



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2025

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentelor cu referire la metodele de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și de monitorizare pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea

În temeiul Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442) și art. 91 alin. (1) și (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, Guvernul,

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă:

1.1 Regulamentul de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare, conform anexei nr. 1.

1.2 Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, conform anexei nr. 2.

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 3 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

REGULAMENT
de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de
management al siguranței feroviare

Prezentul Regulament transpune Regulamentul delegat (UE) al Comisiei 2018/762 din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei, CELEX: 32018R0762, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L129 din 25.05.2018, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul delegat (UE) 2020/782 al Comisiei din 12 iunie 2020.

1. Prezentul regulament stabilește metodele de siguranță (în continuare - MS) privind cerințele sistemului de management al siguranței în legătură cu întreprinderile feroviare și cu administratorul de infrastructură, care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței.

2. Prezentul regulament se aplică în ceea ce privește certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță eliberate conform Codului transportului feroviar nr. 19/2022.

3. În sensul prezentului regulament, „organism de certificare a siguranței” înseamnă organismul responsabil de emiterea unui certificat de siguranță, și anume autoritatea de siguranță - Agenția Feroviară.

4. Întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței în conformitate cu cerințele stabilite în anexa nr. 1.

5. Cerințele respective privind sistemul de management al siguranței se aplică certificatelor de siguranță menționate la articolul 95 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în scopul evaluării cererilor și al supravegherii.

6. Administratorul de infrastructură își stabilește propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu cerințele stabilite în anexa nr. 2.

7. Cerințele respective privind sistemul de management al siguranței se aplică autorizațiilor de siguranță menționate la articolul 99 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în scopul evaluării cererilor și al supravegherii.

Cerințele sistemului de management al siguranței referitoare la întreprinderile feroviare

1. Contextul organizației

1.1 Organizația (întreprinderea feroviară):

- (a) descrie tipul, amploarea și domeniul operațiunilor sale;
- (b) identifică riscurile grave pentru siguranță generate de operațiunile sale feroviare, indiferent dacă acestea sunt desfășurate de organizația însăși sau de contractanți, parteneri sau furnizori aflați sub controlul său;
- (c) identifică părțile interesate (de exemplu, organismele de reglementare, autoritățile, administratorii de infrastructură, contractanții, furnizorii, partenerii), inclusiv părțile din afara sistemului feroviar care sunt relevante pentru sistemul de management al siguranței;
- (d) identifică și menține cerințele juridice și de altă natură referitoare la siguranță aplicate de părțile interesate menționate la litera (c);
- (e) se asigură că cerințele menționate la litera (d) sunt luate în considerare la elaborarea, punerea în aplicare și menținerea sistemului de management al siguranței;
- (f) definește domeniul de aplicare a sistemului de management al siguranței, indicând care parte a întreprinderii este inclusă în domeniul respectiv sau nu și luând în considerare cerințele menționate la litera (d).

2. Personalul de conducere

2.1. Personalul de conducere și asumarea angajamentelor

2.1.1. Personalul de conducere superior trebuie să își demonstreze calitățile de conducere și angajamentul față de dezvoltarea, implementarea, întreținerea și îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței prin:

- (a) asumarea răspunderii și a responsabilității globale pentru siguranță;
- (b) asigurarea faptului că personalul de conducere de la diferitele niveluri din cadrul organizației se angajează să acorde prioritate siguranței prin activitățile sale și în relațiile cu personalul și cu contractanții;
- (c) asigurarea faptului că politica și obiectivele în materie de siguranță sunt stabilite, sunt înțelese și sunt compatibile cu direcția strategică a organizației;
- (d) asigurarea integrării cerințelor sistemului de management al siguranței în procesele operaționale ale organizației;
- (e) asigurarea disponibilității resurselor necesare pentru funcționarea sistemului de management al siguranței;
- (f) asigurarea eficacității sistemului de management al siguranței în ceea ce privește controlul riscurilor pentru siguranță generate de organizație;

(g) încurajarea personalului să sprijine respectarea cerințelor sistemului de management al siguranței;

(h) promovarea îmbunătățirii continue a sistemului de management al siguranței;

(i) asigurarea faptului că siguranța este luată în considerare în momentul identificării și al gestionării riscurilor legate de activitățile organizației, precum și explicarea modului în care va fi recunoscut și soluționat conflictul dintre obiectivele în materie de siguranță și alte obiective legate de activitatea organizației;

(j) promovarea unei culturi pozitive a siguranței.

2.2 Politica în domeniul siguranței

2.2.1. Conducerea elaborează un document care descrie politica organizației în domeniul siguranței și care este:

(a) adecvat tipului și amplitudinii operațiunilor feroviare ale organizației;

(b) aprobat de directorul executiv al organizației [sau de un reprezentant (reprezentanți) ai conducerii];

(c) implementat în mod activ, comunicat și pus la dispoziția întregului personal.

2.2.2. Politica în domeniul siguranței:

(a) include un angajament privind respectarea tuturor cerințelor juridice și de altă natură referitoare la siguranță;

(b) furnizează un cadru pentru stabilirea obiectivelor de siguranță și pentru evaluarea performanțelor organizației în materie de siguranță în raport cu obiectivele respective;

(c) include un angajament privind controlul riscurilor pentru siguranță generate atât de propriile activități, cât și de factori externi;

(d) include un angajament privind îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței;

(e) este menținută în conformitate cu strategia operațională a organizației și cu evaluarea performanței în materie de siguranță a acesteia.

2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației

2.3.1. Responsabilitățile, răspunderile și nivelurile de autoritate ale membrilor personalului al cărui rol afectează siguranța (inclusiv personalul de conducere și alte categorii de personal implicate în sarcini legate de siguranță) sunt definite la toate nivelurile din cadrul organizației, documentate, atribuite și comunicate persoanelor în cauză.

2.3.2. Organizația se asigură că personalul cu responsabilități delegate pentru efectuarea unor sarcini legate de siguranță deține autoritatea, competența și resursele adecvate pentru a-și îndeplini sarcinile fără a fi afectat în mod negativ de activitățile celorlalte funcții din cadrul organizației.

2.3.3. Delegarea responsabilității pentru îndeplinirea sarcinilor legate de siguranță trebuie să fie documentată, comunicată personalului relevant, acceptată și înțeleasă. 2.3.4. Organizația descrie repartitia rolurilor menționate la punctul 2.3.1

funcțiilor operaționale din cadrul și, dacă este cazul, din afara organizației (a se vedea punctul 5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii).

2.4. Consultarea personalului și a altor părți

2.4.1. Personalul, reprezentanții acestuia și părțile interesate externe trebuie consultate, după caz și dacă este necesar, cu privire la dezvoltarea, întreținerea și îmbunătățirea sistemului de management al siguranței în sectoarele relevante de care sunt responsabile, inclusiv aspectele de siguranță ale procedurilor operaționale.

2.4.2. Organizația facilitează consultarea personalului prin punerea la dispoziție a metodelor și mijloacelor necesare pentru implicarea acestuia, pentru înregistrarea opiniilor sale și pentru furnizarea feedback-ului cu privire la aceste opinii.

3. Planificarea

3.1. Măsurile pentru abordarea riscurilor

3.1.1. Evaluarea riscurilor

3.1.1.1. Organizația:

(a) identifică și analizează toate riscurile operaționale, organizaționale și tehnice care sunt relevante pentru tipul, amploarea și domeniul operațiunilor desfășurate de organizație. Printre aceste riscuri se numără cele generate de factori umani și organizaționali, precum volumul de muncă, organizarea muncii, oboseala sau adecvarea procedurilor, și activitățile altor părți interesate (a se vedea punctul 1. Contextul organizației);

(b) evaluează riscurile menționate la litera (a) prin aplicarea unor metode adecvate de evaluare a riscurilor;

(c) elaborează și pune în aplicare măsuri de siguranță, identificând responsabilitățile conexe (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației);

(d) dezvoltă un sistem de monitorizare a eficacității măsurilor de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea);

e) recunoaște necesitatea de a colabora cu alte părți interesate (precum întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, producători, furnizori de lucrări de întreținere, entități responsabile cu întreținerea, deținători de vehicule feroviare, prestatori de servicii și entități achizitoare), atunci când este necesar, în ceea ce privește riscurile comune și punerea în aplicare a unor măsuri de siguranță adecvate;

(f) informează personalul și părțile externe implicate cu privire la riscuri (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea).

3.1.1.2. Atunci când evaluează riscurile, organizația ține seama de necesitatea de a stabili, de a asigura și de a susține un mediu de lucru sigur, în special cu Legea nr. 186/2008 securității și sănătății în muncă..

3.1.2 Planificarea modificărilor

3.1.2.1. Organizația identifică potențialele riscuri pentru siguranță și măsurile de siguranță adecvate (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor) înainte de implementarea unei modificări (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor),

în conformitate cu procesul de management al riscurilor, luând în considerare inclusiv riscurile pentru siguranță generate de procesul de modificare.

3.2. Obiectivele de siguranță și planificarea

3.2.1. Organizația stabilește obiectivele de siguranță pentru funcțiile și nivelurile relevante, pentru a menține și, atunci când acest lucru este posibil în mod rezonabil, pentru a-și îmbunătăți performanța în materie de siguranță.

3.2.2. Obiectivele de siguranță:

(a) sunt compatibile cu politica în domeniul siguranței și cu obiectivele strategice ale organizației (dacă este cazul);

(b) sunt legate de riscurile prioritare care influențează performanța organizației în materie de siguranță;

(c) sunt măsurabile;

(d) iau în considerare cerințele juridice și de altă natură aplicabile;

(e) sunt reexamineate din perspectiva realizărilor și revizuite în consecință;

(f) sunt comunicate.

3.2.3. Organizația trebuie să dețină unul sau mai multe planuri care să descrie modul în care își va atinge obiectivele de siguranță.

3.2.4. Organizația descrie strategia și planul sau planurile utilizate pentru monitorizarea atingerii obiectivelor de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea).

4. Asistența

4.1. Resursele

4.1.1. Organizația furnizează resursele, inclusiv personal competent și echipamente eficace și utilizabile, necesare pentru stabilirea, implementarea, întreținerea și îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.

(a) identificarea competențelor (inclusiv a cunoștințelor, a abilităților și a comportamentelor și atitudinilor care nu sunt de natură tehnică) necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de siguranță;

(b) principiile de selecție (nivelul de educație de bază, aptitudinile psihologice și fizice necesare);

(c) formarea, experiența și calificarea inițiale;

(d) formarea continuă și actualizarea periodică a competențelor existente;

(e) evaluarea periodică a competențelor și verificări ale aptitudinilor psihologice și fizice pentru a se asigura menținerea calificărilor și a abilităților de-a lungul timpului;

(f) formare specifică în sectoarele relevante ale sistemului de management al siguranței, pentru a-și îndeplini sarcinile legate de siguranță.

4.2. Competențele

4.2.1. Sistemul de gestionare a competențelor instituit de organizație se asigură că personalul al cărui rol afectează siguranța deține competențele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de siguranță care țin de responsabilitatea sa (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației), inclusiv cel puțin:

(a) identificarea competențelor (inclusiv a cunoștințelor, a abilităților și a comportamentelor și atitudinilor care nu sunt de natură tehnică) necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de siguranță;

(b) principiile de selecție (nivelul de educație de bază, aptitudinile psihologice și fizice necesare);

(c) formarea, experiența și calificarea inițiale;

(d) formarea continuă și actualizarea periodică a competențelor existente;

(e) evaluarea periodică a competențelor și verificări ale aptitudinilor psihologice și fizice pentru a se asigura menținerea calificărilor și a abilităților de-a lungul timpului;

(f) formare specifică în sectoarele relevante ale sistemului de management al siguranței, pentru a-și îndeplini sarcinile legate de siguranță.

4.2.2. Organizația asigură un program de formare, astfel cum se menționează la punctul 4.2.1 literele (c), (d) și (f), pentru personalul care efectuează sarcini legate de siguranță, care garantează că:

(a) programul de formare răspunde cerințelor identificate în materie de competențe și nevoilor individuale ale personalului;

(b) dacă este cazul, formarea garantează că personalul își poate desfășura activitatea în orice condiții de exploatare (normale, de avarie și de urgență);

(c) durata formării și frecvența cursurilor de perfecționare sunt adecvate obiectivelor formării;

(d) se păstrează evidențe pentru toți membrii personalului (a se vedea punctul 4.5.3. Controlul documentelor informative);

(e) programul de formare este reexaminat și auditat periodic (a se vedea punctul 6.2. Auditul intern) și, dacă este necesar, modificat (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor).

4.2.3. Se instituie măsuri privind întoarcerea la muncă a membrilor personalului în urma unor accidente/incidente sau a unor absențe îndelungate de la locul de muncă, asigurându-se inclusiv cursuri de formare suplimentare dacă se constată că este necesar.

4.3. Sensibilizarea

4.3.1. Conducerea se asigură că membrii săi și ai personalului al cărui rol afectează siguranța sunt conștienți de relevanța, de importanța și de consecințele activităților lor și de modul în care contribuie la aplicarea corectă și la eficacitatea sistemului de management al siguranței, inclusiv la realizarea obiectivelor de siguranță (a se vedea punctul 3.2. Obiectivele de siguranță și planificarea).

4.4 Informarea și comunicarea

4.4.1. Organizația definește canale de comunicare pentru a asigura schimbul de informații legate de siguranță între diferitele niveluri ale organizației și între acestea și părțile interesate externe, inclusiv contractanți, parteneri și furnizori.

4.4.2. Pentru a se asigura că factorii de decizie primesc informațiile legate de siguranță, organizația gestionează identificarea, recepționarea, prelucrarea, generarea și difuzarea acestor informații.

4.4.3. Organizația se asigură că informațiile legate de siguranță sunt:

- (a) relevante, complete și inteligibile pentru utilizatorii vizați;
- (b) valabile;
- (c) exacte;
- (d) consecvente;
- (e) controlate (a se vedea punctul 4.5.3. Controlul documentelor informative);
- (f) comunicate înainte de a intra în vigoare;
- (g) recepționate și înțelese.

4.5. Documentele informative

4.5.1. Documentația privind sistemul de management al siguranței

4.5.1.1. Există o descriere a sistemului de management al siguranței care include:

(a) identificarea și descrierea proceselor și a activităților legate de siguranța operațiunilor feroviare, inclusiv a sarcinilor legate de siguranță și a responsabilităților conexe (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației);

(b) interacțiunea dintre aceste procese;

(c) procedurile și alte documente care descriu modul de implementare a acestor procese;

(d) identificarea contractanților, a partenerilor și a furnizorilor, cu o descriere a tipului și a amplitudinii serviciilor furnizate;

(e) identificarea acordurilor contractuale și a altor acorduri comerciale încheiate între organizație și alte părți, identificate la litera (d), care sunt necesare pentru a controla riscurile pentru siguranță generate de organizație și pe cele legate de utilizarea contractanților;

(f) trimiteri la documentele informative care sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament.

4.5.1.2. Organizația se asigură că autorității sau autorităților naționale de siguranță competente li se transmite un raport anual privind siguranța, în conformitate cu articolul 90 alineatul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care include:

(a) o sinteză a deciziilor privind gradul de importanță al modificărilor legate de siguranță, inclusiv o prezentare generală a modificărilor importante;

(b) obiectivele de siguranță ale organizației pentru anul (anii) următor (i) și modul în care riscurile grave pentru siguranță influențează stabilirea acestor obiective de siguranță;

(c) rezultatele anchetelor interne cu privire la accidente/incidente (a se vedea punctul 7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente) și ale altor activități de monitorizare (a se vedea punctele 6.1. Monitorizarea, 6.2. Auditul intern și 6.3. Analiza efectuată de conducere), în conformitate cu pct. 9 din Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea;

(d) detalii privind progresele înregistrate în ceea ce privește recomandările organismelor naționale de anchetă care nu au fost încă abordate (a se vedea punctul 7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente);

(e) indicatorii de siguranță stabiliți de organizație pentru a evalua performanța acestora în materie de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea);

(f) dacă este cazul, concluziile raportului anual întocmit de consilierul pentru probleme de siguranță, în conformitate cu pct. 4.33 la Regulamentul siguranței feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, referitor la activitățile organizației legate de transportul mărfurilor periculoase conform pct. 4.34 la Regulamentul siguranței feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.

4.5.2. Crearea și actualizarea

4.5.2.1. Organizația se asigură că la crearea și actualizarea documentelor informative referitoare la sistemul de management al siguranței se utilizează formate corespunzătoare și mijloace de difuzare adecvate.

4.5.3. Controlul documentelor informative

4.5.3.1. Organizația controlează documentele informative referitoare la sistemul de management al siguranței, în special stocarea, distribuirea și controlul modificărilor aduse acestora, pentru a se asigura că acestea sunt disponibile, adecvate și protejate, dacă este necesar.

4.6. Integrarea factorilor umani și organizaționali

4.6.1. Organizația demonstrează o abordare sistematică privind integrarea factorilor umani și organizaționali în cadrul sistemului de management al siguranței. Abordarea:

(a) include elaborarea unei strategii și utilizarea expertizei și a metodelor recunoscute din domeniul factorilor umani și organizaționali;

(b) abordează riscurile asociate cu proiectarea și utilizarea echipamentelor, cu sarcinile, cu condițiile de lucru și cu mecanismele organizaționale, ținând seama atât de capacitățile, cât și de limitările umane, precum și de influențele asupra performanței umane.

5. EXPLOATAREA

5.1. Planificarea și controlul operațiunilor

5.1.1. Atunci când își planifică, elaborează, implementează și reexaminează procesele operaționale, organizația se asigură că, în cursul exploatării:

(a) sunt aplicate criteriile de acceptare a riscurilor și măsuri de siguranță (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor);

(b) se elaborează un plan (planuri) privind atingerea obiectivelor de siguranță (a se vedea punctul 3.2. Obiectivele de siguranță și planificarea);

(c) sunt colectate informațiile necesare pentru a măsura aplicarea corectă și eficacitatea mecanismelor operaționale (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea).

5.1.2. Organizația se asigură că mecanismele sale operaționale sunt conforme cu cerințele referitoare la siguranță prevăzute în specificațiile tehnice de interoperabilitate aplicabile, cu normele naționale relevante (a se vedea punctul 1. Contextul organizației).

5.1.3. În vederea controlării riscurilor atunci când este necesar pentru siguranța activităților de exploatare (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), trebuie luate în considerare cel puțin următoarele elemente:

(a) planificarea traseelor existente ale trenurilor și a unor trasee noi, precum și a unor noi servicii feroviare, inclusiv introducerea de noi tipuri de vehicule, necesitatea de a închiria vehicule și/sau de a angaja personal extern și schimbul de informații privind întreținerea, în scopuri operaționale, cu entitățile responsabile cu întreținerea;

(b) elaborarea și implementarea orarelor trenurilor;

(c) pregătirea trenurilor sau a vehiculelor înainte de deplasare, inclusiv verificările de dinaintea plecării și compunerea trenurilor;

(d) circulația trenurilor sau deplasarea vehiculelor în diferite condiții de exploatare (normale, de avarie și de urgență);

(e) adaptarea exploatării la solicitările privind scoaterea din funcțiune și notificarea repunerii în funcțiune de către entitățile responsabile cu întreținerea;

(f) autorizațiile privind deplasarea vehiculelor;

(g) facilitatea utilizării interfețelor din cabinele de conducere ale trenurilor și din regulatoarele de circulație cu echipamentele utilizate de personalul de întreținere.

5.1.4. În scopul de a controla alocarea responsabilităților acolo unde este necesar pentru siguranța activităților de exploatare, organizația identifică responsabilitățile privind coordonarea și gestionarea circulației trenurilor și a deplasării vehiculelor în condiții de siguranță și definește modul de alocare a sarcinilor relevante care afectează prestarea în siguranță a tuturor serviciilor, către personalul competent din cadrul organizației (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației) sau către alte părți externe calificate, atunci când este cazul (a se vedea punctul 5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii).

5.1.5. În scopul de a controla informarea și comunicarea acolo unde este necesar pentru siguranța activităților de exploatare (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea), personalul relevant (de exemplu, personalul de tren) trebuie informat în detaliu cu privire la toate condițiile specificate ale călătoriei, inclusiv cu privire la modificările relevante care pot avea drept rezultat un pericol sau impunerea de restricții de exploatare temporare sau permanente (de exemplu, din cauza unui anumit tip de vehicule sau a anumitor trasee), precum și la condițiile privind transporturile excepționale, dacă este necesar.

5.1.6. În scopul de a controla competențele acolo unde este necesar pentru siguranța activităților de exploatare (a se vedea punctul 4.2. Competențele),

organizația asigură, în conformitate cu legislația aplicabilă (a se vedea punctul 1. Contextul organizației), pentru membrii personalului său:

- (a) respectarea instrucțiunilor de formare și de lucru primite, luând măsuri corective acolo unde este necesar;

- (b) formare specifică în cazul unor modificări anticipate susceptibile de a afecta desfășurarea exploatării sau alocarea sarcinilor care le revin;

- (c) adoptarea de măsuri adecvate ca urmare a unor accidente sau incidente.

5.2. Gestionarea activelor

5.2.1. Organizația gestionează riscurile pentru siguranță asociate cu activele corporale, pe durata întregului ciclu de viață al acestora (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), de la proiectare până la eliminare, și respectă cerințele privind factorii umani în toate etapele ciclului de viață.

5.2.2. Organizația:

- (a) se asigură că activele sunt utilizate în scopul preconizat, menținându-le totodată în starea de funcționare în condiții de siguranță, în conformitate cu pct. 53 din Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, acolo unde este necesar, și la nivelul lor preconizat de performanță;

- (b) gestionează activele în cursul exploatării în condiții normale și de avarie;

- (c) detectează, de îndată ce este posibil în mod rezonabil, cazurile de neconformitate cu cerințele de funcționare înaintea sau în cursul exploatării activului, aplicând inclusiv restricții de utilizare, dacă este cazul, pentru a se asigura că activul este menținut în starea de funcționare în condiții de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea).

5.2.3. Organizația se asigură că mecanismele sale de gestionare a activelor respectă, acolo unde este cazul, toate cerințele esențiale stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate relevante (a se vedea punctul 1. Contextul organizației).

5.2.4. În scopul de a controla riscurile acolo unde este necesar pentru prestarea serviciilor de întreținere (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), trebuie luate în considerare cel puțin următoarele elemente:

- (a) identificarea necesităților în materie de întreținere pentru a menține un activ în starea de funcționare în condiții de siguranță, în funcție de utilizarea planificată și reală a activului respectiv și de caracteristicile sale de proiectare;

- (b) gestionarea scoaterii activului din funcțiune în scopul efectuării întreținerii, atunci când se identifică defecțiuni sau atunci când starea activului se degradează dincolo de limitele stării de funcționare în condiții de siguranță, astfel cum este menționată la litera (a);

- (c) gestionarea repunerii în funcțiune a activului, cu eventualele restricții de utilizare după efectuarea întreținerii, pentru a se garanta că activul este în starea de funcționare în condiții de siguranță;

- (d) gestionarea echipamentelor de monitorizare și de măsurare, pentru a se asigura faptul că acestea sunt adecvate scopului preconizat.

5.2.5. Pentru a controla informarea și comunicarea acolo unde este necesar pentru gestionarea activelor în condiții de siguranță (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea), organizația ia în considerare:

(a) schimbul de informații relevante în cadrul organizației sau cu entitățile externe responsabile cu întreținerea (a se vedea punctul 5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii), în special în ceea ce privește defecțiunile, accidentele și incidentele legate de siguranță, precum și eventualele restricții privind utilizarea activului în cauză;

(b) trasabilitatea tuturor informațiilor necesare, inclusiv a celor legate de litera (a) (a se vedea punctele 4.4. Informarea și comunicarea și 4.5.3. Controlul documentelor informative);

(c) stabilirea și păstrarea evidențelor, inclusiv gestionarea modificărilor care afectează siguranța activelor (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor).

5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii

5.3.1. Organizația identifică și controlează riscurile pentru siguranță generate de activitățile externalizate, inclusiv operațiunile sau cooperarea cu contractanții, partenerii și furnizorii.

5.3.2. Pentru a controla riscurile menționate la punctul 5.3.1, organizația definește criteriile privind selecționarea contractanților, a partenerilor și a furnizorilor, precum și cerințele contractuale pe care aceștia trebuie să le îndeplinească, inclusiv:

(a) cerințele juridice și de altă natură referitoare la siguranță (a se vedea punctul 1. Contextul organizației); (b) nivelul de competențe necesar pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în contract (a se vedea punctul 4.2. Competențele);

(c) responsabilitățile pentru sarcinile care trebuie îndeplinite;

(d) nivelul preconizat de performanță în materie de siguranță care trebuie menținut pe durata contractului;

(e) obligațiile legate de schimbul de informații privind siguranța (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea);

(f) trasabilitatea documentelor referitoare la siguranță (a se vedea punctul 4.5. Documentele informative).

5.3.3. În conformitate cu punctele 5-6 din Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea:

(a) performanța în materie de siguranță a tuturor activităților și operațiunilor desfășurate de contractanți, de parteneri și de furnizori, pentru a se asigura că aceștia respectă cerințele prevăzute în contract;

(b) gradul de sensibilizare a contractanților, a partenerilor și a furnizorilor cu privire la riscurile pentru siguranță pe care le-ar putea genera în cadrul operațiunilor organizației.

5.4. Gestionarea modificărilor

5.4.1. Organizația implementează și controlează modificările aduse sistemului de management al siguranței pentru a menține sau a îmbunătăți performanța în materie de siguranță. Aceasta include luarea de decizii în diferitele etape ale gestionării modificărilor și reexaminarea ulterioară a riscurilor pentru siguranță (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor).

5.5. Gestionarea situațiilor de urgență

5.5.1. Organizația identifică situațiile de urgență și măsurile conexe care trebuie luate în timp util pentru a le gestiona (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor) și pentru a restabili condițiile normale de exploatare în conformitate cu specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”.

5.5.2. Organizația se asigură că, pentru fiecare tip de situație de urgență identificat:

- (a) serviciile de urgență pot fi prompt contactate;
- (b) serviciilor de urgență le sunt furnizate toate informațiile necesare, atât din timp, pentru a-și pregăti intervențiile, cât și în momentul în care survine urgența;
- (c) se acordă primul ajutor la nivel intern.

5.5.3. Organizația identifică și documentează rolurile și responsabilitățile tuturor părților în conformitate cu specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”.

5.5.4. Organizația deține planuri de acțiune, de alertă și de informare în caz de urgență, inclusiv măsuri privind:

- (a) alertarea întregului personalul responsabil cu gestionarea situațiilor de urgență;
- (b) informarea tuturor părților (de exemplu, administratorul de infrastructură, contractanții, autoritățile, serviciile de urgență), inclusiv comunicarea instrucțiunilor de urgență pentru călători;
- (c) luarea oricăror decizii necesare în funcție de tipul de situație de urgență.

5.5.5. Organizația descrie modul în care au fost alocate resursele și mijloacele de gestionare a situațiilor de urgență (a se vedea punctul 4.1. Resursele) și modul în care au fost identificate cerințele în materie de formare (a se vedea punctul 4.2. Competențele).

5.5.6. Mecanismele de urgență sunt testate în mod periodic în cooperare cu alte părți interesate și sunt actualizate dacă este necesar.

5.5.7. Organizația se asigură că personalul competent responsabil, având competențe lingvistice adecvate, poate fi contactat cu ușurință și fără întârziere de către administratorul de infrastructură și poate să îi furnizeze acestuia nivelul adecvat de informații.

5.5.8. Organizația instituie o procedură pentru contactarea, în caz de urgență, a entității responsabile cu întreținerea sau a deținătorului vehiculelor feroviare.

6. EVALUAREA PERFORMANȚEI

6.1. Monitorizarea

6.1.1. Organizația efectuează monitorizarea în conformitate Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea:

(a) pentru a verifica aplicarea corectă și eficacitatea tuturor proceselor și procedurilor din cadrul sistemului de management al siguranței, inclusiv a măsurilor de siguranță operaționale, organizaționale și tehnice;

(b) pentru a verifica dacă sistemul de management al siguranței este aplicat corect în ansamblu și dacă se obțin rezultatele preconizate;

(c) pentru a cerceta dacă sistemul de management al siguranței respectă cerințele prezentului regulament;

(d) pentru a identifica, a implementa și a evalua eficacitatea măsurilor corective (a se vedea punctul 7.2. Îmbunătățirea continuă), după caz, dacă se descoperă eventuale cazuri relevante de neconformitate cu literele (a), (b) și (c).

6.1.2. Organizația monitorizează periodic, la toate nivelurile din cadrul organizației, performanța sarcinilor legate de siguranță și intervine atunci când aceste sarcini nu sunt îndeplinite în mod adecvat.

6.2. Auditul intern

6.2.1. Organizația realizează audituri interne într-un mod independent, imparțial și transparent pentru a colecta și a analiza informații în scopul activităților sale de monitorizare (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea), inclusiv:

(a) un calendar al auditurilor interne planificate, care poate fi revizuit în funcție de rezultatele auditurilor anterioare și ale monitorizării performanței;

(b) identificarea și selectarea auditorilor competenți (a se vedea punctul 4.2. Competențele);

(c) analizarea și evaluarea rezultatelor auditurilor;

(d) identificarea necesității de a lua măsuri corective sau de îmbunătățire;

(e) verificarea finalizării și a eficacității acestor măsuri;

(f) documentele aferente realizării și rezultatelor auditurilor;

(g) informarea conducerii cu privire la rezultatele auditurilor.

6.3. Analiza efectuată de conducere

6.3.1. Conducerea analizează periodic adecvarea și eficacitatea continuă a sistemului de management al siguranței, luând în considerare, printre altele, cel puțin următoarele elemente:

(a) detalii privind progresele înregistrate în ceea ce privește măsurile rămase neabordate în urma analizelor realizate anterior de conducere;

(b) modificarea circumstanțelor interne și externe (a se vedea punctul 1. Contextul organizației);

(c) performanța organizației în materie de siguranță, în raport cu:

(i) atingerea obiectivelor sale de siguranță;

(ii) rezultatele activităților sale de monitorizare, inclusiv constatările auditurilor interne, și ale anchetelor interne privind accidentele/ incidentele, precum și stadiul măsurilor aferente;

(iii) rezultatele relevante ale activităților de supraveghere efectuate de autoritatea națională de siguranță;

(d) recomandări pentru îmbunătățire.

6.3.2. Pe baza rezultatelor analizei efectuate de conducere, aceasta își asumă întreaga responsabilitate pentru planificarea și implementarea modificărilor necesare ale sistemului de management al siguranței.

7. ÎMBUNĂTĂȚIREA

7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente

7.1.1. Accidentele și incidentele legate de operațiunile feroviare ale organizației trebuie să fie:

(a) raportate, înregistrate, investigate și analizate în scopul determinării cauzelor acestora;

(b) raportate autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi sau organismelor naționale din alte state, dacă este cazul.

7.1.2. Organizația se asigură că:

(a) recomandările autorității de siguranță, ale organismului de investigare și cele care rezultă din investigațiile interne sau ale sectorului sunt evaluate și implementate;

(b) se țin cont de rapoartele/informațiile relevante transmise de alte părți interesate, precum întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, entități responsabile cu întreținerea și deținători de vehicule feroviare.

7.1.3. Organizația utilizează informațiile legate de anchete pentru a revizui evaluarea riscurilor (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), pentru a trage învățăminte în vederea îmbunătățirii siguranței și, acolo unde este necesar, pentru a adopta măsuri corective și/sau de îmbunătățire (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor).

7.2. Îmbunătățirea continuă

7.2.1. Organizația îmbunătățește încontinuu adecvarea și eficacitatea sistemului său de management al siguranței, luând în considerare cadrul stabilit în Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea și cel puțin rezultatele următoarelor activități:

(a) monitorizarea (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea);

(b) auditul intern (a se vedea punctul 6.2. Auditul intern);

(c) analiza efectuată de conducere (a se vedea punctul 6.3. Analiza efectuată de conducere);

(d) lecțiile învățate din accidente și incidente (a se vedea punctul 7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente).

7.2.2. Organizația furnizează mijloacele necesare pentru a motiva personalul și alte părți interesate să îmbunătățească în mod activ siguranța ca parte a procesului de învățare organizațională.

7.2.3. Organizația furnizează o strategie de îmbunătățire continuă a propriei culturi a siguranței, bazându-se pe utilizarea expertizei și a metodelor recunoscute pentru a identifica aspectele comportamentale care afectează diferitele părți ale sistemului de management al siguranței și pentru a institui măsuri care să abordeze aceste aspecte.

Cerințele sistemului de management al siguranței referitoare la administratorul de infrastructură

1. CONTEXTUL ORGANIZAȚIEI

1.1. Organizația (administratorul infrastructurii):

- (a) descrie caracterul și amploarea operațiunilor sale;
- (b) identifică riscurile grave pentru siguranță generate de operațiunile sale feroviare, indiferent dacă acestea sunt desfășurate de organizația însăși sau de contractanți, parteneri sau furnizori aflați sub controlul său;
- (c) identifică părțile interesate (de exemplu, organismele de reglementare, autoritățile, întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, contractanții, furnizorii, partenerii), inclusiv părțile din afara sistemului feroviar care sunt relevante pentru sistemul de management al siguranței;
- (d) identifică și menține cerințele juridice și de altă natură referitoare la siguranță aplicate de părțile interesate menționate la litera (c);
- (e) se asigură că cerințele menționate la litera (d) sunt luate în considerare la elaborarea, punerea în aplicare și menținerea sistemului de management al siguranței;
- (f) definește domeniul de aplicare al sistemului de management al siguranței, indicând care parte a întreprinderii este inclusă în domeniul respectiv sau nu și luând în considerare cerințele menționate la litera (d).

1.2. În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:

- (a) „caracter”, în legătură cu operațiunile feroviare desfășurate de administratorii de infrastructură, înseamnă caracterizarea operațiunilor în funcție de domeniul lor de aplicare, inclusiv proiectarea și construirea infrastructurii, întreținerea infrastructurii, planificarea traficului, gestionarea și controlul traficului, precum și în funcție de modul de utilizare a infrastructurii feroviare, inclusiv linii convenționale și/sau de mare viteză, transport de călători și/sau de marfă;
- (b) „amploare”, în legătură cu operațiunile feroviare desfășurate de administratorii de infrastructură, înseamnă amploarea caracterizată în funcție de lungimea căii ferate și de mărimea estimată a administratorului de infrastructură din punctul de vedere al numărului de angajați care lucrează în sectorul feroviar.

2. PERSONALUL DE CONDUCERE

2.1. Personalul de conducere și asumarea angajamentelor

2.1.1. Personalul de conducere superior trebuie să își demonstreze calitățile de conducere și angajamentul față de dezvoltarea, implementarea, întreținerea și îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței prin:

- (a) asumarea răspunderii și a responsabilității globale pentru siguranță;

(b) asigurarea faptului că personalul de conducere de la diferitele niveluri din cadrul organizației se angajează să acorde prioritate siguranței prin activitățile sale și în relațiile cu personalul și cu contractanții;

(c) asigurarea faptului că politica și obiectivele în materie de siguranță sunt stabilite, sunt înțelese și sunt compatibile cu direcția strategică a organizației;

(d) asigurarea integrării cerințelor sistemului de management al siguranței în procesele operaționale ale organizației;

(e) asigurarea disponibilității resurselor pentru funcționarea sistemului de management al siguranței;

(f) asigurarea eficacității sistemului de management al siguranței în ceea ce privește controlul riscurilor pentru siguranță generate de organizație;

(g) încurajarea personalului să sprijine respectarea cerințelor sistemului de management al siguranței;

(h) promovarea îmbunătățirii continue a sistemului de management al siguranței;

(i) asigurarea faptului că siguranța este luată în considerare în momentul identificării și gestionării riscurilor legate de activitățile organizației, precum și explicarea modului în care va fi recunoscut și soluționat conflictul dintre obiectivele în materie de siguranță și alte obiective legate de activitatea organizației;

(j) promovarea unei culturi pozitive a siguranței.

2.2. Politica în domeniul siguranței

2.2.1. Conducerea elaborează un document care descrie politica organizației în domeniul siguranței și care este:

(a) adecvat caracterului organizației și amplitudinii operațiunilor feroviare realizate de aceasta;

(b) aprobat de administratorul organizației [sau de un reprezentant (reprezentanți) ai conducerii];

(c) implementat în mod activ, comunicat și pus la dispoziția întregului personal.

2.2.2. Politica în domeniul siguranței:

(a) include un angajament privind respectarea tuturor cerințelor juridice și de altă natură referitoare la siguranță;

(b) furnizează un cadru pentru stabilirea obiectivelor de siguranță și pentru evaluarea performanțelor organizației în materie de siguranță în raport cu obiectivele respective;

(c) include un angajament privind controlul riscurilor pentru siguranță generate atât de propriile activități, cât și de factori externi;

(d) include un angajament privind îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței;

(e) este menținută în conformitate cu strategia operațională a organizației și cu evaluarea performanței în materie de siguranță a acesteia.

2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației

2.3.1. Responsabilitățile, răspunderile și nivelurile de autoritate ale membrilor personalului al cărui rol afectează siguranța (inclusiv personalul de conducere și alte categorii de personal implicate în sarcini legate de siguranță) sunt definite la toate nivelurile din cadrul organizației, documentate, atribuite și comunicate persoanelor în cauză.

2.3.2. Organizația se asigură că personalul cu responsabilități delegate pentru efectuarea unor sarcini legate de siguranță deține autoritatea, competența și resursele adecvate pentru a-și îndeplini sarcinile fără a fi afectat în mod negativ de activitățile celorlalte funcții din cadrul organizației.

2.3.3. Delegarea responsabilității pentru îndeplinirea sarcinilor legate de siguranță trebuie să fie documentată, comunicată personalului relevant, acceptată și înțeleasă.

2.3.4. Organizația descrie repartitia rolurilor menționate la punctul 2.3.1 funcțiilor operaționale din cadrul și, dacă este cazul, din afara organizației (a se vedea punctul 5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii).

2.4. Consultarea personalului și a altor părți

2.4.1. Personalul, reprezentanții acestuia și părțile interesate externe trebuie consultate, după caz și dacă este necesar, cu privire la dezvoltarea, întreținerea și îmbunătățirea sistemului de management al siguranței în sectoarele relevante de care sunt responsabile, inclusiv aspectele de siguranță ale procedurilor operaționale.

2.4.2. Organizația facilitează consultarea personalului prin punerea la dispoziție a metodelor și mijloacelor necesare pentru implicarea acestuia, pentru înregistrarea opiniilor sale și pentru furnizarea comentarii cu privire la aceste opinii.

3. PLANIFICAREA

3.1. Măsurile pentru abordarea riscurilor

3.1.1. Evaluarea riscurilor

3.1.1.1. Organizația:

(a) identifică și analizează toate riscurile operaționale, organizaționale și tehnice care sunt relevante pentru caracterul și amploarea operațiunilor desfășurate de organizație. Printre aceste riscuri se numără cele generate de factori umani și organizaționali, precum volumul de muncă, organizarea muncii, oboseala sau adecvarea procedurilor, și activitățile altor părți interesate (a se vedea punctul 1. Contextul organizației);

(b) evaluează riscurile menționate la litera (a) prin aplicarea unor metode adecvate de evaluare a riscurilor;

(c) elaborează și pune în aplicare măsuri de siguranță, identificând responsabilitățile conexe (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației);

(d) dezvoltă un sistem de monitorizare a eficacității măsurilor de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea);

(e) recunoaște necesitatea de a colabora cu alte părți interesate (precum întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, producători, furnizori de lucrări de întreținere, entități responsabile cu întreținerea, deținători de vehicule

feroviare, prestatori de servicii și entități achizitoare), atunci când este necesar, în ceea ce privește riscurile comune și punerea în aplicare a unor măsuri de siguranță adecvate;

(f) informează personalul și părțile externe implicate cu privire la riscuri (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea);

3.1.1.2. atunci când evaluează riscurile, organizația ține seama de necesitatea de a stabili, de a asigura și de a susține un mediu de lucru sigur, conform cu legislația aplicabilă, în special cu Legea nr. 186/2008 securității și sănătății muncii.

3.1.2. Planificarea modificărilor

3.1.2.1. Organizația identifică potențialele riscuri pentru siguranță și măsurile de siguranță adecvate (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor) înainte de implementarea unei modificări (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor), în conformitate cu procesul de management al riscurilor stabilit în metoda de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor, luând în considerare inclusiv riscurile pentru siguranță generate de procesul de modificare.

3.2. Obiectivele de siguranță și planificarea

3.2.1. Organizația stabilește obiectivele de siguranță pentru funcțiile și nivelurile relevante, pentru a menține și, atunci când acest lucru este posibil în mod rezonabil, pentru a-și îmbunătăți performanța în materie de siguranță.

3.2.2. Obiectivele de siguranță:

(a) sunt compatibile cu politica în domeniul siguranței și cu obiectivele strategice ale organizației (dacă este cazul);

(b) sunt legate de riscurile prioritare care influențează performanța organizației în materie de siguranță;

(c) sunt măsurabile;

(d) iau în considerare cerințele juridice și de altă natură aplicabile;

(e) sunt reexamineate din perspectiva realizărilor și revizuite în consecință;

(f) sunt comunicate.

3.2.3. Organizația trebuie să dețină unul sau mai multe planuri care să descrie modul în care își va atinge obiectivele de siguranță.

3.2.4. Organizația descrie strategia și planul sau planurile utilizate pentru monitorizarea atingerii obiectivelor de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea).

4. ASISTENȚA

4.1. Resursele

4.1.1. Organizația furnizează resursele, inclusiv personal competent și echipamente eficace și utilizabile, necesare pentru stabilirea, implementarea, întreținerea și îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.

4.2. Competențele

4.2.1. Sistemul de gestionare a competențelor instituit de organizație garantează că personalul al cărui rol afectează siguranța deține competențele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de siguranță care țin de

responsabilitatea sa (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației), inclusiv cel puțin:

- (a) identificarea competențelor (inclusiv a cunoștințelor, a abilităților și a comportamentelor și atitudinilor care nu sunt de natură tehnică) necesare pentru îndeplinirea sarcinilor legate de siguranță;

- (b) principiile de selecție (nivelul de educație de bază, aptitudinile psihologice și fizice necesare);

- (c) formarea, experiența și calificarea inițiale;

- (d) formarea continuă și actualizarea periodică a competențelor existente;

- (e) evaluarea periodică a competențelor și verificări ale aptitudinilor psihologice și fizice pentru a se asigura menținerea calificărilor și a abilităților de-a lungul timpului;

- (f) formare specifică în sectoarele relevante ale sistemului de management al siguranței, pentru a-și îndeplini sarcinile legate de siguranță.

4.2.2. Organizația asigură un program de formare, astfel cum se menționează la punctul 4.2.1 literele (c), (d) și (f), pentru personalul care efectuează sarcini legate de siguranță, care garantează că:

- (a) programul de formare răspunde cerințelor identificate în materie de competențe și nevoilor individuale ale personalului;

- (b) dacă este cazul, formarea garantează că personalul își poate desfășura activitatea în orice condiții de exploatare (normale, de avarie și de urgență);

- (c) durata formării și frecvența cursurilor de perfecționare sunt adecvate obiectivelor formării;

- (d) se păstrează evidențe pentru toți membrii personalului (a se vedea punctul 4.5.3. Controlul documentelor informative);

- (e) programul de formare este reexaminat și auditat periodic (a se vedea punctul 6.2. Auditul intern) și, dacă este necesar, modificat (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor).

4.2.3. Instituie măsuri privind revenirea la muncă a membrilor personalului în urma unor accidente/incidente sau a unor absențe îndelungate de la locul de muncă, asigurându-se inclusiv cursuri de formare suplimentare dacă se constată că este necesar.

4.3. Sensibilizarea

4.3.1. Conducerea se asigură că membrii săi și ai personalului al cărui rol afectează siguranța sunt conștienți de relevanța, de importanța și de consecințele activităților lor și de modul în care contribuie la aplicarea corectă și la eficacitatea sistemului de management al siguranței, inclusiv la realizarea obiectivelor de siguranță (a se vedea punctul 3.2. Obiectivele de siguranță și planificarea).

4.4. Informarea și comunicarea

4.4.1. Organizația definește canale de comunicare adecvate pentru a asigura schimbul de informații legate de siguranță între diferitele niveluri ale organizației și între acestea și părțile interesate externe, inclusiv contractanți, parteneri și furnizori.

4.4.2. Pentru a se asigura că factorii de decizie primesc informațiile legate de siguranță, organizația gestionează identificarea, recepționarea, prelucrarea, generarea și difuzarea acestor informații.

4.4.3. Organizația se asigură că informațiile legate de siguranță sunt:

- (a) relevante, complete și inteligibile pentru utilizatorii vizați;
- (b) valabile;
- (c) exacte;
- (d) consecvente;
- (e) controlate (a se vedea punctul 4.5.3. Controlul documentelor informative);
- (f) comunicate înainte de a intra în vigoare;
- (g) recepționate și înțelese.

4.5. Documentele informative

4.5.1. Documentația privind sistemul de management al siguranței

4.5.1.1. Există o descriere a sistemului de management al siguranței care include:

- (a) identificarea și descrierea proceselor și a activităților legate de siguranța operațiunilor feroviare, inclusiv a sarcinilor legate de siguranță și a responsabilităților conexe (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației);
- (b) interacțiunea dintre aceste procese;
- (c) procedurile și alte documente care descriu modul de implementare a acestor procese;
- (d) identificarea contractanților, a partenerilor și a furnizorilor, cu o descriere a tipului și a amplitudinii serviciilor furnizate;
- (e) identificarea acordurilor contractuale și a altor acorduri comerciale încheiate între organizație și alte părți, identificate la litera (d), care sunt necesare pentru a controla riscurile pentru siguranță generate de organizație și pe cele legate de utilizarea contractanților;
- (f) trimiteri la documentele informative care sunt obligatorii în temeiul prezentului regulament.

4.5.1.2. Organizația se asigură că autoritățile sau autorităților naționale de siguranță competente li se transmite un raport anual privind siguranța, în conformitate cu articolul 90 alineatul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care include:

- (a) o sinteză a deciziilor privind gradul de importanță al modificărilor legate de siguranță, inclusiv o prezentare generală a modificărilor importante;
- (b) obiectivele de siguranță ale organizației pentru anul (anii) următor(i) și modul în care riscurile grave pentru siguranță influențează stabilirea acestor obiective de siguranță;
- (c) rezultatele anchetelor interne cu privire la accidente/incidente (a se vedea punctul 7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente) și ale altor activități de monitorizare (a se vedea punctele 6.1. Monitorizarea, 6.2. Auditul intern și 6.3.

Analiza efectuată de conducere), în conformitate cu punctul 9 din Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea;

(d) detalii privind progresele înregistrate în ceea ce privește recomandările organismelor naționale de anchetă care nu au fost încă abordate (a se vedea punctul 7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente);

(e) indicatorii de siguranță stabiliți de organizație pentru a evalua performanța acestora în materie de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea);

(f) dacă este cazul, concluziile raportului anual întocmit de consilierul pentru probleme de siguranță, în conformitate cu pct. 4.33 la Regulamentul siguranței feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, referitor la activitățile organizației legate de transportul mărfurilor periculoase conform pct. 4.34 la Regulamentul siguranței feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.

4.5.2. Crearea și actualizarea

4.5.2.1. Organizația se asigură că la crearea și actualizarea documentelor informative referitoare la sistemul de management al siguranței se utilizează formate corespunzătoare și mijloace de difuzare adecvate.

4.5.3. Controlul documentelor informative

4.5.3.1. Organizația controlează documentele informative referitoare la sistemul de management al siguranței, în special stocarea, distribuirea și controlul modificărilor aduse acestora, pentru a se asigura că acestea sunt disponibile, adecvate și protejate, dacă este necesar.

4.6. Integrarea factorilor umani și organizaționali

4.6.1. Organizația trebuie să demonstreze o abordare sistematică privind integrarea factorilor umani și organizaționali în cadrul sistemului de management al siguranței. Abordarea:

(a) include elaborarea unei strategii și utilizarea expertizei și a metodelor recunoscute din domeniul factorilor umani și organizaționali;

(b) abordează riscurile asociate cu proiectarea și utilizarea echipamentelor, cu sarcinile, cu condițiile de lucru și cu mecanismele organizaționale, ținând seama atât de capacitățile, cât și de limitările umane, precum și de influențele asupra performanței umane.

5. EXPLOATAREA

5.1. Planificarea și controlul operațiunilor

5.1.1. Atunci când își planifică, elaborează, implementează și reexaminează procesele operaționale, organizația se asigură că, în cursul exploatării:

(a) sunt aplicate criterii de acceptare a riscurilor și măsuri de siguranță (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor);

(b) se elaborează un plan (planuri) privind atingerea obiectivelor de siguranță (a se vedea punctul 3.2. Obiectivele de siguranță și planificarea);

(c) sunt colectate informațiile necesare pentru a măsura aplicarea corectă și eficacitatea mecanismelor operaționale (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea).

5.1.2. Organizația se asigură că mecanismele sale operaționale sunt conforme cu cerințele referitoare la siguranță prevăzute în specificațiile tehnice de interoperabilitate aplicabile, cu normele naționale relevante (a se vedea punctul 1. Contextul organizației).

5.1.3. În vederea controlării riscurilor atunci când este necesar pentru siguranța activităților de exploatare (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), trebuie luate în considerare cel puțin următoarele elemente:

(a) identificarea limitelor sigure de transport pentru planificarea și controlul traficului pe baza caracteristicilor de proiectare ale infrastructurii;

(b) planificarea traficului, inclusiv orarele și alocarea traselor de tren;

(c) gestionarea traficului în timp real, în condiții normale și de avarie, cu aplicarea restricțiilor de utilizare privind traficul și gestionarea perturbărilor de trafic;

(d) stabilirea condițiilor privind circulația transporturilor excepționale.

5.1.4. În scopul de a controla alocarea responsabilităților acolo unde este necesar pentru siguranța activităților de exploatare, organizația identifică responsabilitățile privind planificarea și exploatarea rețelei feroviare și definește modul în care se alocă sarcinile relevante, care afectează prestarea în siguranță a tuturor serviciilor, către personalul competent din cadrul organizației (a se vedea punctul 2.3. Roluri, responsabilități, răspunderi și niveluri de autoritate în cadrul organizației) și către alte părți externe calificate, atunci când este cazul (a se vedea punctul 5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii).

5.1.5. În scopul de a controla informarea și comunicarea acolo unde este necesar pentru siguranța activităților de exploatare (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea), personalul relevant (de exemplu, impiegații de mișcare) trebuie să fie informat cu privire la anumite cerințe privind dirijarea trenurilor și mișcările vehiculelor, inclusiv cu privire la modificările relevante care pot avea drept rezultat un pericol sau impunerea de restricții de exploatare temporare sau permanente (de exemplu, din cauza întreținerii șinelor), precum și cu privire la condițiile privind transporturile excepționale, dacă este cazul.

5.1.6. În scopul de a controla competențele acolo unde este necesar pentru siguranța activităților de exploatare (a se vedea punctul 4.2. Competențele), organizația asigură, în conformitate cu legislația aplicabilă (a se vedea punctul 1. Contextul organizației), pentru membrii personalului său:

(a) respectarea instrucțiunilor de formare și de lucru primite, luând măsuri corective acolo unde este necesar;

(b) formare specifică în cazul unor modificări anticipate susceptibile de a afecta desfășurarea exploatării sau alocarea sarcinilor care le revin;

(c) adoptarea de măsuri adecvate ca urmare a unor accidente sau incidente.

5.2. Gestionarea activelor

5.2.1. Organizația gestionează riscurile de siguranță asociate cu activele corporale pe durata întregului lor ciclu de viață (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), de la proiectare până la eliminare, și respectă cerințele privind factorii umani în toate etapele ciclului de viață.

5.2.2. Organizația:

(a) se asigură că activele sunt utilizate în scopul preconizat, menținându-le totodată în starea de funcționare în condiții de siguranță și la nivelul lor preconizat de performanță;

(b) gestionează activele în cursul exploatării în condiții normale și de avarie;

(c) detectează, de îndată ce este posibil în mod rezonabil, cazurile de neconformitate cu cerințele de funcționare înaintea sau în cursul exploatării activului, aplicând inclusiv restricții de utilizare, dacă este cazul, pentru a se asigura că activul este menținut în starea de funcționare în condiții de siguranță (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea).

5.2.3. Organizația se asigură că mecanismele sale de gestionare a activelor respectă, acolo unde este cazul, toate cerințele esențiale stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate relevante și orice alte cerințe relevante (a se vedea punctul 1. Contextul organizației).

5.2.4. În scopul de a controla riscurile acolo unde este necesar pentru prestarea serviciilor de întreținere (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), trebuie luate în considerare cel puțin următoarele elemente:

(a) identificarea necesităților în materie de întreținere pentru a menține infrastructura în starea de funcționare în condiții de siguranță, în funcție de utilizarea planificată și reală a infrastructurii și de caracteristicile sale de proiectare;

(b) gestionarea scoaterii activului din funcțiune în scopul efectuării întreținerii, atunci când se identifică defecțiuni sau atunci când starea activului se degradează dincolo de limitele stării de funcționare în condiții de siguranță, astfel cum este menționată la litera (a);

(c) gestionarea repunerii în funcțiune a activului, cu eventualele restricții de utilizare după efectuarea întreținerii, pentru a se garanta că activul este în starea de funcționare în condiții de siguranță;

(d) gestionarea echipamentelor de monitorizare și de măsurare, pentru a se asigura faptul că acestea sunt adecvate scopului preconizat.

5.2.5. În scopul de a controla informarea și comunicarea acolo unde este necesar pentru gestionarea activelor în condiții de siguranță (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea), organizația ia în considerare:

(a) schimbul de informații relevante în cadrul organizației sau cu entitățile externe responsabile cu întreținerea (a se vedea punctul 5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii), în special în ceea ce privește defecțiunile, accidentele și incidentele legate de siguranță, precum și eventualele restricții privind utilizarea activului în cauză;

(b) trasabilitatea tuturor informațiilor necesare, inclusiv a celor legate de litera (a) (a se vedea punctele 4.4. Informarea și comunicarea și 4.5.3. Controlul documentelor informative);

(c) stabilirea și păstrarea evidențelor, inclusiv gestionarea modificărilor care afectează siguranța activelor (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor).

5.3. Contractanții, partenerii și furnizorii

5.3.1. Organizația identifică și controlează riscurile pentru siguranță generate de activitățile externalizate, inclusiv operațiunile sau cooperarea cu contractanții, partenerii și furnizorii.

5.3.2. Pentru a controla riscurile menționate la punctul 5.3.1, organizația definește criteriile privind selecționarea contractanților, a partenerilor și a furnizorilor, precum și cerințele contractuale pe care aceștia trebuie să le îndeplinească, inclusiv:

(a) cerințele juridice și de altă natură referitoare la siguranță (a se vedea punctul 1. Contextul organizației);

(b) nivelul de competențe necesar pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în contract (a se vedea punctul 4.2. Competențele);

(c) responsabilitățile pentru sarcinile care trebuie îndeplinite;

(d) nivelul preconizat de performanță în materie de siguranță care trebuie menținut pe durata contractului;

(e) obligațiile legate de schimbul de informații privind siguranța (a se vedea punctul 4.4. Informarea și comunicarea);

(f) trasabilitatea documentelor referitoare la siguranță (a se vedea punctul 4.5. Documentele informative).

5.3.3. În conformitate cu procesul prevăzut la punctele 5-6 din Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, organizația monitorizează:

(a) performanța în materie de siguranță a tuturor activităților și operațiunilor desfășurate de contractanți, de parteneri și de furnizori, pentru a se asigura că aceștia respectă cerințele prevăzute în contract;

(b) gradul de sensibilizare a contractanților, a partenerilor și a furnizorilor cu privire la riscurile pentru siguranță pe care le-ar putea genera în cadrul operațiunilor organizației.

5.4. Gestionarea modificărilor

5.4.1. Organizația implementează și controlează modificările aduse sistemului de management al siguranței pentru a menține sau a îmbunătăți performanța în materie de siguranță. Aceasta include luarea de decizii în diferitele etape ale gestionării modificărilor și reexaminarea ulterioară a riscurilor pentru siguranță (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor).

5.5. Gestionarea situațiilor de urgență

5.5.1. Organizația identifică situațiile de urgență și măsurile conexe care trebuie luate în timp util pentru a le gestiona (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor) și pentru a restabili condițiile normale de exploatare în conformitate cu

specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”.

5.5.2. Organizația se asigură că, pentru fiecare tip de situație de urgență identificat:

- (a) serviciile de urgență pot fi prompt contactate;
- (b) serviciilor de urgență le sunt furnizate toate informațiile necesare, atât din timp, pentru a-și pregăti intervențiile, cât și în momentul în care survine urgența;
- (c) se acordă primul ajutor la nivel intern.

5.5.3. Organizația identifică și documentează rolurile și responsabilitățile tuturor părților în conformitate cu specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului”.

5.5.4. Organizația deține planuri de acțiune, de alertă și de informare în caz de urgență, inclusiv măsuri privind:

- (a) alertarea întregului personal responsabil cu gestionarea situațiilor de urgență;
- (b) informarea tuturor părților (de exemplu, întreprinderile feroviare, contractanții, autoritățile, serviciile de urgență), inclusiv comunicarea instrucțiunilor de urgență pentru călători;
- (c) luarea oricăror decizii necesare în funcție de tipul de situație de urgență.

5.5.5. Organizația descrie modul în care au fost alocate resursele și mijloacele de gestionare a situațiilor de urgență (a se vedea punctul 4.1. Resursele) și modul în care au fost identificate cerințele în materie de formare (a se vedea punctul 4.2. Competențele).

5.5.6. Mecanismele de urgență sunt testate în mod periodic în cooperare cu alte părți interesate și sunt actualizate dacă este necesar.

5.5.7. Organizația coordonează planurile de urgență cu toate întreprinderile feroviare care utilizează infrastructura organizației pentru a-și desfășura activitatea, cu serviciile de urgență, astfel încât să faciliteze intervenția rapidă a acestora, precum și cu orice altă parte care ar putea fi implicată într-o situație de urgență.

5.5.8. Există mecanisme pentru stoparea promptă a exploatării și a traficului feroviar, dacă este necesar, și pentru informarea tuturor părților interesate cu privire la măsurile adoptate.

5.5.9. În ceea ce privește infrastructura transfrontalieră, cooperarea dintre administratorii de infrastructură relevanți facilitează coordonarea și pregătirea necesară a serviciilor de urgență competente de ambele părți ale frontierei.

6. EVALUAREA PERFORMANȚEI

6.1. Monitorizarea

6.1.1. Organizația efectuează monitorizarea în conformitate cu Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea:

(a) pentru a verifica aplicarea corectă și eficacitatea tuturor proceselor și procedurilor din cadrul sistemului de management al siguranței, inclusiv a măsurilor de siguranță operaționale, organizaționale și tehnice;

(b) pentru a verifica dacă sistemul de management al siguranței este aplicat corect în ansamblu și dacă se obțin rezultatele preconizate;

(c) pentru a cerceta dacă sistemul de management al siguranței respectă cerințele prezentului regulament;

(d) pentru a identifica, a implementa și a evalua eficacitatea măsurilor corective (a se vedea punctul 7.2. Îmbunătățirea continuă), după caz, dacă se descoperă eventuale cazuri relevante de neconformitate cu literele (a), (b) și (c).

6.1.2. Organizația monitorizează periodic, la toate nivelurile din cadrul organizației, performanța sarcinilor legate de siguranță și intervine atunci când aceste sarcini nu sunt îndeplinite în mod adecvat.

6.2. Auditul intern

6.2.1. Organizația realizează audituri interne într-un mod independent, imparțial și transparent pentru a colecta și a analiza informații în scopul activităților sale de monitorizare (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea), inclusiv:

(a) un calendar al auditurilor interne planificate, care poate fi revizuit în funcție de rezultatele auditurilor anterioare și ale monitorizării performanței;

(b) identificarea și selectarea auditorilor competenți (a se vedea punctul 4.2. Competențele);

(c) analizarea și evaluarea rezultatelor auditurilor;

(d) identificarea necesității de a lua măsuri corective sau de îmbunătățire;

(e) verificarea finalizării și a eficacității acestor măsuri;

(f) documentele aferente realizării și rezultatelor auditurilor;

(g) informarea conducerii cu privire la rezultatele auditurilor.

6.3. Analiza efectuată de conducere

6.3.1. Conducerea analizează periodic adecvarea și eficacitatea continuă a sistemului de management al siguranței, luând în considerare, printre altele, cel puțin următoarele elemente:

(a) detalii privind progresele înregistrate în ceea ce privește măsurile rămase neabordate în urma analizelor realizate anterior de conducere;

(b) modificarea circumstanțelor interne și externe (a se vedea punctul 1. Contextul organizației);

(c) performanța organizației în materie de siguranță, în raport cu:

(i) atingerea obiectivelor sale de siguranță;

(ii) rezultatele activităților sale de monitorizare, inclusiv constatările auditurilor interne, și ale anchetelor interne privind accidente/incidentele, precum și stadiul măsurilor aferente;

(iii) rezultatele relevante ale activităților de supraveghere efectuate de autoritatea națională de siguranță;

(d) recomandări pentru îmbunătățire.

6.3.2. Pe baza rezultatelor analizei efectuate de conducere, aceasta își asumă întreaga responsabilitate pentru planificarea și implementarea modificărilor necesare ale sistemului de management al siguranței.

7. ÎMBUNĂTĂȚIREA

7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente

7.1.1. Accidentele și incidentele legate de operațiunile feroviare ale organizației trebuie să fie:

(a) raportate, înregistrate, investigate și analizate în scopul determinării cauzelor acestora;

(b) raportate organismelor naționale, dacă este cazul.

7.1.2. Organizația se asigură că:

(a) recomandările autorității naționale de siguranță, ale organismului național de anchetă și cele care rezultă din investigațiile interne sau ale sectorului sunt evaluate și implementate dacă sunt adecvate sau obligatorii;

(b) se ține cont de rapoartele/informațiile relevante transmise de alte părți interesate, precum întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, entități responsabile cu întreținerea și deținători de vehicule feroviare.

7.1.3. Organizația utilizează informațiile legate de anchete pentru a revizui evaluarea riscurilor (a se vedea punctul 3.1.1. Evaluarea riscurilor), pentru a trage învățăminte în vederea îmbunătățirii siguranței și, acolo unde este necesar, pentru a adopta măsuri corective și/sau de îmbunătățire (a se vedea punctul 5.4. Gestionarea modificărilor).

7.2. Îmbunătățirea continuă

7.2.1. Organizația îmbunătățește încontinuu adecvarea și eficacitatea sistemului său de management al siguranței, luând în considerare cadrul stabilit în Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea și cel puțin rezultatele următoarelor activități:

(a) monitorizarea (a se vedea punctul 6.1. Monitorizarea);

(b) auditul intern (a se vedea punctul 6.2. Auditul intern);

(c) analiza efectuată de conducere (a se vedea punctul 6.3. Analiza efectuată de conducere);

(d) lecțiile învățate din accidente și incidente (a se vedea punctul 7.1. Lecțiile învățate din accidente și incidente).

7.2.2. Organizația furnizează mijloacele necesare pentru a motiva personalul și alte părți interesate să îmbunătățească în mod activ siguranța ca parte a procesului de învățare organizațională.

7.2.3. Organizația furnizează o strategie de îmbunătățire continuă a culturii siguranței, bazându-se pe utilizarea expertizei și a metodelor recunoscute pentru a identifica aspectele comportamentale care afectează diferitele părți ale sistemului de management al siguranței și pentru a institui măsuri care să abordeze aceste aspecte.

Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea

Prezentul Regulament transpune Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 februarie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, CELEX: 32012R1078, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L320 din 17.11.2012.

1. Prezentul regulament stabilește o metodă de siguranță (MS) în materie de monitorizare, pentru a permite gestionarea efectivă a siguranței în cadrul sistemului feroviar în cursul activităților de exploatare și de întreținere și, după caz, pentru a îmbunătăți sistemul de gestionare.

2. Prezentul regulament este utilizat pentru:

2.1 a verifica aplicarea corectă și eficacitatea tuturor proceselor și procedurilor în cadrul sistemului de gestionare, inclusiv a măsurilor tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor. În cazul întreprinderilor feroviare și al administratorilor de infrastructură, **verificarea** va include elementele tehnice, operaționale și organizaționale necesare pentru eliberarea certificării/autorizației menționate la articolul 95 alin. (3) lit.a) și art. 100 lit. (4) lit. c) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

2.2 a verifica dacă sistemul de gestionare este aplicat corect în ansamblul său și dacă obține rezultatele scontate; și

2.3 a identifica și a pune în aplicare măsurile preventive și/sau corective adecvate dacă este detectat orice caz relevant de nerespectare a dispozițiilor de la literele 2.1 și 2.2.

3. Prezentul regulament se aplică întreprinderilor feroviare și administratorului de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entităților responsabile cu întreținerea.

4. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

4.1 „sistem de gestionare” înseamnă fie sistemele de gestionare a siguranței ale întreprinderilor feroviare și ale administratorului de infrastructură, în sensul sistemului de gestionare a traficului și conforme articolelor 93-94 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 fie sistemul de întreținere al entităților responsabile cu întreținerea conform cu cerințele stabilite la articolul 104 alineatul (5) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

4.2 „monitorizare” înseamnă modalitățile instituite de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură sau de entitățile responsabile cu întreținerea pentru a verifica dacă sistemul lor de gestionare este corect aplicat și eficient;

4.3 „interfețe” înseamnă toate punctele de interacțiune de-a lungul unui ciclu de viață al unui sistem sau subsistem, inclusiv funcționarea și întreținerea acestuia, în care actori diferiți din sectorul feroviar conlucrează în vederea asigurării managementului riscurilor;

4.4 „sistem de gestionare a infrastructurii” înseamnă organizarea și aranjamentele stabilite de un gestionar de infrastructură sau o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale.

5. Întreprinderile feroviare, administratorul de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea:

5.1 sunt responsabile pentru efectuarea procesului de monitorizare prevăzut în Anexa la prezentul regulament;

5.2 se asigură că măsurile de control al riscurilor puse în aplicare de către contractanții lor sunt, de asemenea, monitorizate în conformitate cu prezentul regulament. În acest scop, ele aplică procesul de monitorizare prevăzut în Anexa la prezentul regulament sau impun contractanților lor aplicarea acestui proces prin intermediul dispozițiilor contractuale.

6. Procesul de monitorizare cuprinde următoarele activități:

6.1 definirea unei strategii, a unor priorități și a unuia sau a mai multor planuri de monitorizare;

6.2 culegerea și analizarea informațiilor;

6.3 elaborarea unui plan de acțiune pentru cazurile inacceptabile de nerespectare a cerințelor prevăzute în sistemul de gestionare cum ar fi depășirea toleranțelor admise ale căii, pericolului subdimensionării personalului districtelor, verificarea necorespunzătoare a parcursurilor de intrare/ieșire, manevrarea individuală a macazurilor prin acționarea butoanelor de manevrare macaz în poziția cerută de parcurs, nerespectarea obligațiilor de serviciu la expedierea unui tren, nerespectarea de către mecanicii de locomotivă a obligațiilor de serviciu la expedierea unui tren;

6.4 punerea în aplicare a planului de acțiune, în cazul în care este elaborat un astfel de plan;

6.5 evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planul de acțiune, în cazul în care este elaborat un astfel de plan.

7. Întreprinderile feroviare, administratorul de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea, inclusiv contractanții lor, asigură, prin intermediul dispozițiilor contractuale, schimbul reciproc al tuturor informațiilor relevante referitoare la siguranță care rezultă din aplicarea procesului de monitorizare prevăzut în Anexa la prezentul regulament, pentru a permite celorlalte părți să ia toate măsurile corective necesare pentru a garanta în permanență nivelul de siguranță al sistemului feroviar.

8. În cazul în care, prin aplicare a procesului de monitorizare, întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea identifică orice risc relevant în materie de siguranță rezultând din defecte și din neconformități de construcție sau din defecțiuni ale echipamentelor tehnice, inclusiv ale subsistemelor structurale, ele semnalează aceste riscuri altor părți interesate

pentru a le permite acestora să ia toate măsurile corective necesare pentru a garanta în permanență nivelul de siguranță al sistemului feroviar.

9. Administratorul de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă autorității de siguranță un raport privind aplicarea prezentului regulament, prin intermediul rapoartelor lor anuale de siguranță, în conformitate cu articolul 90 alineatul (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

10. Autoritatea de siguranță prezintă un raport privind aplicarea prezentului regulament de către întreprinderile feroviare, administratorul de infrastructură și, în măsura în care dispune de date în acest sens, de către entitățile responsabile cu întreținerea, în conformitate cu articolul 90 alineatul (5) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

11. Raportul anual privind întreținerea al entităților responsabile cu întreținere, include informații despre experiența entităților responsabile cu întreținerea în ceea ce privește aplicarea prezentului regulament. Autoritatea de siguranță colectează aceste informații în coordonare cu respectivele organisme de certificare.

Anexă la Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea

Procesul de monitorizare

1. Generalități

1.1. Procesul de monitorizare este alimentat de toate procesele și procedurile cuprinse în sistemul de gestionare, inclusiv de măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor.

1.2. Activitățile procesului de monitorizare menționate la punctul 6 din Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea sunt descrise în secțiunile 2-6.

1.3. Acest proces de monitorizare este repetitiv și iterativ, astfel cum se arată în diagrama care figurează în apendice.

2. Definirea unei strategii, a unor priorități și a unuia sau a mai multor planuri de monitorizare

2.1. Pe baza sistemului său de gestionare, fiecare întreprindere feroviară, gestionar de infrastructură și entitate responsabilă cu întreținerea are responsabilitatea definirii strategiei sale, a priorităților și a planului sau a planurilor sale în materie de monitorizare.

2.2. Decizia privind stabilirea priorităților ține cont de informațiile provenite din domeniile care prezintă cele mai mari riscuri și care ar putea conduce la consecințe negative pentru siguranță dacă nu sunt monitorizate în mod eficace. Se stabilește o ordine de prioritate a activităților de monitorizare și se indică timpul, eforturile și resursele necesare. Stabilirea priorităților ține cont, de asemenea, de rezultatele aplicărilor anterioare ale procesului de monitorizare.

2.3. Procesul de monitorizare identifică, cât mai devreme posibil, cazurile de neconformitate privind aplicarea sistemului de gestionare care ar putea provoca accidente, incidente, incidente evitate la limită și alte evenimente periculoase. Această identificare conduce la punerea în aplicare a unor măsuri de remediere a acestor cazuri de neconformitate.

2.4. Strategia și planul (planurile) de monitorizare definesc indicatori cantitativi și/sau calitativi care pot:

(a) transmite avertismente timpurii cu privire la orice abatere de la rezultatele așteptate sau pot oferi garanția că rezultatele așteptate vor fi atinse, astfel cum este prevăzut;

(b) oferi informații despre rezultatele nedorite;

(c) sprijini procesul decizional.

3. Culegerea și analizarea informațiilor

3.1. Culegerea și analizarea informațiilor se efectuează în conformitate cu strategia, cu prioritățile și cu planul (planurile) definite în scopul monitorizării.

3.2. Pentru fiecare indicator menționat la punctul 2.4 se efectuează următoarele activități:

- (a) culegerea informațiilor necesare;
- (b) o evaluare prin care să se stabilească dacă procesele, procedurile și măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor sunt puse în aplicare în mod corect;
- (c) o verificare prin care să se stabilească dacă procesele, procedurile și măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor sunt eficace și obțin rezultatele scontate;
- (d) o evaluare prin care să se stabilească dacă sistemul de gestionare, în ansamblul său, este aplicat în mod corect și obține rezultatele scontate;
- (e) o analiză și o evaluare a cazurilor de neconformitate identificate în ceea ce privește literele (b), (c) și (d), precum și identificarea cauzelor lor.

4. Elaborarea unui plan de acțiune

4.1. În ceea ce privește cazurile de neconformitate identificate considerate ca fiind inacceptabile, se elaborează un plan de acțiune. Acest plan:

- (a) conduce la punerea în aplicare corectă a proceselor, a procedurilor și a măsurilor tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor, astfel cum este specificat; sau
- (b) îmbunătățește procesele, procedurile și măsurile tehnice, operaționale și organizaționale în materie de control al riscurilor; sau
- (c) identifică și pune în aplicare măsuri suplimentare de control al riscurilor.

4.2. Planul de acțiune include, în special, următoarele informații:

- (a) obiectivele și rezultatele scontate;
- (b) măsurile corective și/sau preventive necesare;
- (c) persoana responsabilă cu punerea în aplicare a acțiunilor;
- (d) termenele prevăzute pentru punerea în aplicare a acțiunilor;
- (e) persoana responsabilă cu evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planul de acțiune, în conformitate cu secțiunea 6;
- (f) o evaluare a impactului planului de acțiune asupra strategiei, a priorităților și a planului (planurilor) în materie de monitorizare.

4.3. Pentru a gestiona siguranța la nivelul interfețelor, întreprinderea feroviară, administratorul de infrastructură sau entitatea responsabilă cu întreținerea decide, cu acordul celorlalți actori implicați, cine este responsabil de punerea în aplicare a planului de acțiune necesar sau a unor părți ale acestuia.

5. Punerea în aplicare a planului de acțiune

5.1. Planul de acțiune definit în secțiunea 4 este pus în aplicare astfel încât să se corecteze cazurile de neconformitate identificate.

6. Evaluarea eficacității măsurilor cuprinse în planul de acțiune

6.1. Aplicarea corectă, caracterul adecvat și eficacitatea măsurilor identificate în planul de acțiune sunt verificate folosind același proces de monitorizare descris în Diagrama procesului de monitorizare.

6.2. Evaluarea eficacității planului de acțiune include, în special, următoarele acțiuni:

(a) verificarea punerii în aplicare corecte a planului de acțiune și a finalizării sale în termenele prevăzute;

(b) verificarea obținerii rezultatului scontat;

(c) o verificare prin care să se stabilească dacă, între timp, condițiile inițiale s-au modificat și dacă măsurile de control al riscurilor definite în planul de acțiune sunt în continuare adaptate circumstanțelor;

(d) o verificare prin care să se stabilească dacă sunt necesare alte măsuri de control al riscurilor.

7. Dovezi privind aplicarea procesului de monitorizare

7.1. Procesul de monitorizare este însoțit de o documentație care dovedește corectitudinea aplicării sale. Această documentație este pusă la dispoziție, în primul rând, în scopuri de evaluare internă. La cerere:

(a) întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură pun această documentație la dispoziția autorității de siguranță;

(b) entitățile responsabile cu întreținerea pun această documentație la dispoziția organismului de certificare. Dacă interfețele sunt gestionate prin intermediul unor contracte, entitățile responsabile cu întreținerea pun această documentație la dispoziția întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură în cauză.

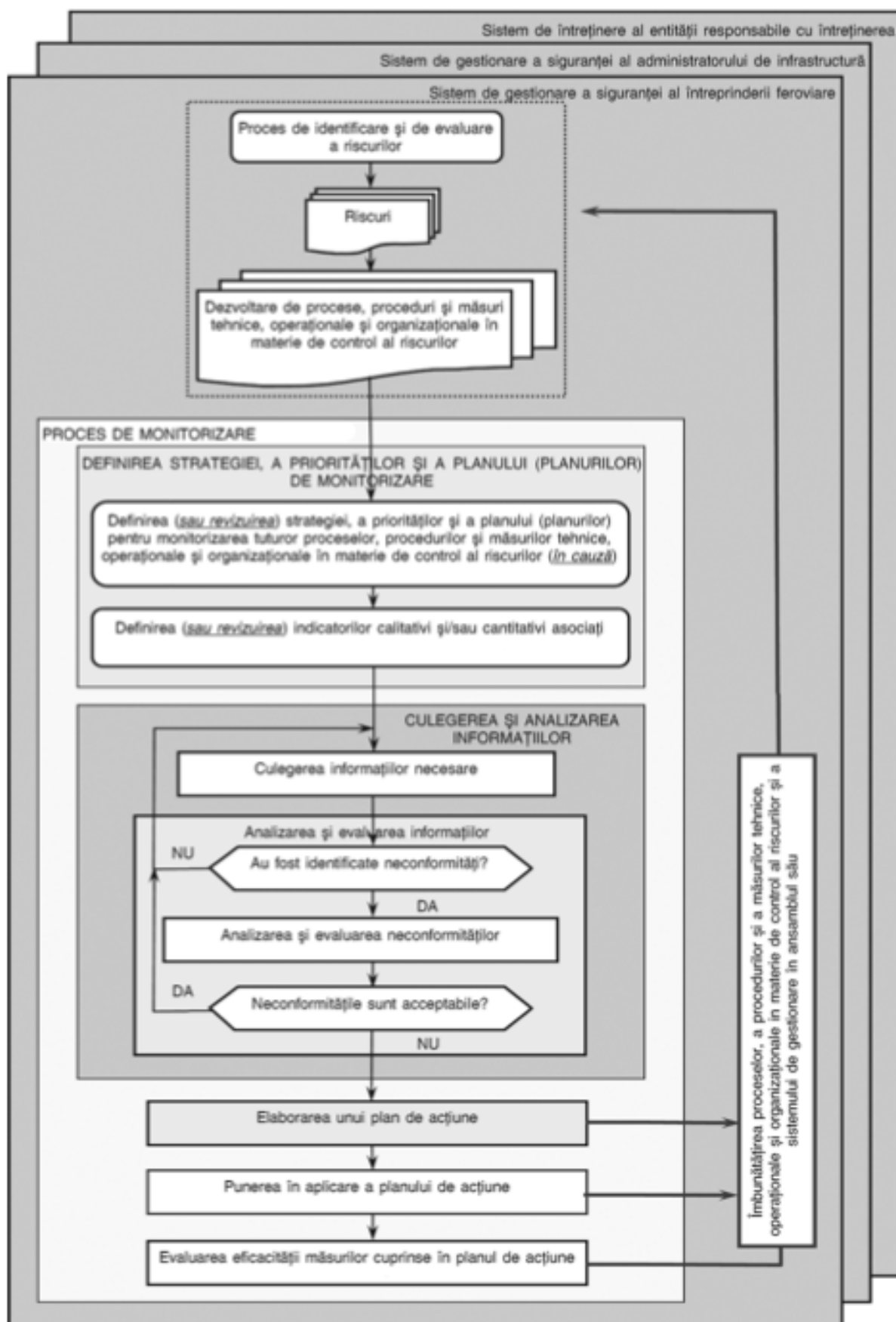
7.2. Documentația produsă în temeiul punctului 7.1 include, în special:

(a) o descriere a organizației și a personalului desemnat pentru a efectua procesul de monitorizare;

(b) rezultatele diferitelor activități ale procesului de monitorizare menționate la articolul 3 alineatul (2) și, în special, deciziile adoptate;

(c) în cazurile de neconformitate identificate care sunt considerate inacceptabile, o listă a tuturor măsurilor necesare care trebuie puse în aplicare pentru obținerea rezultatului prevăzut.

Diagrama procesului de monitorizare



Nota de fundamentare

la proiectul hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentelor cu referire la metodele de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și de monitorizare pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea (nr. unic 205/MIDR/2025)

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
2.1 Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 și art. 91 alin. (1) și (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Subsecvent, proiectul este elaborat în scopul realizării acțiunii nr.273 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.841/2024.
2.2 Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Actualmente în cadrul Î.S. „Calea Ferată din Moldova” este instituit un algoritm de reglementare internă a siguranței feroviare. Acesta este creat pe baza de instrucțiuni interne și reglementat tehnic de fiecare întreprindere, conform tehnologiei științifice recunoscută în conformitate cu acordurile de conlucrare a operatorului național de transport cu omologii din statele vecine și în special tratatele la care Republica Moldova și statele vecine sunt parte. În cadrul angajamentului RM de transpunere a cadrului normativ european în domeniul transportului feroviar a fost aprobat Codul transportului feroviar nr. 19/2024, care definește norme cu privire la independența de administrare a infrastructurii feroviare, accesul operatorilor la aceasta, condițiile de activitate a întreprinderilor feroviare, condițiile de tarificare, modul de alocare a capacităților de utilizare a infrastructurii, rolul organului de reglementare a pieței transportului feroviar, obligațiile de întreținere a infrastructurii, condițiile de organizare a transportului feroviar, cerințe față de personalul în domeniu, siguranța feroviară, materialul rulant feroviar, investigarea accidentelor și incidentelor și certificarea mecanicilor. Siguranța feroviară este pilonul succesului activității, pe care este pus accentul special de reglementare a Guvernului. În acest sens, Guvernul are obligația să aprobe metode de siguranță privind sistemul de management al siguranței.
3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse
3.1 Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
Proiectul prevede aprobarea a două Regulamente, care vizează aprobarea cadrului normativ necesar reglementării metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și de monitorizare pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea. Primul regulament stabilește metodele de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și cuprinde cerințe cu referire la întreprinderile feroviare și administratorul de infrastructură. Acestea trebuie să-și instituie propriile sisteme de management al siguranței, care conțin date cu referire la personalul de conducere, modul de întocmire a documentului de siguranță, măsuri pentru abordarea riscurilor, obiectivele de siguranță, resurse, formare a personalului, informarea și comunicarea, documente informative, actualizarea, controlul documentelor informative, planificarea și controlul operațiunilor, gestionarea activelor, gestionarea situațiilor de urgență, monitorizarea, auditul intern, analize și îmbunătățirea continuă. Cel de al doilea regulament stabilește metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile

cu întreținerea. Acesta cuprinde norme cu privire la planurile de siguranță, priorități de monitorizare, analiza informațiilor, elaborarea planurilor de acțiuni și evaluarea eficacității planurilor de acțiune.
3.2 Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
O opțiune alternativă este „de a nu face nimic”. Această opțiune ar fi viabilă, dacă anterior, la nivel de Guvern sau Parlament ar fi fost aprobate cerințele privind sistemele de management al siguranței.
Dar, aceste norme nu sunt reglementate la nivel normativ. Din acest motive, apare necesitatea de intervenție a statului.
4. Analiza impactului de reglementare
4.1 Impactul asupra sectorului public
Proiectul nu are impact asupra sectorului public.
4.2 Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul nu implică cheltuieli din bugetul de stat.
4.3 Impactul asupra sectorului privat
Proiectul nu are impact asupra sectorului privat din motiv că la nivel de Î.S. „Calea Ferată din Moldova” deja există sistem de management al siguranței, care va trebui de oficializat în alt format, reglementat de proiectul hotărârii Guvernului în cauză.
4.4 Impactul social
Proiectul nu are impact social.
4.4.1 Impactul asupra datelor cu caracter personal
Proiectul nu are impact asupra datelor cu caracter personal.
4.4.2 Impactul asupra echității și egalității de gen
Proiectul nu are impact asupra egalității și egalității de gen.
4.5 Impactul asupra mediului
Proiectul nu are impact asupra mediului.
4.6 Alte impacturi și informații relevante
-
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1 Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul transpune următoarele actele europene:
- Regulamentul delegat (UE) al Comisiei 2018/762 din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei, CELEX: 3A32018R0762, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L129 din 25.05.2018;
- Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 februarie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, CELEX: 32012R1078, , publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L320 din 17.11.2012.
5.2 Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului actului normativ a fost plasat pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14096).
Proiectul fost supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și a fost plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice (https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-de-consultare-

[publica-a-proiectului-de-hotarare-cu-privire-la-aprobarea-metodelor-de-siguranța-privind-cerintele-sistemului-de-management-al-siguranței-feroviare-si-de-monitorizare-pe-care-trebuie-sa-o-aplice-intreprinderile-feroviare-administratorii-de-infrastructura-si-entitatile-responsabile-cu-intretinerea/14096](#)).

Proiectul fost avizat de următoarelor instituții:

- Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-126-3795 din 04 aprilie 2025);
- Ministerul Finanțelor (nr. 07/5-03/165/517 din 08.04.2025);
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (17-1073 din 08.04.2025);
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale (nr. 07/1562 din 27.03.2025);
- Ministerul Afacerilor Interne (38/1288 din 10.04.2025; nr. 38/1659 din 12.05.2025);
- Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (nr. 19/5-726 din 03 aprilie 2025);
- Grupul de lucru al Comisie de stat pentru reglementarea activității de întreținător (nr. 38-78-3633 din 02 aprilie 2025);
- Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-2234 din 31.03.2025);
- Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (H-4/689 din 09.04.2025);
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (nr. 20 din 25.03.2025);
- Agenția Feroviară (nr. 01-132 din 15.05.2025).

Proiectul de act normativ a fost supus expertizării de către:

- Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/8299 din 19.05.2025, Raportul nr. EHG25/10571 din 19.05.2025);
- Ministerul Justiției (nr. 04/2-4694 din 22.05.2025).

7. Concluziile expertizelor

Prin demersul nr. 06/2/8299 din 19.05.2025, a fost prezentat Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/10571 din 19.05.2025 care concluzionează următoarele.

În nota de fundamentare se menționează că: „*Siguranța feroviară este pilonul succesului activității pe care este pus accentul special de reglementare a Guvernului. În acest sens, Guvernul are obligația să aprobe metode de siguranță privind sistemul de management al siguranței*”.

Astfel, „*proiectul prevede aprobarea a două Regulamente, care vizează aprobarea cadrului normativ necesar reglementării metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și de monitorizare pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea*”.

La fel, în nota de fundamentare la compartimentul „*Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative*” se menționează că: „*Proiectul nu implică cheltuieli din bugetul de stat*”.

În final, menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.

Proiectul hotărârii a fost supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind recepționat avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-4694 din 22.05.2025.

Majoritatea obiecțiilor și propunerilor au fost luate în considerare la definitivarea proiectului.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

În urma aprobării proiectului nu va trebui de modificat cadrul normativ secundar.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru implementarea normelor proiectului, vor fi revizuite actele interne ale Î.S. “Calea Ferată din Moldova”.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentelor cu referire la metodele de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și de monitorizare pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea (205/MIDR/2025)

Instituția	Nr.crt.	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi (nr. 20 din 25.03.2025)	1	Lipsă de propuneri și obiecții.	Se ia act.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (nr. 07/1562 din 27.03.2025)	2	Comunică susținerea proiectului fără obiecții și propuneri.	Se ia act.
Agenția Proprietății Publice (nr. 05-04-2234 din 31.03.2025)	3	Lipsa de obiecții.	Se ia act.
Grupul de lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător	4	<i>Comentarii, recomandări</i> Proiectul este elaborat în procesul de armonizare, ceea ce presupune că preluarea limbajului din Regulamentul UE poate rezulta în norme vagi, care necesită corelare cu prevederile în vigoare ale cadrului normativ național și mai multe detalii pentru a asigura înțelegerea și aplicarea corectă a drepturilor și obligațiilor stipulate. Astfel în proiect, în special în „cerințele sistemului de management al siguranței”, se impun o serie de obligații și cerințe expuse într-un limbaj ambiguu și vag, care poate crea multiple situații	Se acceptă, proiectul a fost parțial redactat.

(nr. 38-78-3633 din 02 aprilie 2025)		de abuz sau eschivări. O mare parte din aceste cerințe nu este clar cum sau în ce formă se realizează în practică și nu se indică cumva care ar fi gradul satisfăcător de realizare, corespunzător nu este prevăzut cum se poate stabili că în realitate cerințele sunt respectate sau performanța solicitată a fost atinsă. Exemple de obligații/cerințe - organizația „asigură resurse necesare pentru funcționare sistemului de siguranță”, organizația „asigură canale adecvate de comunicare”, „instituie măsuri pentru întoarcerea la muncă a personalului în urma accidentelor” sau „asigură un program de formare pentru personal” fără a clarifica modul în care „se asigură”, în plus se indică că programul trebuie să fie de durată și frecvență „adecvată”. În hotărâre se prevede că proiectul intră în vigoare după 3 luni de la publicare. Acest termen nu a fost argumentat și examinat cumva, în special în lipsa mențiunii unui proces consultativ cu Î.S. Căile Ferate și alți agenți economici relevanți. Luând în calcul cerințele destul de vaste și obligația de a dezvolta nu doar un set de documente interne, dar și de a asigura într-un mod distinct organizarea unor procese și a resurselor umane, considerăm judicios de a revizui termenul propus, în comun cu Î.S. Căile ferate și alți actori care trebuie să fie implicați în sistemul de siguranță feroviară. <i>Concluzia</i> Nota de fundamentare conține suficiente informații pentru a stabili de principiu necesitatea și oportunitatea intervenției, cu toate că la unele compartimente nu este prezentat răspuns la toate întrebările sau informația prezentată nu este completă, astfel nota corespunde parțial cu cerințele metodologice prevăzute de Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.	
Centrul de Armonizare a Legislației (nr. 31/02-126-3795 din 04 aprilie 2025)	5	Ținând cont de recente modificări operate la Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, în conformitate cu HG nr. 447/2024, în temeiul pct. 33 și 34, clauzele de armonizare urmează a fi modificate și expuse în următoarea redacție pentru fiecare Regulament separat: 1. „Prezentul Regulament transpune Regulamentul delegat (UE) al Comisiei 2018/762 din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei, CELEX: 32018R0762, publicat în	Se acceptă, redactat.

		Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L129 din 25.05.2018, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul delegat (UE) 2020/782 al Comisiei din 12 iunie 2020” 2. „Prezentul Regulament transpune Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 februarie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, CELEX: 32012R1078, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L320 din 17.11.2012”	
	6	La compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare: - Regulamentul delegat (UE) al Comisiei 2018/762 din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei, CELEX: 32018R0762, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L129 din 25.05.2018, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul delegat (UE) 2020/782 al Comisiei din 12 iunie 2020 și Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 februarie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, CELEX: 32012R1078, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L320 din 17.11.2012.	Se acceptă, redactat.
	7	La compartimentul 3 din ambele tabele de concordanță se va indica gradul general de compatibilitate ”<i>compatibil</i>”.	Se acceptă, redactat.
	8	În compartimentul 8 al Tabelului de concordanță pentru Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 februarie 2012 la art. 5, pct. 5 – 7 și art. 6 se va substitui ” <i>Nu este compatibil</i>” cu ”<i>Norme UE neaplicabile</i>”.	Se acceptă, redactat.
Ministerul Dezvoltării Economice și	9	<i>Anexa nr.2 la Regulamentul de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare:</i>	Se acceptă, redactat.

Digitalizării (nr. 17-1073 din 08.04.2025)		Sintagma „ <i>orice alte cerințe relevante</i> ” prevăzută la pct.5.1.2, 5.2.3 este vagă și nu stabilește o definiție clară, ceea ce poate crea incertitudine juridică. În acest context, se impune definirea clară a acesteia sau o referință concretă la un act normativ care să stabilească criteriile de aplicare.	
	10	Potrivit pct.7.1.1 lit.b) accidentele și incidentele trebuie să fie raportate organismelor naționale, dacă este cazul. Având în vedere că această formulare este incertă și poate duce la interpretări subiective, se impune necesitatea specificării clare a criteriilor care determină caracterul obligatoriu al raportării, precum și indicarea expresă a entităților competente care trebuie notificate.	Se acceptă, redactat.
	11	Totodată, potrivit pct.7.1.2 lit.(a) organizația se asigură că, recomandările autorității naționale de siguranță, ale organismului național de anchetă și cele care rezultă din investigațiile interne sau ale sectorului sunt evaluate și implementate dacă sunt adecvate sau obligatorii. Distincția dintre „ <i>adecvat</i> ” și „ <i>obligatoriu</i> ” este neclară ceea ce poate genera incertitudine juridică. Dat fiind că implementarea recomandărilor este obligatorie atunci când acestea sunt impuse prin lege sau reglementări speciale, în cazul recomandărilor fără caracter obligatoriu se impune stabilirea unor criterii obiective de evaluare, pentru a asigura aplicabilitatea acestora în mod transparent și predictibil.	Se acceptă, redactat.
	12	<i>Anexa la Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea:</i> Pct. 4.1 prevede că pentru cazurile de neconformitate identificate considerate ca fiind inacceptabile se elaborează un plan de acțiune, însă nu sunt prevăzute criterii obiective pentru a stabili cazurile în care o neconformitate poate fi calificată drept „ <i>inacceptabilă</i> ”. În acest sens, pentru a asigura aplicarea uniformă și previzibilă a normei, se impune introducerea unor criterii clare de clasificare a neconformităților ca fiind inacceptabile.	Se acceptă, au fost efectuate modificări la pct. 6.2 din Regulamentul privind metoda de siguranță pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea.
Ministerul Finanțelor (nr. 07/5- 03/165/517 din 08.04.2025)	13	Potrivit <i>pct.3 din Anexa nr.1</i> la proiectul hotărârii, „ <i>organismul de certificare a siguranței</i> ” este organismul responsabil de emiterea unui certificat de siguranță, și anume autoritatea de siguranță - Agenția Feroviară. Prin urmare, nu este clar la care „ <i>organizație</i> ” se face referință în <i>Anexa nr.1</i> la proiectul Regulamentului, respectiv, noțiunile utilizate în cele două <i>Anexe</i> se propune a fi aduse în concordanță, întru a evita interpretarea eronată a prevederilor proiectului.	Se acceptă, redactat. De menționat că în cadrul primei anexe, organizația este întreprinderea feroviară, iar în a doua anexă organizația este administratorul infrastructurii.

		În concluzie, Ministerul Finanțelor este disponibil de a examina repetat proiectul hotărârii, în urma perfectării acestuia prin prisma obiecțiilor formulate.	
Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (nr. H-4/689 din 09.04.2025)	14	Lipsă de obiecții.	Se ia act.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/1288 din 10.04.2025)	15	Lipsă de obiecții sau propuneri.	Se ia act.
Inspectoratul General pentru Situații Excepționale (nr. 19/5-726 din 03 aprilie 2025)	15	Susține promovarea proiectului.	Se ia act.
Ministerul Afacerilor Interne (nr. 38/1659 din 12.05.2025)	16	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Agencia Feroviară (nr. 01-132 din 15.05.2025)	17	Reieșind din proiectul de hotărâre cu privire la reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (număr unic 320/APP/2025), autor – Agenția Proprietății Publice, se preconizează „reorganizarea Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” prin dezmembrarea (separarea) Societății pe Acțiuni „CFM Pasageri și Marfă”. Astfel, „entitățile responsabile de întreținere” vor fi în cadrul celor două întreprinderi. Din aceste considerente, se propune ca, sintagma „entitățile responsabile de întreținere” să fie exclusă din textul proiectului de Hotărâre de Guvern, inclusiv al Anexelor.	Nu se acceptă. În proiect, se face referință inclusiv la entitățile responsabile de întreținerea materialului rulant, care pot funcționa distinct de administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare de transport.

	18	În pct. 4.5.1.2 ale Anexelor nr. 1 și 2 la Regulamentul de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare, se propune de înlocuit sintagma „autorității sau autorităților naționale de siguranță competente” cu sintagma „Autorității Feroviare”, astfel cum e stipulat în articolul 90 alineatul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, la care se face trimitere în punctele menționate;	Nu se acceptă, la pct. 3 din proiectul Regulamentului de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare este indicat că autoritatea de siguranță este Agenția Feroviară. Subsecvent, conform art. 4 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, Agenția Feroviară (Autoritatea Feroviară) este desemnată în calitate de autoritate de siguranță.
	19	Pct. 7.1.1 lit. (b) al Anexei nr. 1 la Regulamentul de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare, se propune a fi în următoarea redacție: „raportate autorității de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi și/sau organismelor naționale din alte state, dacă este cazul”, pentru a nu exclude necesitatea raportării către autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, în cazul raportării către organismele naționale din alte state.	Nu se acceptă. Pe teritoriul Republicii Moldova circulă inclusiv material rulant înregistrat în alte state. În cazul producerii unor accidente și incidente cu implicarea materialului rulant evocat, întreprinderea feroviară li autoritatea pentru investigarea accidentelor și incidentelor trebuie să notifice autoritățile competente din statul unde este înregistrat materialul rulant.
Expertizare			
Ministerul Justiției (04/2-4694 din 22.05.2025)	20	Potrivit notei de fundamentare, proiectul de hotărâre este elaborat în temeiul Anexei X la capitolul 15 (Transporturi) din titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014, ratificat prin Legea nr. 112/2014 și art. 91 alin. (1) și (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Subsecvent, proiectul este elaborat în scopul realizării acțiunii nr. 273 din Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024.	Se acceptă parțial, redactat. Întreținerea nu se referă exclusiv la infrastructură. Entitățile de întreținere pot și persoane juridice, care au în responsabilitate mentenanța și reparația materialului rulant.

	Astfel, proiectul prevede aprobarea a două Regulamente, care vizează aprobarea cadrului normativ necesar reglementării metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și de monitorizare pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea. Raționamentele expuse de inițiator în notă reflectă motivul emiterii actului normativ, cerințele care au impus intervenția normativă și finalitățile urmărite. Totodată, menționăm că, în conformitate cu prevederile art. 30 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, nota de fundamentare urmează a fi completată cu argumente suplimentare asupra tuturor soluțiilor propuse în proiectul actului normativ. Prin urmare, autorul proiectului va reconsidera nota de fundamentare, argumentele fiind ajustate la proiectul actului normativ respectiv. Or, în cazul apariției unor eventuale neclarități la interpretarea și aplicarea noilor prevederi, argumentele inserate în notă ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul, dar și scopul ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale, care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ. Pe plan redacțional, în raport cu normele de tehnică legislativă, menționăm despre necesitatea reformulării proiectului actului normativ în corespundere cu cerințele de calitate a normelor juridice. Cu referire la denumirea proiectului, se recomandă substituirea cuvintelor „aprobarea metodelor” cu cuvântul „metodele”, întrucât prin proiect nu se propune aprobarea metodelor, dar a regulamentelor. Totodată, în finalul denumirii se va suplini cu cuvântul „infrastructurii”, în vederea concretizării acesteia (valabil pentru denumirea regulamentului de la subpct. 1.2 și de la anexa nr. 2 la proiectul hotărârii, precum și pct. 3 și 5 din anexa nr. 2 la proiectul hotărârii).	
21	La pct. 3, pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ recomandăm de substituit textul „după 3 luni” cu textul „la expirarea a 3 luni”.	Se acceptă, redactat.
22	Sub aspectul stilului de redactare, semnalăm că conținutul normativ al regulamentelor urmează a fi grupat în elemente structurale conform prevederilor art. 53 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. De asemenea, la numerotarea elementelor structurale de bază se va ține cont de prevederile art. 52 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, care stabilește că, „Pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerotează prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe,	Se acceptă, redactat.

		până la gradul de detaliere necesar”. Totodată, se va ține cont că, unicele subpuncte nu se numerotează, dar se expun în cadrul punctului ca o prevedere unică.	
	23	La anexa nr. 1 la hotărârea Guvernului: La pct. 1 cuvintele „Prezentul regulament” se va substitui cu denumirea completă a Regulamentului, după care în paranteză se va indica abrevierea acestuia, după cum urmează: „(în continuare - Regulament)”. Observația dată este valabilă și pentru pct. 1 al anexei nr. 2 la hotărâre.	Se acceptă, redactat.
	24	Pe tot parcursul textului anexei nr. 1 la Regulament se va asigura că termenul „organizația” corespunde terminologiei utilizate în legislația națională privind transportul feroviar (valabil și pentru anexa nr. 2 la Regulament).	Se acceptă, au fost redactate punctele 1.1 la anexele 1 și 2 la proiectul Regulamentului de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare.
	25	La pct. 5 din anexa nr. 1 la Regulament, care transpune pct. 5 din Anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2018/762, se va ține cont că acesta este intitulat „Funcționare”, dar nu „Exploatarea” (valabil și pentru pct. 5 din anexa nr. 2 la Regulament).	Nu se acceptă. Punctul 5 din Anexele nr. I și II la Regulamentul delegat (UE) 2018/762, este intitulat ca “EXPLOATAREA”.
	26	În scopul redării unei clarități intenției normative propuse la subpct. 5.3.3 din anexa nr. 1 la Regulament, recomandăm reformularea textului, păstrând succesiunea logică a ideilor. Tot aici, textul „punctele 5-6” se va substitui cu textul „punctele 5 și 6”, deoarece cratima se utilizează în cazul enumerării a mai mult de două elemente structurale consecutive (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).	Se acceptă, redactat.
	27	În anexa nr. 2 la Regulament, la subpct. 2.2.1, pentru îmbunătățirea calității actului normativ, propunem revizuirea utilizării parantezelor	Se acceptă, redactat.
	28	La anexa nr. 2 la hotărârea Guvernului: Recomandăm de a revizui lista noțiunilor propuse, or, unele nu se regăsesc în textul actului normativ (a se vedea noțiunile „sistem de gestionare”, „sistem de gestionare a infrastructurii”).	Parțial se acceptă. Noțiunile sunt preluate din Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 și Directiva 2004/49/CE. Noțiunea “sistem de gestionare a infrastructurii”.
	29	Complementar, pentru asigurarea unui stil juridic specific normativ și în vederea respectării normelor de tehnică legislativă referitoare la anexe, sugerăm identificarea Diagramei procesului de monitorizare ca element constitutiv al actului normativ.	Se acceptă parțial. Se va examina identificarea Diagramei la pregătirea proiectului pentru publicare în Monitorul Oficial.

Centrul Național Anticorupție (nr. 06/2/8299 din 19.05.2025, raport nr. EHG25/10571 din 19.05.2025)	30	În nota de fundamentare se menționează că: „Siguranța feroviară este pilonul succesului activității pe care este pus accentul special de reglementare a Guvernului. În acest sens, Guvernul are obligația să aprobe metode de siguranță privind sistemul de management al siguranței”. Astfel, „proiectul prevede aprobarea a două Regulamente, care vizează aprobarea cadrului normativ necesar reglementării metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și de monitorizare pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea”. La fel, în nota de fundamentare la compartimentul „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” se menționează că: „Proiectul nu implică cheltuieli din bugetul de stat”. În final, menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție.	Se ia act.
--	-----------	---	-------------------

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU