțiunea;

25. organism de evaluare a conformității - un organism care a fost notificat sau desemnat pentru a fi responsabil cu activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism notificat” ca urmare

a notificării de către un stat membru al Uniunii Europene. Un organism de evaluare a conformității este clasificat drept „organism desemnat” ca urmare a desemnării de către un stat membru al Uniunii Europene;

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

27. producător - producătorul astfel cum este definit la art. 2 pct. 36 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

28. sistem feroviar - sistemul feroviar astfel cum este definit la art. 2 pct. 1 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

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

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

31. specificație tehnică de interoperabilitate, denumită în continuare S.T.I. - specificație adoptată în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al Uniunii Europene;

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

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

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

35. zona de operare - o rețea sau mai multe rețele de pe teritoriul unui sau mai multor state membre ale Uniunii Europene în care un operator de transport feroviar intenționează să opereze.

CAPITOLUL II

Dezvoltarea și managementul siguranței feroviare

ARTICOLUL 4

Rolul actorilor din sistemul feroviar al Uniunii Europene în dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare

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

a) se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, atunci când este posibil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea dreptului Uniunii Europene, de normele internaționale și de progresul tehnic și științific, acordând prioritate prevenirii accidentelor;

b) se asigură că legislația aplicabilă este integral pusă în practică, în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european;

c) se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistemice;

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

- (i) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, astfel cum este prevăzut la art. 6 alin. (1) lit. a), dacă este cazul cooperând cu celelalte state membre ale Uniunii Europene;
- (ii) să aplice normele Uniunii Europene și normele naționale;
- (iii) să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta lege;
- e) se asigură că administratorul de infrastructură și fiecare operator de transport feroviar sunt responsabili de partea lor de sistem și de exploatarea în siguranță a acesteia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și alți actori prevăzuți la alin. (3), fără a aduce atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale naționale;
- f) elaborează și publică anual planuri de siguranță care să prevadă măsurile avute în vedere pentru atingerea O.S.C.;
- g) după caz, sprijină Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, denumită în continuare Agenție, în activitatea sa de monitorizare a dezvoltării siguranței feroviare la nivelul Uniunii Europene.
- (2) Operatorii de transport feroviar și administratorul de infrastructură:
- a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, astfel cum este prevăzut la art. 6 alin. (1) lit. a), dacă este cazul cooperând reciproc și cu alți actori;
- b) țin cont, în cadrul sistemelor lor de management al siguranței, de riscurile aferente activităților altor actori și ale terților;
- c) impun obligații contractuale celorlalți actori prevăzuți la alin. (3) care au un impact potențial asupra exploatarea în condiții de siguranță a sistemului feroviar pentru a pune în aplicare măsuri de control al riscurilor, dacă este cazul;
- d) se asigură că măsurile de control al riscurilor sunt puse în practică de contractanții lor prin intermediul aplicării M.S.C. pentru procesele de monitorizare stabilite de M.S.C. cu privire la monitorizarea prevăzută la art. 6 alin. (1) lit. c), și că acest lucru este specificat în acordurile contractuale care pot fi puse la dispoziție la cererea Agenției sau a Autorității de Siguranță Feroviară Română.
- (3) Fără a aduce atingere responsabilităților operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură, entitățile responsabile cu întreținerea și toți ceilalți actori care pot afecta operarea în siguranță a sistemului feroviar, inclusiv producătorii, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii, prestatorii de servicii, entitățile contractante, transportatorii, expeditorii, destinatarii, încărcătorii, descărcătorii, încărcătorii și descărcătorii vrac:
- a) pun în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare cu alți actori;
- b) se asigură că subsistemele, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât să poată fi exploatate în condiții de siguranță de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură în cauză.
- (4) Operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și orice actor prevăzut la alin. (3) care identifică un risc la adresa siguranței, generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice, inclusiv a subsistemelor structurale sau este informat cu privire la un astfel de risc, în limitele competențelor care le revin:
- a) iau toate măsurile corective necesare pentru abordarea riscului la adresa siguranței pe care l-au identificat;
- b) raportează riscurile respective către părțile relevante implicate, pentru a le permite acestora să ia orice măsuri corective suplimentare care sunt necesare în vederea asigurării permanente a performanței în materie de siguranță a sistemului feroviar.
- (5) În cazul în care operatorii de transport feroviar fac schimb de vehicule, toți actorii implicați schimbă între ei toate informațiile relevante pentru exploatarea în condiții de siguranță, informații privind statutul și istoricul vehiculului în cauză, elementele dosarelor de întreținere în scopul asigurării trasabilității, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de încărcare.

ARTICOLUL 5

Indicatori de siguranță comuni (I.S.C.)

(1) Pentru a facilita evaluarea atingerii O.S.C. și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, Ministerul Transporturilor colectează informații privind I.S.C. prin raportul anual al Autorității de Siguranță Feroviară Române prevăzut la art. 19.

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

ARTICOLUL 6

Metode de siguranță comune (M.S.C.)

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

- a) evaluarea riscului și metodele de evaluare;
- b) metodele de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță eliberate în conformitate cu art. 10 și 12;
- c) metodele de supraveghere ce trebuie aplicate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și metodele de monitorizare ce trebuie aplicate de operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea;
- d) metodele de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței în materie de siguranță a operatorilor de transport feroviar la nivel național și la nivelul Uniunii Europene;
- e) metodele de evaluare a realizării obiectivelor de siguranță la nivel național și la nivelul Uniunii Europene;
- f) orice alte metode care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței și care trebuie armonizate la nivelul Uniunii Europene.

(2) M.S.C. se revizuiesc la intervale regulate, ținându-se cont de experiența dobândită prin aplicarea lor și de dezvoltarea globală a siguranței feroviare, în vederea menținerii siguranței în general și, în măsura posibilului, a îmbunătățirii permanente a acesteia.

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

ARTICOLUL 7

Obiective de siguranță comune (O.S.C.)

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

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

(2) O.S.C. se revizuiesc periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță.

(3) Ministerul Transporturilor aprobă prin ordin al ministrului sau propune spre aprobare, după caz, toate modificările necesare la normele naționale, pentru a atinge cel puțin O.S.C. și orice O.S.C. revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Aceste modificări sunt luate în considerare în planurile anuale privind siguranța prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. f). Ministerul Transporturilor notifică aceste norme Comisiei Europene, în conformitate cu art. 8.

ARTICOLUL 8

Norme naționale în domeniul siguranței

(1) Normele naționale notificate până la 15 iunie 2016 în temeiul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, se aplică dacă:

- a) se încadrează la una dintre categoriile identificate la anexa nr. 2;
- b) sunt conforme cu dreptul Uniunii Europene, îndeosebi S.T.I., O.S.C. și M.S.C.;

c) nu ar duce la discriminarea arbitrară sau la o restricție mascată asupra operațiunilor de transport feroviar între România și celelalte state membre ale Uniunii Europene.

(2) Ministerul Transporturilor poate stabili noi norme naționale în temeiul prezentei legi doar în următoarele cazuri:

- a) atunci când normele privind metodele de siguranță existente nu sunt acoperite de un M.S.C.;
- b) atunci când normele de exploatare a rețelei feroviare nu sunt încă reglementate de S.T.I.;
- c) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident sau unui incident;
- d) atunci când o normă deja notificată trebuie să fie revizuită;

e) atunci când normele referitoare la cerințele pentru personalul care execută atribuții cu responsabilități în siguranța circulației, inclusiv criteriile de selecție, aptitudinea fizică și psihică și formarea profesională nu sunt încă reglementate de S.T.I. sau de Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar.

(3) Înainte de introducerea preconizată a unei noi norme naționale în sistemul juridic național, Ministerul Transporturilor, la propunerea Autorității de Siguranță Feroviară Română, transmite proiectul de normă națională Agenției și Comisiei Europene pentru examinare în timp util și în termenele prevăzute la art. 25 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, motivând introducerea acesteia, prin intermediul sistemului informatic corespunzător, în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Ministerul Transporturilor se asigură că proiectul de normă este suficient de avansat pentru a permite Agenției să își desfășoare examinarea în conformitate cu art. 25 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.

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

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

În cazul în care, în termen de două luni de la primirea noimei naționale sau în termenul extins convenit în conformitate cu alin. (1) din Regulamentul (UE) 2016/796, Agenția nu informează Comisia Europeană și Ministerul Transporturilor cu privire la evaluarea sa, norma rămâne valabilă.

(5) Ministerul Transporturilor notifică Agenției și Comisiei Europene normele naționale adoptate, utilizând sistemul informatic corespunzător în conformitate cu art. 27 din Regulamentul (UE) 2016/796. Ministerul Transporturilor se asigură că normele naționale existente sunt ușor accesibile, sunt publice și sunt formulate cu o terminologie accesibilă tuturor părților. Ministerului Transporturilor i se poate solicita să furnizeze informații suplimentare cu privire la normele ei naționale.

(6) Ministerul Transporturilor poate decide să nu notifice normele și restricțiile strict locale. În astfel de cazuri, România înscrie aceste norme și restricții în registrul de infrastructură prevăzut la art. 49 din Hotărârea Guvernului nr. sau indică, în documentul de referință al rețelei prevăzut la art. 27 din Legea nr. 202/2016, documentul în care sunt publicate aceste norme și restricții.

(7) Normele naționale notificate în conformitate cu prezentul articol nu sunt supuse procedurii de notificare prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 401/2016 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1.016/2004 privind măsurile pentru organizarea și realizarea schimbului de informații în domeniul standelor și reglementărilor tehnice, precum și al regulilor referitoare la serviciile societății informaționale între România și statele membre ale Uniunii Europene, precum și Comisia Europeană.

(8) Agenția examinează proiectele de norme naționale și normele naționale existente în conformitate cu procedurile prevăzute la art. 25 și 26 din Regulamentul (UE) 2016/796.

(9) Fără a aduce atingere alin. (6), normele naționale care nu au fost notificate în conformitate cu prezentul articol nu se aplică în sensul prezentei legi.

ARTICOLUL 9

Sisteme de management al siguranței

(1) Administratorul 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 cerințele de siguranță descrise în S.T.I., precum și că sunt aplicate părțile relevante din M.S.C. și din normele naționale notificate în conformitate cu art. 8.

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

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

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

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

c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite în S.T.I., în normele naționale prevăzute la art. 8 și în anexa nr. 2, în alte norme relevante sau în decizii ale autorităților;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) Sistemul de management al siguranței este adaptat la tipul operațiunii, amploarea operațiunii, zona de operare și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea administratorului de infrastructură sau a operatorului de transport feroviar, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere, fără a aduce atingere art. 14, și materiale, precum și utilizarea contractanților. Fără a aduce atingere normelor existente de răspundere civilă interne și internaționale, sistemul de management al siguranței ia, de asemenea, în considerare, în cazurile în care acest lucru este adecvat și posibil, riscurile ce decurg din activitățile altor actori prevăzuți la art. 4.

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

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

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

(6) Până la data de 31 mai a fiecărui an, administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar prezintă Autorității de Siguranță Feroviară Română un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

- a) informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale administratorului de infrastructură/operatorului de transport feroviar și rezultatele planului de siguranță;
- b) un raport cu privire la dezvoltarea indicatorilor de siguranță naționali și a I.S.C. prevăzuți la art. 5, în măsura în care este relevant pentru administratorul de infrastructură/operatorul de transport feroviar raportor;
- c) rezultatele auditurilor de siguranță interne;
- d) observații privind deficiențele și disfuncționalitățile operațiunilor feroviare și administrării infrastructurii care ar putea fi relevante pentru Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, inclusiv un rezumat al informațiilor furnizate de actorii relevanți, în conformitate cu art. 4 alin. (4) lit. b);
- e) un raport privind aplicarea M.S.C. relevante.

CAPITOLUL III

Certificarea și autorizarea de siguranță

ARTICOLUL 10

Certificatul unic de siguranță

(1) Cu excepția cazurilor prevăzute la alin. (9), accesul la infrastructura feroviară se acordă exclusiv operatorilor de transport feroviar care dețin certificatul unic de siguranță eliberat de Agenție în conformitate cu alin. (5) - (7) sau de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu alin. (8).

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

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

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

- a) operatorul de transport feroviar și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu art. 9 și întrunește cerințele stabilite în S.T.I., M.S.C., O.S.C. și în alte acte normative relevante pentru a controla riscurile și pentru a presta servicii de transport în cadrul rețelei în condiții de siguranță;
- b) operatorul de transport feroviar îndeplinește, dacă este cazul, cerințele prevăzute de normele naționale relevante notificate în conformitate cu art. 8.

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

(4) Agenția sau, în cazurile prevăzute la alin. (8), Autoritatea de Siguranță Feroviară Română eliberează certificatul unic de siguranță sau notifică solicitantul cu privire la avizul său negativ într-un termen de maximum patru luni după ce toate informațiile necesare și toate informațiile suplimentare solicitate au fost transmise de către solicitant. Agenția sau, după caz, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română aplică modalitățile practice privind procedura de certificare, instituite într-un act de punere în aplicare adoptat de Comisia Europeană.

(5) Agenția eliberează un certificat unic de siguranță operatorilor de transport feroviar care își au zona de operare în România sau în mai multe state membre ale Uniunii Europene. Pentru a elibera un astfel de certificat, Agenția:

a) evaluează elementele prevăzute la alin. (3) lit. a);

b) transmite imediat dosarul integral al operatorului de transport feroviar către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și, dacă este cazul, altor autorități naționale de siguranță vizate de zona de operare preconizată, pentru evaluarea elementelor prevăzute la alin. (3) lit. b).

În cadrul evaluărilor prevăzute, Agenția sau Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și, dacă este cazul, alte autorități naționale de siguranță implicate sunt autorizate să efectueze vizite și inspecții la sediile operatorului de transport feroviar, precum și audituri, și pot solicita informații suplimentare relevante. Agenția și autoritățile naționale de siguranță implicate coordonează organizarea acestor vizite, inspecții și audituri.

(6) În termen de o lună de la primirea cererii de eliberare a certificatului unic de siguranță, Agenția notifică operatorul de transport feroviar că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Pentru a evalua măsura în care dosarul este complet, relevant și coerent, Agenția poate evalua totodată elementele stabilite la alin. (3) lit. b).

Înainte de a lua decizia privitoare la eliberarea certificatului unic de siguranță, Agenția ține seama integral de evaluările de la alin. (5).

Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru toate certificatele unice de siguranță pe care le eliberează.

(7) În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare negativă desfășurată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau de mai multe autorități naționale de siguranță implicate conform alin. (5) lit. b), aceasta notifică autoritatea/autoritățile în cauză, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau alte autorități naționale de siguranță implicate cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. Atunci când se consideră necesar, Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau alte autorități naționale de siguranță implicate pot decide să îl implice pe operatorul de transport feroviar. Dacă nu s-a putut ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Agenția a informat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau alte autorități naționale de siguranță implicate cu privire la dezacordul său, Agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea/autoritățile naționale de siguranță implicate au transmis problema în vederea arbitrajului către comisia pentru soluționarea contestațiilor instituită conform art. 55 din Regulamentul (UE) 2016/796. Comisia pentru soluționarea contestațiilor decide asupra confirmării proiectului de decizie a Agenției în termen de o lună de la depunerea cererii din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română sau a celorlalte autorități naționale de siguranță implicate.

În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu Agenția, Agenția adoptă imediat o decizie.

În cazul în care comisia pentru soluționarea contestațiilor este de acord cu evaluarea negativă a Autorității de Siguranță Feroviară Română sau a unei alte autorități naționale de siguranță implicate, Agenția acordă certificatul unic de siguranță cu o zonă de operare care exclude porțiunile din rețea care au primit o evaluare negativă.

În cazul în care Agenția nu este de acord cu o evaluare pozitivă desfășurată de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau de alte autorități naționale de siguranță implicate conform alin. (5) lit.

b), aceasta notifică autoritatea / autoritățile respective, prezentând motivele dezacordului său. Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau alte autorități naționale de siguranță implicate cooperează în vederea ajungerii la o evaluare reciproc acceptabilă. Atunci când se consideră necesar, Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau alte autorități naționale de siguranță implicate pot decide să îl implice pe solicitant. Dacă nu s-a putut ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care Agenția a informat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sau alte autorități naționale de siguranță implicate cu privire la dezacordul său, Agenția își adoptă decizia finală.

(8) În cazul în care zona de operare se limitează la România, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate elibera un certificat unic de siguranță, pe proprie răspundere, în cazul în care solicitantul solicită acest lucru. Pentru a elibera un certificat unic de siguranță, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română evaluează dosarul în funcție de toate elementele prevăzute la alin. (3) și aplică modalitățile practice instituite în actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană. În cadrul acestor evaluări, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este autorizată să efectueze vizite și inspecții la sediile operatorului de transport feroviar, precum și audituri, și poate solicita informații suplimentare relevante. În termen de o lună de la primirea cererii, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora. Certificatul unic de siguranță este valabil și fără extinderea zonei de operare pentru operatorii de transport feroviar care operează în stațiile statelor membre învecinate ale Uniunii Europene, cu caracteristici similare ale rețelelor și cu norme de exploatare similare, atunci când respectivele stații sunt aproape de frontieră, în urma consultării autorităților naționale de siguranță din aceste state. Consultarea poate avea loc pentru fiecare caz în parte sau poate fi stabilită în contextul unui acord transfrontalier între statele membre învecinate ale Uniunii Europene sau între autoritățile naționale de siguranță în cauză.

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

(9) România poate permite operatorilor din țările terțe să ajungă la o stație de pe teritoriul său desemnată pentru operațiuni transfrontaliere, aproape de frontiera sa, fără a solicita un certificat unic de siguranță, cu condiția garantării unui nivel corespunzător de siguranță prin intermediul:

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

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

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

(11) Orice decizie prin care se refuză eliberarea unui certificat unic de siguranță sau se exclude o porțiune din rețea în conformitate cu evaluarea negativă prevăzută la alin. (7) se justifică în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei, solicitantul poate cere Agenției sau Autorității de Siguranță Feroviară Română, după caz, să își revizuiască decizia. Agenția sau Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, după caz, are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau revoca decizia.

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

În cazul în care decizia negativă a Autorității de Siguranță Feroviară Română este confirmată, solicitantul o poate contesta la instanțele de contencios administrativ.

(12) Un certificat unic de siguranță eliberat de Agenție sau de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română conform prezentului articol, este reînnoit la cererea operatorului de transport feroviar la intervale care nu depășesc cinci ani. Acesta este actualizat în întregime sau parțial la fiecare modificare substanțială a tipului sau amplitudinii operațiunii.

(13) În cazul în care un solicitant deține un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alin. (5) - (7) și dorește să își extindă zona de operare sau în cazul în care deține un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alin. (8) și dorește să își extindă zona de operare într-un alt stat membru al Uniunii Europene, acesta adaugă la dosar documentele relevante prevăzute la alin. (3) privind zona de operare suplimentară. Operatorul de transport feroviar transmite dosarul Agenției, care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alin. (4) - (7), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de operare extinsă. În acest caz, numai autoritățile naționale de siguranță vizate de extinderea operațiunii sunt consultate pentru evaluarea dosarului, astfel cum se prevede la alin. (3) lit. b).

În cazul în care un operator de transport feroviar din România deține un certificat unic de siguranță eliberat în conformitate cu alin. (8) și dorește să își extindă zona de operare în România, acesta adaugă la dosar documentele relevante prevăzute la alin. (3) privind zona de operare suplimentară. Solicitantul transmite dosarul prin intermediul ghișeului unic prevăzut la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796 Autorității de Siguranță Feroviară Române, care, după îndeplinirea procedurilor prevăzute la alin. (8), eliberează un certificat unic de siguranță actualizat care acoperă zona de operare extinsă.

(14) Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română/autoritățile naționale de siguranță implicate pot solicita ca certificatele unice de siguranță eliberate de acestea să fie revizuite în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

(15) Agenția notifică Autoritatea de Siguranță Feroviară Română/autoritățile naționale de siguranță implicate în termen de două săptămâni, cu privire la eliberarea unui certificat unic de siguranță. Agenția notifică imediat Autoritatea de Siguranță Feroviară Română/autoritățile naționale de siguranță implicate în cazul reînnoirii, modificării sau revocării unui certificat unic de siguranță, menționând denumirea și adresa operatorului de transport feroviar, data eliberării, tipul operațiunii, amploarea operațiunii, zona de operare, valabilitatea certificatului unic de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română notifică Agenția, în același termen, cu privire la eliberarea, reînnoirea, modificarea sau revocarea unui certificat unic de siguranță, furnizând acesteia același tip de informații.

ARTICOLUL 11

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

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

(2) De asemenea, acordurile de cooperare prevăzute la alin. (1) pot include acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită expertize tehnice specifice din punct de vedere geografic sau istoric, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. În cazul în care aceste rețele sunt izolate de restul sistemului feroviar, acordurile de cooperare specifice pot include posibilitatea delegării atribuțiilor către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, prin Autoritatea Feroviară Română - AFER, atunci când acest lucru este necesar pentru a se asigura alocarea eficientă și proporțională a resurselor pentru certificare. Aceste acorduri de cooperare trebuie să fie în vigoare înainte ca Agenția să îndeplinească atribuțiile de certificare.

ARTICOLUL 12

Autorizația de siguranță a administratorului de infrastructură

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

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

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

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

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

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea autorizației de siguranță dar nu mai mult de patru luni după ce toate informațiile necesare și orice informații suplimentare solicitate au fost transmise de către solicitant.

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

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

ARTICOLUL 13

Acces la serviciile de formare

(1) Operatorii de transport feroviar și administratorul de infrastructură, precum și personalul acestora cu responsabilități în siguranța circulației beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la spațiile și echipamentele de formare pentru mecanicii de locomotivă și personalul de însoțire a trenului, atunci când această formare este necesară pentru exploatarea serviciilor din rețeaua proprie.

Serviciile de formare trebuie să includă formarea privind cunoștințele necesare despre rute, normele și procedurile de exploatare, sistemul de semnalizare și de control și comandă, precum și procedurile de urgență aplicate pe rutele exploatare.

Dacă serviciile de formare nu au inclus examinări și acordarea de certificate, personalul operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură au dreptul la certificatele corespunzătoare.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română se asigură că serviciile de formare îndeplinesc cerințele stabilite în Hotărârea Guvernului nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, cu modificările ulterioare și, respectiv, în S.T.I. sau normele naționale prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. e).

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

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

(4) Operatorii de transport feroviar și administratorul de infrastructură sunt răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului lor care desfășoară activități cu responsabilități în siguranța circulației.

ARTICOLUL 14 **Întreținerea vehiculelor**

(1) Fiecărui vehicul, anterior utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, iar entitatea respectivă este înregistrată în registrul vehiculelor prevăzut la art. 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană.

(2) Fără a aduce atingere responsabilității operatorilor de transport feroviar și administratorului de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la art. 4, entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare în condiții de siguranță.

În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea instituie un sistem de întreținere pentru vehiculele respective și, prin intermediul acestui sistem:

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

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

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

d) asigură trasabilitatea activităților de întreținere.

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

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

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

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

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

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

Entitatea responsabilă cu întreținerea se asigură că toate funcțiile prevăzute la lit. a) - d) respectă cerințele și criteriile de evaluare prevăzute în anexa nr. 3.

Atelierele de întreținere aplică prevederile secțiunilor relevante din anexa nr. 3, astfel cum au fost identificate în actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană, care corespund funcțiilor și activităților ce urmează să fie certificate.

(4) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată și i se acordă un certificat de entitate responsabilă cu întreținerea de către un organism acreditat / recunoscut sau de către o autoritate națională de siguranță, în conformitate cu următoarele condiții:

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

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

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

d) certificarea atelierelor de întreținere se bazează pe conformitatea cu prevederile secțiunilor relevante din anexa nr. 3, aplicate funcțiilor corespunzătoare și activităților care urmează să fie certificate.

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

În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură sau un operator de transport feroviar, respectarea condițiilor prevăzute la primul paragraf poate fi verificată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în conformitate cu procedurile prevăzute la art. 10 sau 12 și poate fi confirmată în autorizația/certificatul unic de siguranță eliberate în conformitate cu respectivele proceduri.

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este desemnată pentru exercitarea atribuțiilor de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor.

(5) Certificatele eliberate în conformitate cu alin. (4) sunt valabile după cum urmează:

- pe teritoriul Uniunii Europene, în cazul entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă;

- pe teritoriul României, în cazul entităților responsabile cu întreținerea celorlalte vehicule feroviare.

(6) Sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă, adoptat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007, continuă să se aplice până la adoptarea de către Comisia Europeană a unui act de punere în aplicare pentru acest tip de certificare.

ARTICOLUL 15

Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile cu întreținerea

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

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

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

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

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

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

a) înregistrarea vehiculelor, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;

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

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

CAPITOLUL IV

Autoritatea națională de siguranță

ARTICOLUL 16

Atribuții

(1) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română este organismul independent din punct de vedere funcțional și decizional din cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, care îndeplinește atribuțiile autorității de siguranță, în conformitate cu prezenta lege. 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, solicitant sau entitate contractantă și de orice entitate care atribuie contracte de servicii publice.

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

a) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură, care constituie sistemul feroviar, în conformitate cu art. 18 alin. (2) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

b) eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu art. 21 alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

c) sprijinirea Agenției în eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor, în conformitate cu art. 21 alin. (5) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană și ale autorizațiilor de tip ale vehiculelor, în conformitate cu art. 24 Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

d) supravegherea pe teritoriul României a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate cu cerințele esențiale, în conformitate cu art. 8 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană;

e) asigurarea faptului că unui vehicul i s-a atribuit un număr european de vehicul, în conformitate cu art. 46 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, fără a aduce atingere art. 47 alin. (4) din această hotărâre;

f) sprijinirea Agenției în eliberarea, reînnoirea, modificarea sau revocarea certificatelor unice de siguranță acordate în conformitate cu art. 10 alin. (5);

g) eliberarea, reînnoirea, modificarea și revocarea certificateleor unice de siguranță acordate în conformitate cu art. 10 alin. (8);

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

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

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

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

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

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

(4) Conducerea Autorității de Siguranță Feroviară Română este exercitată de un director pe o perioadă de 4 ani. Mandatul directorului poate fi prelungit o singură dată.

(5) Conducerea executivă a Autorității de Siguranță Feroviară Română este exercitată de un director, cu experiență în domeniul feroviar, numit prin ordin al ministrului transporturilor, cu avizul directorului general al Autorității Feroviare Române - AFER, în condițiile legii. Criteriile de selecție și de numire a directorului Autorității de Siguranță Feroviară Română sunt următoarele:

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

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

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

(6) Mandatul de director al Autorității de Siguranță Feroviară Română încetează în condițiile prevăzute de lege.

ARTICOLUL 17

Supraveghere

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

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

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

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

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

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

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

(4) Monitorizarea respectării normelor aplicabile privind timpul de lucru, de conducere și de odihnă pentru mecanicii de locomotivă este asigurată de către o autoritate competentă desemnată de Ministerul Transporturilor. Autoritatea competentă desemnată de Ministerul Transporturilor cooperează cu Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, cu scopul de a permite acesteia să își îndeplinească rolul de supraveghere a siguranței feroviare.

(5) În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță eliberat de Agenție în conformitate cu art. 10 alin. (5) – (7) nu mai îndeplinește condițiile de certificare, aceasta solicită Agenției restricționarea sau revocarea certificatului respectiv. Agenția notifică imediat toate autoritățile naționale de siguranță implicate. Dacă Agenția decide să restricționeze sau să revoce certificatul unic de siguranță, aceasta prezintă motivele care stau la baza deciziei sale.

În cazul unui dezacord între Agenție și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, se aplică procedura de arbitraj prevăzută la art. 10 alin. (7). În cazul în care, în urma unei astfel de proceduri de arbitraj, certificatul unic de siguranță nu este restricționat sau revocat, măsurile de siguranță temporare prevăzute la alin. (6) se suspendă.

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

Deținătorul unui certificat unic de siguranță al cărui certificat a fost restricționat sau revocat de către Agenție sau de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, după caz, are dreptul de a contesta decizia în conformitate cu art. 10 alin. (11).

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

În cazul în care Agenția constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile de certificare, aceasta restricționează sau revocă imediat certificatul respectiv.

În cazul în care Agenția constată că măsurile aplicate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sunt disproportionale, îi poate solicita acesteia să retragă sau să adapteze măsurile în cauză dispuse. Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română cooperează pentru a ajunge la o soluție reciproc acceptabilă. Dacă este cazul, în acest proces poate fi implicat și operatorul de transport feroviar. Dacă această din urmă procedură nu conduce la o soluție acceptabilă, decizia Autorității de Siguranță Feroviară Română de aplicare a măsurilor temporare rămâne în vigoare.

Decizia Autorității de Siguranță Feroviară Română referitoare la măsurile de siguranță temporare poate fi contestată la instanțele de contencios administrativ. În acest caz, măsurile de siguranță temporare se pot aplica până la hotărârea definitivă a instanțelor de contencios administrativ, fără a aduce atingere alin. (5).

În cazul în care durata unei măsuri temporare depășește trei luni, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română îi solicită Agenției restricționarea sau revocarea certificatului unic de siguranță și se aplică procedura prevăzută la alin. (5).

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

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

(9) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română colaborează cu autoritățile naționale de siguranță ale statelor membre ale Uniunii Europene în care un operator de transport feroviar își desfășoară activitatea pentru a-și coordona activitățile de supraveghere privind operatorul respectiv și pentru a se asigura că informațiile esențiale referitoare la acel operator sunt aduse la cunoștință, în special în ceea ce privește riscurile cunoscute și performanța în materie de siguranță. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română aduce la cunoștință, de asemenea, informațiile, altor autorități naționale de siguranță și Agenției în cazul în care constată că operatorul de transport feroviar nu ia măsurile necesare de control al riscurilor.

Cooperarea respectivă asigură faptul că supravegherea este suficient de extinsă și că se evită dublarea inspecțiilor și a auditurilor. În acest caz, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și celelalte autorități naționale de siguranță în cauză pot elabora un plan comun de supraveghere pentru a se asigura că auditurile și inspecțiile au loc periodic, ținând seama de tipul și amploarea operațiunilor de transport din fiecare stat membru al Uniunii Europene implicat.

(10) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate transmite notificări pentru a avertiza administratorul de infrastructură și operatorii de transport feroviar în caz de nerespectare a obligațiilor acestora stabilite la alin. (1).

(11) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română utilizează informațiile colectate de Agenție în timpul evaluării dosarului prevăzut la art. 10 alin. (5) lit. a) pentru supravegherea unui operator de transport feroviar după eliberarea certificatului său unic de siguranță. Autoritatea de Siguranță Feroviară Română utilizează informațiile colectate în procesul autorizării de siguranță în conformitate cu art. 12 în scopul supravegherii administratorului de infrastructură.

(12) În scopul reînnoirii certificatelor unice de siguranță, Agenția sau Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în cazul unui certificat de siguranță eliberat în conformitate cu art. 10 alin. (8), utilizează informațiile colectate în timpul activităților de supraveghere. În scopul reînnoirii autorizațiilor de siguranță, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română utilizează și informațiile colectate în timpul activităților sale de supraveghere.

(13) Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română iau măsurile necesare în vederea coordonării și a asigurării schimbului complet de informații prevăzute la alin. (10), (11) și (12).

ARTICOLUL 18

Principii de luare a deciziilor

(1) Agenția, atunci când examinează cererile de eliberare a certificatului unic de siguranță în conformitate cu art. 10 alin. (1), și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română își îndeplinesc atribuțiile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent, asigurând ascultarea tuturor părților interesate și motivarea deciziilor.

Agenția și Autoritatea de Siguranță Feroviară Română răspund prompt la cereri și solicitări, comunică în cel mai scurt timp cererile lor de informații și adoptă toate deciziile în termen de patru luni de la furnizarea tuturor informațiilor relevante de către solicitant. Acestea pot solicita în orice moment asistența tehnică a administratorilor de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii atribuțiilor prevăzute la art. 16.

În procesul elaborării cadrului de reglementare național, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română consultă toți actorii și părțile interesate, inclusiv administratorul 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, auditurile și investigațiile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor lor și i se acordă acces la toate documentele și incintele, la instalațiile și echipamentele relevante ale administratorului de infrastructură și ale operatorilor de transport feroviar și, după caz, ale oricărui actor prevăzut la art. 4. Agenția are aceleași drepturi în raport cu operatorii de transport feroviar atunci când își exercită atribuțiile de certificare de siguranță în conformitate cu art. 10 alin. (5).

(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, în special în interiorul rețelei instituite de Agenție pentru armonizarea criteriilor decizionale la nivelul Uniunii Europene.

ARTICOLUL 19

Raportul anual

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

a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o inventariere la nivelul României a I.S.C., în conformitate cu art. 5 alin. (1);

b) modificări importante ale legislației și reglementărilor privind siguranța feroviară;

c) dezvoltarea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță;

- d) rezultate și experiență referitoare la supravegherea administratorului de infrastructură și a operatorilor de transport feroviar, inclusiv numărul și rezultatul inspecțiilor și al auditurilor;
- e) derogările care au fost acordate în conformitate cu art. 15;
- f) experiența operatorilor de transport feroviar și a administratorului de infrastructură cu privire la aplicarea M.S.C. relevante.

CAPITOLUL V

Investigarea accidentelor și incidentelor

ARTICOLUL 20

Obligația de a investiga

(1) Agenția de Investigare Feroviară Română, organ de specialitate în subordinea Ministerului Transporturilor, instituție publică cu personalitate juridică, înființată potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar, aprobată prin Legea nr. 42/2016, efectuează investigarea accidentelor grave produse în sistemul feroviar. Obiectivul investigației este îmbunătățirea, acolo unde este posibil, a 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 elementelor constitutive de interoperabilitate ale sistemului feroviar al Uniunii 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 întregul sistem;
- c) impactul său asupra siguranței feroviare;
- d) cereri ale administratorului de infrastructură, ale operatorilor de transport feroviar, ale Autorității de Siguranță Feroviară Română sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

(3) Amploarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestor investigații sunt determinate de Agenția de Investigare Feroviară Română, ținând cont de art. 21 și 23 și în funcție de învățămintele pe care se așteaptă să le tragă în urma accidentului sau incidentului pentru îmbunătățirea siguranței.

(4) Investigația nu are ca obiect în niciun caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

ARTICOLUL 21

Statutul investigației

(1) Investigația are statutul juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească atribuțiile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. Statutul juridic de act administrativ al investigației nu face obiectul prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004.

(2) În conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor li se acordă, de îndată ce este posibil, acces la informațiile și probele relevante pentru investigație. În special, investigatorilor li se acordă:

- a) acces imediat la locul accidentului sau incidentului, precum și la materialul rulant implicat, infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;
- b) dreptul de a întocmi imediat o listă a probelor și la îndepărtarea controlată a vehiculelor, instalațiilor sau componentelor de infrastructură în vederea examinării sau analizei;
- c) accesul nerestricționat la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;
- d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;

e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal feroviar implicat în accident sau incident;

f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat în accident sau incident și a altor martori;

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

(3) Agenția de Investigare Feroviară Română cooperează cu Agenția atunci când investigația implică vehicule autorizate de Agenție sau operatori de transport feroviar certificați de Agenție. Agenția transmite, într-un timp cât mai scurt, toate informațiile sau înregistrările solicitate Agenției de Investigare Feroviare Române și furnizează explicații, atunci când i se solicită acest lucru.

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

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

ARTICOLUL 22

Atribuțiile Agenției de Investigare Feroviare Române

(1) Agenția de Investigare Feroviară Română, organizată potrivit legii, este însărcinată cu investigarea accidentelor și incidentelor prevăzute la art. 20 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, operatori de transport feroviar, organism de tarifare, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile acesteia. Agenția de Investigare Feroviară Română este independentă din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, de Agenție și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.

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 tarifare, organism de repartizare și organism de evaluare a conformității, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu atribuțiile acesteia.

Agenția de Investigare Feroviară Română este independentă din punct de vedere funcțional de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, de Agenție și de orice autoritate de reglementare a sistemului feroviar.

(2) Agenția de Investigare Feroviară Română își îndeplinește atribuțiile în mod independent de alte entități prevăzute la alin. (1) și dispune de resursele necesare pentru aceasta. Investigatorii săi beneficiază de un statut, aprobat prin lege, care le oferă garanția de independență necesară.

(3) Operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și, dacă este cazul, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română sunt obligați să notifice imediat Agenției de Investigare Feroviare Române accidentele și incidentele prevăzute la art. 20 și să furnizeze toate informațiile disponibile. După caz, această notificare ar trebui actualizată imediat ce informațiile lipsă devin disponibile.

Agenția de Investigare Feroviară Română decide fără întârziere și, în orice caz, cel târziu în termen de două luni de la primirea notificării cu privire la accident sau incident, dacă să lanseze sau nu o investigație.

(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 alte investigații nu îi periclitează independența.

(5) Dacă este necesar, și cu condiția să nu se aducă atingere independenței prevăzute la alin. (1), Agenția de Investigare Feroviară Română poate cere asistența organismelor de investigare din alte state membre ale Uniunii Europene sau din partea Agenției 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 Române sarcina de desfășurare a investigațiilor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute la art. 20.

(7) Agenția de Investigare Feroviară Română desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de investigare, elaborării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.

Agenția de Investigare Feroviară Română poate primi sprijin de la Agenție în realizarea acestei sarcini.

În scopul monitorizării eficacității și independenței Agenției de Investigare Feroviară Române, aceasta participă la programul de evaluare *inter pares* instituit de către organismele de investigare din statele membre ale Uniunii Europene, cu sprijinul Agenției, în conformitate cu art. 38 alin. (2) din Regulamentul (UE) 2016/796.

ARTICOLUL 23

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 vecin, organismele de investigare din cele două state convin care dintre acestea va desfășura investigația sau 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 alte state membre ale Uniunii Europene sunt invitate, după caz, să participe la o investigație atunci când:

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

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

Organismelor de investigare din statele membre ale Uniunii Europene invitate li se conferă competențele necesare pentru a le permite, atunci când li se solicită, să ofere asistență Agenției de Investigare Feroviară Române în colectarea probelor.

Organismelor de investigare din statele membre ale Uniunii Europene invitate li se oferă acces la informațiile și probele necesare pentru a le permite să participe în mod eficace la investigație, în condițiile respectării legislației române referitor la procedurile judiciare.

Aceste prevederi nu împiedică România și alt stat membru al Uniunii Europene să convină ca organismele de investigare competente 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 care urmează să fie investigat.

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

Agenția de Investigare Feroviară Română ia act, de asemenea, de nevoile rezonabile ale victimelor și ale rudelor acestora și le informează periodic cu privire la stadiul investigației.

(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 24

Rapoarte

(1) Rezultatul investigației accidentelor sau incidentelor prevăzut la art. 20 face obiectul raportului de investigare asupra accidentului sau incidentului, întocmit în funcție de tipul și gravitatea accidentului sau incidentului și a relevanței constatărilor investigației.

Rapoartele descriu obiectivele investigației prevăzute la art. 20 alin. (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

(2) Agenția de Investigare Feroviară Română publică raportul final pe site-ul propriu (www.agifer.ro), în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului.

În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, Agenția de Investigare Feroviară Română publică o declarație intermediară cel puțin la fiecare dată a comemorării accidentului, în care să ofere detalii cu privire la stadiul investigației și la problemele ridicate în domeniul siguranței.

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

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

a) o descriere a evenimentului și a circumstanțelor acestuia;

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

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

(i) acțiunile întreprinse de persoanele implicate;

(ii) starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;

(iii) competențele personalului, proceduri și întreținere;

(iv) condițiile cadrului de reglementare;

(v) aplicarea sistemului de management al siguranței.

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

ARTICOLUL 25

Informații care se trimit la agenție

(1) În termen de șapte zile de la decizia de deschidere a unei investigații, Agenția de Investigare Feroviară Română informează Agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.

(2) Agenția de Investigare Feroviară Română trimite Agenției o copie a raportului final prevăzut la art. 24 alin. (2) și a raportului anual prevăzut la art. 24 alin. (3).

ARTICOLUL 26

Recomandări de siguranță

(1) Recomandarea de siguranță emisă de Agenția de Investigare Feroviară Română în raportul prevăzut la art. 24 nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă pentru un accident sau incident.

(2) Recomandările sunt adresate Autorității de Siguranță Feroviară Română și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, Agenției, altor organisme sau autorități din România sau altor state membre ale Uniunii Europene. Statele membre ale Uniunii Europene, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și Agenția, în limitele competențelor lor, iau măsurile necesare pentru a se

asigura că recomandările de siguranță emise de Agenția de Investigare Feroviară Română sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

(3) Agenția, 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 periodic, cel puțin o dată la 6 luni, Agenției de Investigare Feroviară Română cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.

CAPITOLUL VI

Dispoziții tranzitorii și finale

ARTICOLUL 27

Organismul de Licențe Feroviare Român

(1) Organismul de Licențe Feroviare Român este organismul independent din punct de vedere funcțional și decizional în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, responsabil cu acordarea licențelor de transport feroviar din România. Organismul de Licențe Feroviare Român nu furnizează servicii de transport feroviar și este independent de orice societate sau entitate care furnizează astfel de servicii.

(2) 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.

(3) Conducerea executivă a Organismului de Licențe Feroviare Român este exercitată de un director, cu experiență în domeniul feroviar, numit prin ordin al ministrului transporturilor, cu avizul directorului general al Autorității Feroviare Române - AFER, în condițiile legii. Criteriile de selecție și de numire a directorului Organismului de Licențe Feroviare Român sunt următoarele:

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

b) are experiență profesională și de conducere de cel puțin 5 ani în sistemul feroviar; nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese, potrivit legii.

(4) Mandatul de director al Organismului de Licențe Feroviare Român încetează în condițiile prevăzute de lege.

ARTICOLUL 28

Organismul Notificat Feroviar Român

(1) Organismul Notificat Feroviar Român este organismul independent din punct de vedere funcțional și decizional în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER, care îndeplinește atribuțiile de organism notificat și desemnat în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Organismul Notificat Feroviar Român este independent, în ceea ce privește organizarea, structura juridică și procesul decizional, de orice operator de transport feroviar, administrator al infrastructurii, solicitant de certificare și entitate contractantă.

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

(4) Conducerea executivă a Organismului Notificat Feroviar Român este exercitată de un director, cu experiență în domeniul feroviar, numit prin ordin al ministrului transporturilor, cu avizul directorului general al Autorității Feroviare Române - AFER, în condițiile legii. Criteriile de selecție și de numire a directorului Organismului Notificat Feroviar Român sunt următoarele:

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

- b) are experiență profesională și de conducere de cel puțin 5 ani în sistemul feroviar;
- c) nu se află într-o situație de incompatibilitate și/sau conflict de interese, potrivit legii.

(5) Mandatul de director al Organismului Notificat Feroviar Român încetează în condițiile prevăzute de lege.

ARTICOLUL 29

Sanțiuni

(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. (6), cu amendă de la 5.000 lei la 20.000 lei;
- b) nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (15), cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei;
- c) nerespectarea prevederilor art. 12 alin. (4), cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei;
- d) nerespectarea prevederilor art. 19, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei;
- e) nerespectarea prevederilor art. 24 alin. (2) și (3), cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei;
- f) nerespectarea prevederilor art. 25, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei.

(3) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (2) se fac de către personalul împuternicit prin ordin al ministrului transporturilor.

(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 constator 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 notifică Comisia Europeană dispozițiile prevăzute în prezentul articol la data intrării în vigoare a prezentei legi, iar după această dată notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.

ARTICOLUL 30

Dispoziții tranzitorii

(1) Anexa V la Directiva 2004/49/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare prevăzute la art. 24 alin. (2) din Directiva 2016/798/UE.

(2) Certificatele de siguranță eliberate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română până la data intrării în vigoare a prezentei legi rămân valabile până la data expirării lor.

ARTICOLUL 31

Recomandări și avize ale Agenției

Agenția furnizează recomandări și avize în conformitate cu art. 13 din Regulamentul (UE) 2016/796 în scopul aplicării Directivei 2016/798/UE. Aceste recomandări și avize pot fi luate în considerare atunci când Uniunea Europeană adoptă acte juridice în temeiul Directivei 2016/798/UE.

ARTICOLUL 32

Măsuri de 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, cu modificările și completările ulterioare, se va modifica în mod corespunzător, cuprinzând și regulamentele de organizare și funcționare ale celor trei organisme.

(2) Ministerul Transporturilor comunică Comisiei Europene textul prezentei legi și al actelor normative, a regulamentelor și normelor administrative necesare aducerii la îndeplinire a prevederilor din prezenta hotărâre.

ARTICOLUL 33

Abrogare

Legea nr. 55 privind siguranța feroviară publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 322 din 10 aprilie 2006, cu modificările și completările ulterioare, se abrogă la data de 15 iunie 2019. Ori de câte ori într-o lege specială sau în alt act normativ anterior se face trimitere la Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviara, cu modificările și completările ulterioare, trimiterea se va considera făcută la dispozițiile corespunzătoare din prezenta lege.

ARTICOLUL 34

Anexe – adaptarea acestora

(1) Anexele nr. 1 - 3 fac parte integrantă din prezenta lege.

(2) Toate modificările ulterioare ale anexelor la Directiva 2016/798/UE vor fi preluate în legislația română prin hotărâre a Guvernului.

ARTICOLUL 35

Intrare în vigoare

Prezenta lege intră în vigoare la data de 16 iunie 2019.

*

Prezenta lege transpune în totalitate Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformată), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 138 din 26 mai 2016.

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
NICOLAE-LIVIU DRAGNEA

PREȘEDINTELE SENATULUI
CĂLIN CONSTANTIN ANTON
POPESCU-TĂRICEANU

Comentariu [EC1]: Ori de câte ori într-o lege specială sau în alt act normativ anterior se face trimitere la Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviara, cu modificările și completările ulterioare, trimiterea se va considera făcută la dispozițiile corespunzătoare din prezenta lege.

ANEXA NR. 1

INDICATORI DE SIGURANȚĂ COMUNI

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

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

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 semnificative și o defalcare a acestora pe următoarele tipuri de accidente:

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

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

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

- călător (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;
- altă persoană de pe un peron;
- altă persoană care nu este pe un peron.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

Număr total și relativ (pe tren-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 sinucidere.

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:

- șină ruptă;
- deformare și aliniere defectuoasă ale șinelor;
- defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;
- depășire a unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol;
- depășire a unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;

- rupere de roată la materialul rulant în funcțiune;
- rupere de osie la materialul rulant în funcțiune.

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

5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor

Cuantum total și relativ (pe tren-kilometru), exprimat în euro, pentru:

- numărul deceselor și al vătămărilor 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 semnificative.

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

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

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

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

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

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

APENDICE

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

1. Indicatori referitori la accidente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.13. Angajat sau contractant - orice persoană al cărei loc de muncă este în legătură cu calea ferată și care este în exercițiul 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 utilizatorilor trecerilor la nivel.

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

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

1.18. Deces (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 care face obiectul 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 mărfuri al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID.

3. Indicatori referitori la sinucideri

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

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

4. Indicatori referitori la precursori ai accidentelor

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

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

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

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

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

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

- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul sau a unui ordin de oprire în cazul în care TPS nu este operațional;
- limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzută în cadrul unui TPS;
- unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, conform reglementărilor în vigoare;
- indicatoarelor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau a nerespectării semnalelor manuale de oprire.

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

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

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

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

5. Metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor

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

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

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

- costuri medicale și de reabilitare;
- cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile investigațiilor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;
- pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc.

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

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

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

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

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

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

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

5.3. Definiții

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

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

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

5.3.3. Costul întâzierilor cauzate de accidente - valoarea bănească a întâzierilor 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 un călător al unui tren (o oră)

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

VT_p este măsurată în euro pe călător pe oră

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

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

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

VT_F este măsurată în euro pe tonă de marfă pe oră

Canțitatea 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

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(\text{călători-km})/(\text{tren-km})]$$

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

Tren de marfă

$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

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

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

Domeniul de aplicare al modelului

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

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

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

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

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

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

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

6.3. Trecere la nivel - orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între peroanele din stații, precum și pasajele peste linii de cale ferată destinate utilizării exclusive de către angajați.

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

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

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

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

Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:

- bariere sau semibariere;
- porți.

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

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

Trecerile la nivel active se clasifică în:

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

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

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

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

7. Definițiile bazelor de etalonare

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

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

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

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

ANEXA NR. 2

NOTIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE DE SIGURANȚĂ

Normele naționale de siguranță notificate în conformitate cu art. 8 alin. (1) lit. a) includ:

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

ANEXA NR. 3

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

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

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

1. Spirit de conducere - angajamentul față de dezvoltarea și punerea în aplicare a sistemului de întreținere al organizației și față de îmbunătățirea continuă a eficacității acestuia;

2. Evaluarea riscurilor - o abordare structurată pentru evaluarea riscurilor legate de întreținerea vehiculelor, inclusiv a riscurilor generate direct de procesele operaționale și de activitățile altor organizații sau persoane, precum și pentru identificarea măsurilor adecvate de control al riscurilor;

3. Monitorizare - o abordare structurată pentru a garanta faptul că sunt instituite măsuri de control al riscurilor, care funcționează corect și îndeplinesc obiectivele organizației;

4. Îmbunătățire continuă - o abordare structurată pentru a analiza informațiile colectate în urma monitorizării regulate, a auditurilor sau din alte surse relevante și pentru a utiliza rezultatele în vederea tragerii de învățăminte și a adoptării unor măsuri preventive sau corective în scopul menținerii sau îmbunătățirii nivelului de siguranță;

5. Structură și responsabilitate - o abordare structurată pentru definirea responsabilităților persoanelor și echipelor în scopul îndeplinirii certe a obiectivelor de siguranță ale organizației;

6. Gestionarea competențelor - o abordare structurată pentru a garanta faptul că angajații au competențele necesare pentru îndeplinirea obiectivelor organizației în mod sigur, eficace și eficient în toate circumstanțele;

7. Informare - o abordare structurată pentru a garanta faptul că informațiile importante sunt disponibile pentru cei care analizează și iau decizii la toate nivelurile organizației și pentru a garanta exhaustivitatea și adecvarea informațiilor;

8. Documentare - o abordare structurată pentru a se asigura trasabilitatea tuturor informațiilor relevante;

9. Activități de contractare - o abordare structurată pentru a garanta faptul că activitățile subcontractate sunt gestionate în mod adecvat, astfel încât să fie îndeplinite obiectivele organizației și să fie acoperite toate competențele și cerințele;

10. Activități de întreținere - o abordare structurată pentru a se asigura:

- faptul că toate activitățile de întreținere care afectează siguranța și componentele critice pentru siguranță sunt identificate și gestionate corect și faptul că toate modificările necesare la activitățile de întreținere care afectează siguranța sunt identificate, gestionate în mod adecvat pe baza experienței dobândite și a aplicării metodelor comune de siguranță pentru evaluarea riscului în conformitate cu art. 6 alin. (1) lit. a) și documentate în mod corespunzător;

- conformitatea cu cerințele esențiale în materie de interoperabilitate;

- punerea în funcțiune și verificarea infrastructurilor, echipamentelor și uneltelor de întreținere concepute în mod special și necesare pentru efectuarea întreținerii;

- analiza documentației inițiale referitoare la vehicul în vederea furnizării primului dosar de întreținere și a asigurării punerii sale corecte în aplicare prin elaborarea comenzilor de întreținere;

- faptul că, componentele, inclusiv piesele de schimb și materialele sunt utilizate în conformitate cu specificațiile comenzilor de întreținere și ale documentației oferite de furnizor; faptul că acestea sunt depozitate, manipulate și transportate în mod corespunzător, conform specificațiilor din comenzile de

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

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

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

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

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

- măsurile necesare de control al calității;

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

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

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