



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

cu privire la aprobarea Metodei de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar

În temeiul art. 91 alin. (1) și (10) și art. 104 alin. (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, Guvernul **HOTĂRĂȘTE**:

Prezenta hotărâre transpune integral:

Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 121 din 3.5.2013, CELEX: 32013R0402, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L121 din 03.05.2013, așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1136 al Comisiei din 13 iulie 2015.

- 1.** Se aprobă Metoda de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar (se anexează).
- 2.** Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
- 3.** Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de 3 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. De la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se acordă o perioadă de tranziție de 24 de luni pentru punerea în aplicare a criteriilor aplicabile solicitanților de capacități de infrastructură feroviară.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

METODA DE SIGURANȚĂ

pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar

I. OBIECT

1. Prezenta Metodă stabilește o metodă de siguranță (MS) revizuită pentru evaluarea și aprecierea riscurilor, în conformitate cu art. 91 alin. (1) pct. 1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
2. Prezenta Metodă facilitează accesul la piața serviciilor de transport feroviar prin armonizarea:
 - 2.1. proceselor de management al riscului utilizate pentru a aprecia impactul schimbărilor asupra nivelurilor de siguranță și asupra respectării cerințelor de siguranță;
 - 2.2. schimbului de informații legate de siguranță între diferiți actori din sectorul feroviar, pentru gestionarea siguranței la nivelul diferitelor interfețe care pot exista în cadrul acestui sector;
 - 2.3. probelor care rezultă din aplicarea unui proces de management al riscului.

II. DOMENIU DE APLICARE

3. Prezenta Metodă se aplică părții care înaintea propunerii, astfel cum este definită la punctul 9.11, atunci când aceasta aduce eventuale schimbări sistemului feroviar al Republicii Moldova.

Aceste schimbări pot fi de ordin tehnic, operațional sau organizațional. În ceea ce privește schimbările organizaționale, numai schimbările care ar putea avea un impact asupra proceselor operaționale sau de întreținere sunt luate în considerare conform normelor prevăzute la punctele 9 – 11.

4. Atunci când, pe baza evaluării efectuate în temeiul criteriilor stabilite la punctele 10.1 – 10.6;
 - 4.1. schimbarea este considerată semnificativă, se aplică procesul de management al riscului prevăzut la punctele 12-13;
 - 4.2. schimbarea este considerată nesemnificativă, este suficientă păstrarea documentației adecvate pentru justificarea deciziei.

5. Prezenta Metodă se aplică, de asemenea, subsistemelor structurale cărora li se aplică Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024:

- 5.1. dacă specificațiile tehnice de interoperabilitate (în continuare - STI) relevante impun aprecierea riscurilor; în acest caz STI precizează, dacă este cazul, ce părți din prezenta Metodă se aplică;
- 5.2. dacă schimbarea este semnificativă în conformitate cu punctul 11, procesul de management al riscului prevăzut la punctele 13-14 se aplică în timpul punerii în funcțiune a subsistemelor structurale, pentru a asigura integrarea în siguranță a acestora într-un sistem existent, în temeiul pct. 69 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, Hotărârea Guvernului nr.

725/2024.

6. Aplicarea prezentei Metode în cazul menționat la punctul 5.2. nu trebuie să ducă la cerințe care contravin celor prevăzute în STI-urile relevante. Dacă apar asemenea contradicții, partea care înaintează propunerea informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, după care acesta poate decide să solicite revizuirea STI-urilor în conformitate cu punctele 18-28 sau cu punctele 29-31 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 sau o derogare în conformitate cu punctele 18-21 din Hotărârea Guvernului respectivă.

7. Sistemele feroviare excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului privind siguranța feroviară, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 cu pct. 3-8 sunt excluse și din domeniul de aplicare al prezentei Metode.

III. DEFINIȚII

8. În sensul prezentei Metode, se aplică definițiile stabilite la Codul transportului feroviar nr.19/2022, Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, și Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.

Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:

8.1. *risc* – înseamnă frecvența cu care se produc accidentele și incidentele care provoacă daune (cauzate de un pericol) și gradul de gravitate al respectivelor daune;

8.2. *analiză de risc* – înseamnă utilizarea sistematică a tuturor informațiilor disponibile pentru a identifica pericolele și a estima riscul;

8.3. *evaluarea riscurilor* – înseamnă o procedură bazată pe analiza de risc, prin care se stabilește dacă s-a obținut un nivel de risc acceptabil;

8.4. *aprecierea riscurilor* – înseamnă procesul global care cuprinde o analiză de risc și o evaluare a riscurilor;

8.5. *siguranță* – înseamnă lipsa unui risc inacceptabil de producere a unor daune;

8.6. *managementul riscului* – înseamnă aplicarea sistematică a unor politici, proceduri și practici de gestionare în executarea sarcinilor de analizare, evaluare și controlare a riscurilor;

8.7. *interfețe* – înseamnă toate punctele de interacțiune pe durata unui ciclu de viață al unui sistem sau subsistem, inclusiv exploatarea și întreținerea acestuia, în care actori diferiți din sectorul feroviar conlucrează în vederea gestionării riscurilor;

8.8. *actori* – înseamnă toate părțile care sunt implicate, direct sau prin angajamente contractuale, în aplicarea prezentei Metode;

8.9. *cerințe de siguranță* – înseamnă caracteristicile de siguranță (calitative sau cantitative sau, atunci când este necesar, atât calitative, cât și cantitative) necesare pentru proiectarea, exploatarea (inclusiv norme de exploatare) și întreținerea unui sistem pentru a respecta obiective de siguranță stabilite prin lege sau la nivel de companie;

8.10. *măsuri de siguranță* – înseamnă o serie de acțiuni care fie reduc frecvența apariției unui pericol, fie atenuează consecințele acestuia, pentru a obține și/sau a menține un nivel acceptabil de risc;

8.11. *partea care înaintează propunerea* – înseamnă una dintre entitățile următoare:

8.11.1 o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură care implementează măsuri de control al riscurilor în conformitate cu punctele 5-10 din Regulamentul Hotărârii Guvernului nr. 725/2024;

8.11.2 o entitate responsabilă cu întreținerea care implementează măsuri în conformitate cu punctele 81-99 din Hotărârea Guvernului nr. 725/2024;

8.11.3. o entitate contractantă sau un producător care invită un organism notificat să aplice procedura de verificare „CE” în conformitate cu punctele 57, 58 din Hotărârea Guvernului nr. 725/2024;

8.11.4. un solicitant al unei autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor structurale;

8.12. *raport de evaluare a siguranței* – înseamnă un document care conține concluziile evaluării efectuate de un organism de evaluare asupra sistemului aflat în curs de evaluare;

8.13. *pericol* – înseamnă o situație care ar putea duce la producerea unui accident;

8.14. *organism de evaluare* – înseamnă o persoană, organizație sau entitate externă sau internă, independentă și competentă care realizează o investigație pentru a furniza, pe bază de probe, o opinie cu privire la capacitatea unui sistem de a îndeplini cerințele de siguranță pe care acesta trebuie să le respecte;

8.15. *criterii de acceptare a riscului* – înseamnă termenii de referință pe bază cărora se apreciază acceptabilitatea unui anumit risc; aceste criterii se folosesc pentru a se stabili dacă nivelul unui risc este suficient de scăzut pentru a nu fi necesar să se ia măsuri imediate pentru a-l reduce și mai mult;

8.16. *evidența pericolelor* – înseamnă un document în care se înregistrează și se adnotează pericolele identificate, măsurile aferente, originea pericolelor și trimiterea la organizația care trebuie să le gestioneze;

8.17. *identificarea pericolelor* – înseamnă procesul de găsire, enumerare și caracterizare a pericolelor;

8.18. *principiu de acceptare a riscului* – înseamnă normele folosite pentru a stabili dacă riscul legat de un anumit pericol sau de mai multe este acceptabil sau nu;

8.19. *cod de practică* – înseamnă un ansamblu de norme scrise care, dacă sunt aplicate în mod corect, pot fi folosite pentru a controla un anumit pericol sau mai multe;

8.20. *sistem de referință* – înseamnă un sistem despre care s-a demonstrat în exploatare că are un nivel acceptabil de siguranță și în funcție de care se poate evalua, prin comparație, acceptabilitatea riscurilor unui sistem în curs de evaluare;

8.21. *estimarea riscurilor* – înseamnă procesul utilizat pentru a genera o măsură a nivelului riscurilor analizate și constă în următoarele etape: estimarea frecvenței, analiza consecințelor și integrarea acestora;

8.22. *sistem tehnic* – înseamnă un produs sau un ansamblu de produse, inclusiv proiectarea, implementarea și documentația de asistență; dezvoltarea unui sistem tehnic începe cu specificarea cerințelor aferente și se încheie o dată cu acceptarea sa; deși este avută în vedere proiectarea de interfețe relevante cu comportament uman, operatorii umani și acțiunile acestora nu fac parte dintr-

un sistem tehnic; procesul de întreținere este descris în manualele de întreținere, dar nu face el însuși parte din sistemul tehnic;

8.23. *accident catastrofal* – înseamnă un accident care de regulă afectează un număr mare de persoane și cauzează un număr mare de decese;

8.24. *acceptarea din punctul de vedere al siguranței* – înseamnă statutul acordat schimbării de partea care înaintează propunerea, pe baza raportului de evaluare a siguranței furnizat de organismul de evaluare;

8.25. *sistem* – înseamnă orice parte a unui sistem feroviar supusă unei schimbări, care poate fi de ordin tehnic, operațional sau organizațional;

8.26. *normă națională notificată* – înseamnă orice normă națională notificată de statele membre în temeiul Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârii Guvernului nr. 725/2024;

8.27. *organism de certificare* - înseamnă un organism de certificare astfel cum este definit la punctul 3 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 896/2024;

8.28. *organism de evaluare a conformității* – înseamnă un organism de evaluare a conformității astfel cum este definit la articolul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

8.29. *acreditare* – înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 din Legea nr. 235/2011;

8.30. *organism național de acreditare* – înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 din Legea nr. 235/2011;

8.31. *recunoaștere* – înseamnă o atestare de către un organism național, altul decât organismul național de acreditare, a faptului că organismul de evaluare îndeplinește cerințele stabilite în anexa II la prezenta Metodă pentru a efectua activitatea de evaluare independentă specificată la punctele 15 și 16;

8.32. *defecțiune sistematică* – înseamnă o defecțiune care se produce în mod repetat la anumite combinații de factori sau în anumite condiții de mediu sau de aplicare;

8.33. *eroare sistematică* – înseamnă o eroare inherentă în specificațiile, proiectarea, fabricarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea sistemului în curs de evaluare;

8.34. *barieră* – înseamnă o măsură de control al riscului tehnică, operațională sau organizațională din afara sistemului în curs de evaluare care fie reduce frecvența apariției unui pericol, fie atenuează gravitatea consecințelor potențiale ale acestui pericol;

8.35. *accident critic* – înseamnă un accident care de regulă afectează un număr foarte redus de persoane și care cauzează cel puțin un deces;

8.36. *foarte improbabil* – înseamnă o manifestare a defecțiunii cu o frecvență de maximum 10^{-9} per oră de funcționare;

8.37. *improbabil* – înseamnă o manifestare a defecțiunii cu o frecvență de maximum 10^{-7} per oră de funcționare.

IV. SCHIMBĂRI SEMNIFICATIVE

9. Dacă nu există nicio normă națională notificată care să definească dacă o schimbare este semnificativă sau nu într-un stat membru, partea care înaintează propunerea ține seama de impactul potențial al schimbării în cauză asupra siguranței sistemului feroviar.

Dacă schimbarea propusă nu are niciun impact asupra siguranței, nu este necesară aplicarea procesului de management al riscului descris la punctul 12 și 13.

10. Dacă schimbarea propusă are un impact asupra siguranței, partea care înaintează propunerea decide gradul de importanță al schimbării, prin solicitarea opiniei experților și pe baza următoarelor criterii:

10.1. consecințe în caz de avarie: scenariu pesimist credibil pentru cazul în care sistemul aflat în curs de evaluare suferă o avarie, ținându-se seama de existența barierelor de siguranță din afara sistemului în curs de evaluare;

10.2. elemente noi folosite la implementarea schimbării: se referă atât la aspectele inovatoare din sectorul feroviar, cât și la elementele care reprezintă o noutate pentru organizația care realizează schimbarea;

10.3. complexitatea schimbării;

10.4. monitorizare: incapacitatea de a monitoriza schimbarea realizată de-a lungul întregului ciclu de viață al sistemului și de a lua măsuri adecvate;

10.5. reversibilitate: incapacitatea de reveni la situația sistemului anterioară schimbării;

10.6. adiționalitate: evaluarea gradului de importanță al schimbării, luându-se în considerare toate schimbările recente din domeniul siguranței realizate în sistemul vizat și care nu au fost considerate semnificative.

11. Partea care înaintează propunerea păstrează documentația adecvată pentru a-și justifica decizia.

V. PROCESUL DE MANAGEMENT AL RISCULUI

12. Partea care înaintează propunerea este responsabilă cu aplicarea prezentei Metode, inclusiv cu evaluarea importanței schimbării pe baza criteriilor prevăzute la punctele 9-11, precum și cu realizarea procesului de management al riscului prevăzut în anexa nr.1.

13. Partea care înaintează propunerea se asigură că riscurile introduse de furnizorii și de prestatorii săi de servicii, inclusiv de subcontractanții acestora, sunt de asemenea gestionate în conformitate cu prezenta Metodă. În acest scop, partea care înaintează propunerea poate solicita, prin aranjamente contractuale, ca furnizorii și prestatorii săi de servicii, inclusiv subcontractanții acestora, să participe la procesul de management al riscului prevăzut în anexa nr.1.

VI. EVALUAREA INDEPENDENTĂ

14. Un organism de evaluare efectuează o evaluare independentă a adecvării atât a aplicării procesului de management al riscului prevăzut în anexa nr. 1, cât și a rezultatelor acestuia. Acest organism de evaluare îndeplinește criteriile enumerate în anexa nr. 2. Dacă organismul de evaluare nu este încă desemnat prin legislația existentă la nivelul Uniunii sau la nivel național, partea care înaintează propunerea își numește propriul organism de evaluare într-o etapă cât mai timpurie și mai adecvată a procesului de management al riscului.

15. Pentru a efectua evaluarea independentă, organismul de evaluare:

15.1. se asigură că înțelege în detaliu schimbarea semnificativă, pe baza documentației furnizate de partea care înaintează propunerea;

15.2. efectuează o evaluare a proceselor utilizate pentru gestionarea siguranței și a calității pe durata conceperii și implementării schimbării semnificative, dacă procesele respective nu sunt încă certificate de un organism competent de evaluare a conformității;

15.3. efectuează o evaluare a aplicării proceselor respective privind siguranța și calitatea pe durata conceperii și a implementării schimbării semnificative.

După finalizarea evaluării sale în conformitate cu punctele 15.1., 15.2. și 15.3., organismul de evaluare întocmește raportul de evaluare a siguranței prevăzut la punctele 31-35 și în anexa nr.3.

16. Trebuie evitată dublarea eforturilor în cazul următoarelor evaluări:

16.1. evaluarea conformității sistemului de management al siguranței și a sistemului de întreținere al entităților responsabile cu întreținerea, în conformitate cu cerințele Codului transportului feroviar nr.19/2022 și Regulamentului de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 378/2025;

16.2. evaluarea de conformitate efectuată de un organism notificat astfel cum este definit la articolul 2 din Codul transportului feroviar nr.19/2022 sau de un organism desemnat în conformitate cu pct. 50-56 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.725/2024; și

16.3. orice evaluare independentă efectuată de organismul de evaluare în conformitate cu prezenta Metodă.

17. Fără a aduce atingere legislației Uniunii, partea care înaintează propunerea poate alege autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, dacă autoritatea de siguranță oferă acest serviciu și dacă schimbările semnificative vizează următoarele cazuri:

17.1. un vehicul necesită o autorizație de punere în funcțiune, în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.725/2024;

17.2. un vehicul necesită o autorizație suplimentară de punere în funcțiune, în conformitate cu pct. 84-86 și cu punctele 94-96 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.725/2024 și Regulamentul privind siguranța feroviară, pct. 67 – 69 aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024;

17.3. certificatul de siguranță trebuie actualizat ca urmare a modificării tipului sau extinderii operațiunii, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) și alineatul (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

17.4. certificatul de siguranță trebuie revizuit ca urmare a unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) și alineatul (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

17.5. autorizația de siguranță trebuie actualizată ca urmare a unor modificări substanțiale aduse infrastructurii, sistemului de semnalizare sau sistemelor de aprovizionare cu energie ori în urma unor modificări substanțiale ale principiilor de exploatare și de întreținere ale acestora, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

17.6. autorizația de siguranță trebuie revizuită ca urmare a unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Atunci când schimbările semnificative se referă la un subsistem structural care necesită o autorizație de punere în funcțiune, în conformitate cu punctele 52-55 sau cu punctele 67-70 din Hotărârea Guvernului nr.725/2024, partea care înaintea propunerea poate alege autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, dacă autoritatea de siguranță oferă acest serviciu, cu excepția cazului în care partea care înaintea propunerea a atribuit deja această sarcină unui organism notificat în conformitate cu punctele 52-55 și Anexa nr.4 din Hotărârea Guvernului nr.725/2024.

VII. ACREDITAREA/RECUNOAȘTEREA ORGANISMULUI DE EVALUARE

18. Organismul de evaluare prevăzut la punctele 14-17.6 este

- 18.1. fie acreditat de organismul național pe baza criteriilor definite în anexa nr. 2;
- 18.2. fie recunoscut de organismul de recunoaștere pe baza criteriilor definite în anexa nr. 2;
- 18.3. fie autoritatea națională de siguranță, în temeiul punctului 22.

VIII. APROBAREA ACREDITĂRII SAU A RECUNOAȘTERII

19. Atunci când acordă certificatul de siguranță sau autorizația de siguranță în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 378/2025, autoritatea națională de siguranță aprobă acreditarea sau recunoașterea acordată de un stat membru în conformitate cu punctele 18 – 18.3, ca dovadă a capacității întreprinderii feroviare sau a administratorului de infrastructură de a acționa ca organism de evaluare.

20. Atunci când acordă certificatul unei entități responsabile cu întreținerea, organismul de certificare aprobă acreditarea sau recunoașterea acordată, ca dovadă a capacității entității responsabile cu întreținerea de a acționa ca organism de evaluare.

IX. TIPURI DE RECUNOAȘTERE A ORGANISMULUI DE EVALUARE

21. Pot fi întrebuințate următoarele tipuri de recunoaștere a organismului de evaluare:

- 21.1. recunoașterea de către statul membru a unei entități responsabile cu întreținerea, a unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice;
- 21.2. recunoașterea de către autoritatea națională de siguranță a capacității unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă prin intermediul evaluării și supravegherii sistemului de management al siguranței al unei întreprinderi feroviare sau al unui administrator de infrastructură;
- 21.3. atunci când autoritatea națională de siguranță acționează ca organism de certificare, recunoașterea de către autoritatea națională de siguranță a capacității unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă prin intermediul evaluării și supravegherii sistemului de întreținere al unei entități responsabile cu întreținerea;
- 21.4. recunoașterea de către un organism de recunoaștere desemnat de statul membru a capacității unei entități responsabile cu întreținerea, a unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă.

22. Atunci când statul membru recunoaște autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, statului membru respectiv îi revine responsabilitatea de a se asigura că autoritatea națională de siguranță îndeplinește cerințele stabilite în anexa nr. 2; În acest caz, trebuie să se poată

demonstra că autoritatea națională de siguranță își exercită funcțiile de organism de evaluare în mod independent față de celelalte funcții ale sale.

X. VALABILITATEA RECUNOAȘTERII

23. În cazurile menționate la subpunctele 21.1. și 21.4. și punctul 24, perioada de valabilitate a recunoașterii nu trebuie să depășească 5 ani de la data acordării acesteia:

24. În cazul menționat la subpunctul 22.2.:

24.1. declarația de recunoaștere a unei întreprinderi feroviare sau a unui administrator de infrastructură este afișată pe certificatul de siguranță relevant, la rubrica 5 „Informații privind solicitantul” din formularul armonizat al certificatelor de siguranță prevăzut în anexa nr. 3 la Regulamentul de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 896/2024, și în partea corespunzătoare a autorizațiilor de siguranță;

24.2. perioada de valabilitate a recunoașterii este limitată de valabilitatea certificatului sau a autorizației de siguranță în temeiul căruia (căreia) se acordă; În acest caz, cererea de recunoaștere se înaintează cu ocazia următoarei solicitări de reînnoire sau de actualizare a certificatului sau a autorizației de siguranță.

24.2 perioada de valabilitate a recunoașterii este limitată de valabilitatea certificatului sau a autorizației de siguranță în temeiul căruia (căreia) se acordă; În acest caz, cererea de recunoaștere se înaintează cu ocazia următoarei solicitări de reînnoire sau de actualizare a certificatului sau a autorizației de siguranță.

25. În cazurile menționate la punctul 22.3:

25.1 declarația de recunoaștere a unei entități responsabile cu întreținerea se afișează pe certificatul relevant din formularul armonizat al certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea

25.2. perioada de valabilitate a recunoașterii este limitată de valabilitatea certificatului emis de organismul de certificare în temeiul căruia se acordă; În acest caz, cererea de recunoaștere se înaintează cu ocazia următoarei solicitări de reînnoire sau de actualizare a certificatului respectiv.

XI. SUPRAVEGHEREA EXERCITATA DE ORGANISMUL DE RECUNOAȘTERE

26. Prin analogie cu cerințele de la articolul 8 și 12 din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, organismul de recunoaștere efectuează periodic activități de supraveghere pentru a verifica dacă organismul de evaluare pe care l-a recunoscut continuă să respecte criteriile stabilite în anexa nr. 2 pe durata perioadei de valabilitate a recunoașterii.

27. Dacă organismul de evaluare nu mai respectă criteriile stabilite în anexa nr. 2, organismul de recunoaștere limitează domeniul de aplicare al recunoașterii, suspendă sau retrage recunoașterea, în funcție de gradul de neconformitate.

XII. CRITERII NERIGUROASE ÎN CAZUL ÎN CARE O SCHIMBARE SEMNIFICATIVĂ NU TREBUIE SĂ FIE RECUNOSCUȚĂ RECIPROC

28. Dacă aprecierea riscurilor în cazul unei schimbări semnificative nu trebuie recunoscută reciproc, partea care înaintează propunerea desemnează un organism de evaluare care să respecte cel puțin cerințele referitoare la competență, independență și imparțialitate prevăzute în anexa nr. 2. Rigoarea celorlalte cerințe de la punctul 1 din anexa nr. 2 poate fi redusă în acord cu autoritatea națională de siguranță, în mod nediscriminatoriu.

XIII. NOTIFICAREA NORMELOR NAȚIONALE

29. Agenția organizează evaluări inter pares între organismele de recunoaștere pe baza principiilor stabilite la art. 4, 8, 14 din Legea nr. 235/2011.

30. Agenția organizează, în colaborare cu Cooperarea europeană pentru acreditare (EA), activități de formare privind prezenta Metodă destinate organismelor naționale de acreditare și organismelor de recunoaștere, cel puțin cu ocazia fiecărei revizuirii a prezentei Metode.

XIV. SPRIJIN ACORDAT DE AGENȚIE PENTRU ACREDITAREA SAU RECUNOAȘTEREA ORGANISMULUI DE EVALUARE

31. Organismul de evaluare transmite părții care înaintează propunerea un raport de evaluare a siguranței în conformitate cu cerințele stabilite în anexa nr. 2. Părții care înaintează propunerea îi revine responsabilitatea de a stabili dacă și cum trebuie luate în considerare concluziile din raportul de evaluare a siguranței în scopul acceptării din punctul de vedere al siguranței a schimbării evaluate. Partea care înaintează propunerea aduce justificări și documente cu privire la partea din raportul de evaluare a siguranței cu care nu este, eventual, de acord.

32. În cazul menționat la subpunctul 5.2., în conformitate cu punctul 35 din prezentul capitol, declarația menționată la punctul 36 este aprobată de autoritatea națională de siguranță în cadrul deciziei sale de a autoriza punerea în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor.

33. Fără a aduce atingere la punctele 54 – 55 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, autoritatea națională de siguranță poate să nu solicite verificări suplimentare sau analize suplimentare de risc, cu excepția cazului în care este în măsură să demonstreze existența unui risc substanțial la adresa siguranței.

34. În cazul menționat la subpunctul 5.3., în conformitate cu punctul 35 din prezentul capitol, declarația menționată la punctul 36 este aprobată de organismul notificat responsabil cu eliberarea certificatului de conformitate, cu excepția cazului în care acesta aduce justificări și documente în sprijinul îndoielilor sale referitoare la ipotezele formulate sau la caracterul adecvat al rezultatelor.

35. Atunci când un sistem sau o parte a unui sistem a fost deja acceptat(ă) în urma procesului de management al riscului prevăzut de prezenta Metodă, raportul de evaluare a siguranței rezultat nu este pus la îndoială de niciun alt organism de evaluare responsabil cu realizarea unei noi evaluări a aceluiași sistem. Recunoașterea reciprocă depinde de demonstrarea faptului că sistemul va fi folosit în aceleași condiții funcționale, de exploatare și de mediu ca și sistemul deja acceptat și că s-au aplicat criteriile de acceptare a riscului echivalente.

XV. DECLARAȚIA FĂCUTĂ DE PARTEA CARE ÎNAINTEAZĂ PROPUNEREA

36. Pe baza rezultatelor aplicării prezentei Metode și a raportului de evaluare a siguranței întocmit de organismul de evaluare, partea care înaintează cererea prezintă o declarație scrisă în care afirmă că toate pericolele identificate și riscurile aferente sunt controlate la un nivel acceptabil.

XVI. GESTIONAREA CONTROLULUI RISCURILOR ȘI AUDITURI

37. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură includ audituri ale aplicării prezentei Metode în sistemul lor periodic de audit al sistemului de management al siguranței menționat la articolul 93 alin. (6) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și pct. 22-26 din Regulamentul de siguranță feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.

38. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură includ audituri ale aplicării prezentei Metode în sistemul lor periodic de audit al sistemului de întreținere menționat la punctele 52-55 din Regulamentul de siguranță feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.
39. În cadrul sarcinilor definite la articolul 5 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, autoritatea națională de siguranță supraveghează aplicarea prezentei Metode de către întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea, dar sunt identificate în Registrul național al vehiculelor prevăzut de acesta.
40. organismul de certificare a unei entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă supraveghează aplicarea prezentei Metode de către entitatea responsabilă cu întreținerea.

XVII. FEEDBACK ȘI PROGRESE TEHNICE

41. Fiecare administrator de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară va include în raportul său anual de siguranță, prevăzut la art. 93 alineatul (2) și (6) din Codul transportului feroviar nr. 19 din 2022 și pct. 22 – 26 din Regulamentul de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare din Hotărârea Guvernului nr. 378/2025, un scurt raport privind experiența dobândită în aplicarea prezentei Metode. Acest raport va include și o sinteză a deciziilor luate cu privire la gradul de importanță (semnificativ/nesemnificativ) al schimbărilor efectuate.
42. Fiecare autoritate națională de siguranță prezintă, în raportul său anual privind siguranța prevăzut la articolul 90 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, experiența dobândită de părțile care înaintează propunerile în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode și, dacă este cazul, propria sa experiență.
43. Raportul anual privind întreținerea elaborat de entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, include informații despre experiența entităților responsabile cu întreținerea în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode. Agenția colectează aceste informații în coordonare cu respectivele organisme de certificare.
44. Celelalte entități responsabile cu întreținerea fac, la rândul lor, schimb de experiență cu agenția în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode. Agenția coordonează schimbul de experiență cu aceste entități responsabile cu întreținerea și cu autoritățile naționale de siguranță.
45. Agenția colectează toate informațiile privind experiența dobândită în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode și, dacă este cazul, înaintează recomandări Comisiei în vederea îmbunătățirii prezentei Metode.

ANEXA nr. 1 la Metoda de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar

I. PRINCIPII GENERALE APLICABILE PROCESULUI DE MANAGEMENT AL RISCULUI

1. Principii și obligații generale

- 1.1. Procesul de management al riscului pornește de la o definire a sistemului evaluat și cuprinde următoarele activități:

- 1.1.1. procesul de apreciere a riscurilor, care identifică pericolele, riscurile, măsurile de siguranță aferente și cerințele de siguranță rezultante care trebuie îndeplinite de sistemul evaluat;
- 1.1.2. demonstrarea respectării de către sistem a cerințelor de siguranță identificate; și
- 1.1.3. gestionarea tuturor pericolelor identificate și măsurile de siguranță aferente.

Procesul de management al riscului este iterativ și este descris în diagrama din appendice. Procesul se sfârșește după ce se demonstrează că sistemul respectă toate cerințele de siguranță necesare pentru a accepta riscurile aferente pericolelor identificate.

1.2. Procesul management al riscului include activități adecvate de asigurare a calității și este desfășurat de personal competent. Procesul este evaluat în mod independent de unul sau mai multe organisme de evaluare.

1.3. Partea care înaintează propunerea, responsabilă cu procesul de management al riscului, menține o evidență a pericolelor în conformitate cu pct. 8 – 9.

1.4. Actorii care utilizează deja metode sau instrumente de apreciere a riscurilor pot continua să le aplice dacă acestea sunt compatibile cu dispozițiile prezentei Metode și dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- 1.4.1. metodele sau instrumentele de apreciere a riscurilor sunt descrise în cadrul unui sistem de management al siguranței aprobat de o autoritate națională de siguranță; sau
- 1.4.2. metodele sau instrumentele de apreciere a riscurilor sunt impuse de o STI sau respectă standardele publice recunoscute prevăzute de normele naționale notificate.

1.5. Fără a aduce atingere răspunderii civile conform cerințelor juridice ale statelor membre, procesul de apreciere a riscurilor cade în sarcina părții care înaintează propunerea. În special, partea care înaintează propunerea decide, cu acordul actorilor implicați, cine se va ocupa de îndeplinirea cerințelor de siguranță rezultate în urma aprecierii riscurilor. Cerințele de siguranță atribuite actorilor respectivi de partea care înaintează propunerea nu depășesc cadrul responsabilității acestora și nici domeniul lor de control. Această decizie depinde de tipul de măsuri de siguranță selectate pentru a menține riscurile la un nivel acceptabil. Demonstrarea respectării cerințelor de siguranță se realizează în conformitate cu pct. 7.13 – 7.16.

1.6. Primul pas al procesului de gestionare a riscurilor este să identifice, într-un document care urmează să fie întocmit de partea care înaintează propunerea, sarcinile diferiților actori, precum și activitățile acestora de management al riscului. Partea care înaintează propunerea este responsabilă cu coordonarea activității strânse de colaborare între diferiții actori implicați, conform sarcinilor care îi revin fiecăruia, pentru a gestiona pericolele și măsurile de siguranță aferente.

1.7. Responsabilitatea pentru evaluarea corectitudinii aplicării procesului de management al riscului îi revine organismului de evaluare.

2. Administrarea interfețelor

2.1. Pentru fiecare interfață care prezintă relevanță pentru sistemul evaluat și fără a se aduce atingere specificațiilor pentru interfețe definite în STI-urile relevante, actorii implicați din sectorul feroviar cooperează în scopul identificării și gestionării comune a pericolelor și a măsurilor de siguranță aferente care trebuie aplicate acestor interfețe. Gestionarea riscurilor partajate la nivelul interfețelor este coordonată de partea care înaintează propunerea.

2.2. Dacă, pentru a îndeplini o cerință de siguranță, un actor identifică necesitatea aplicării unei măsuri de siguranță pe care nu o poate implementa el însuși, acesta transferă gestionarea pericolului aferent unui alt actor, după obținerea acordului acestuia, în conformitate cu procesul prevăzut la pct. 8 – 9.

2.3. În ceea ce privește sistemul în curs de evaluare, orice actor care descoperă că o măsură nu este conformă sau este inadecvată are responsabilitatea de a o notifica părții care înaintează propunerea, care, la rândul său, informează actorul care implementează măsura de siguranță.

2.4. Actorul care implementează măsura de siguranță informează apoi toți actorii afectați de această problemă fie în cadrul sistemului evaluat, fie, în măsura în care actorul respectiv este informat, în cadrul altor sisteme existente care folosesc aceeași măsură de siguranță.

2.5. Când doi sau mai mulți actori nu pot ajunge la un acord, responsabilitatea de a găsi o soluție îi revine părții care înaintează propunerea.

2.6. Atunci când un actor nu poate îndeplini o cerință dintr-o normă națională notificată, partea care înaintează propunerea solicită opinia autorității competente relevante.

2.7. Independent de definiția sistemului în curs de evaluare, partea care înaintează propunerea este responsabilă cu asigurarea faptului că managementul riscului acoperă atât sistemul, cât și integrarea acestuia în ansamblul sistemului feroviar.

II. DESCRIEREA PROCESULUI DE APRECIERE A RISCURILOR

3. Descriere generală

3.1. Procesul de apreciere a riscurilor este procesul global iterativ care cuprinde:

- 3.1.1. definiția sistemului;
- 3.1.2. analiza de risc, inclusiv identificarea pericolelor;
- 3.1.3. evaluarea riscurilor.

Procesul de apreciere a riscurilor interacționează cu gestionarea pericolelor în conformitate cu pct. 8.1. și 8.2.

3.2. Definiția sistemului abordează cel puțin următoarele aspecte:

3.2.1. obiectivul sistemului (scopul vizat);

3.2.2. funcțiile și elementele sistemului, dacă este cazul (inclusiv elemente de ordin uman, tehnic și operațional);

3.2.3. granițele sistemului, inclusiv alte sisteme cu care interacționează;

3.2.4. interfețe fizice (sistemele cu care interacționează) și funcționale (inputul și outputul funcțional);

3.2.5. mediul sistemului (de exemplu fluxul energetic și termic, șocuri, vibrații, interferențe electromagnetice, utilizare operațională);

3.2.6. măsuri de siguranță existente și, după iterările relevante necesare, definiția cerințelor de siguranță identificate prin procesul de apreciere a riscurilor;

3.2.7. ipoteze care determină limitele aprecierii riscurilor.

3.3. Se realizează identificarea pericolelor pentru sistemul definit, în conformitate cu pct. 4.1. – 4.6.

3.4. Acceptabilitatea riscurilor pentru sistemul vizat se evaluează prin intermediul unuia sau mai multora dintre următoarele principii de acceptare a riscurilor:

3.4.1. aplicarea unor coduri de practică (pct. 5.1. – 5.8.);

3.4.2. o comparație cu sisteme similare (pct. 6.1. – 6.5.);

3.4.3. o estimare explicită a riscurilor (pct. 7.1. – 7.12.).

În conformitate cu principiul general menționat la punctul 1.5., organismul de evaluare se abține de la a impune utilizarea unui anumit principiu de acceptare a riscului de către partea care înaintează propunerea.

3.5. Partea care înaintează propunerea demonstrează, în cadrul evaluării riscurilor, că principiul selectat de acceptare a riscului este aplicat în mod adecvat. Partea care înaintează propunerea verifică, de asemenea, ca principiile selectate de acceptare a riscului să fie folosite în mod consecvent.

3.6. Aplicarea acestor principii de acceptare a riscului identifică posibile măsuri de siguranță care fac ca riscul (riscurile) aferent(e) sistemului în curs de evaluare să fie acceptabil(e). Dintre aceste măsuri de siguranță, cele selectate pentru a controla riscul (riscurile) devin cerințele de siguranță care trebuie îndeplinite de sistem. Respectarea acestor cerințe de siguranță este demonstrată în conformitate cu pct. 7.13 – 7.16.

3.7. Procesul iterativ de apreciere a riscurilor poate fi considerat finalizat după ce s-a demonstrat că toate cerințele de siguranță sunt îndeplinite și că nu mai trebuie luat în considerare niciun alt pericol care poate fi prevăzut în mod rezonabil.

4. Identificarea pericolelor

4.1. Partea care înaintează propunerea identifică în mod sistematic, cu ajutorul expertizei vaste a unei echipe competente, toate pericolele care pot fi prevăzute în mod rezonabil pentru întregul sistem în curs de evaluare, pentru funcțiile acestuia, dacă este cazul, și pentru interfețele sale.

Toate pericolele identificate se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu pct. 8.1. – 9.

4.2. Pentru a concentra activitățile de apreciere a riscurilor asupra celor mai importante riscuri, pericolele se clasifică în funcție de riscul estimat pe care îl generează. Pe baza opiniei experților, pericolele asociate unui risc general acceptabil nu trebuie analizate mai în detaliu, dar se înregistrează în evidența pericolelor. Această clasificare a lor trebuie justificată pentru a se permite evaluarea independentă de către un organism de evaluare.

4.3. Drept criteriu, riscurile generate de pericole pot fi clasificate ca fiind general acceptabile atunci când riscul este atât de redus încât nu este rezonabil să se implementeze nicio măsură suplimentară de siguranță. Opinia experților ține seama de faptul că aportul tuturor riscurilor general acceptabile nu trebuie să depășească o proporție definită a riscului global.

4.4. În decursul identificării pericolelor se pot identifica măsuri de siguranță. Acestea se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu pct. 8.1. – 9.

4.5. Identificarea pericolelor nu trebuie efectuată decât la nivelul de detaliu necesar pentru a se identifica unde se preconizează controlarea riscurilor prin măsuri de siguranță, în conformitate cu unul dintre principiile de acceptare a riscului menționate la punctul 3.4. Iterarea poate fi necesară între fazele analizei de risc și cele ale evaluării riscurilor, până în momentul în care se atinge un nivel suficient de detaliu pentru identificarea pericolelor.

4.6. Ori de câte ori se folosește, pentru controlarea riscului, un cod de practică sau un sistem de referință, identificarea pericolelor se poate limita la:

4.6.1. verificarea relevanței codului de practică sau a sistemului de referință;

4.6.2. identificarea deviațiilor de la codul de practică sau de la sistemul de referință.

5. Utilizarea codurilor de practică și evaluarea riscurilor

5.1. Cu sprijinul altor actori implicați, partea care înaintează propunerea analizează dacă unul, mai multe sau toate pericolele sunt acoperite în mod corespunzător de aplicarea codurilor de practică pertinente.

5.2. Codurile de practică îndeplinesc cel puțin următoarele cerințe:

5.2.1. Trebuie să fie recunoscute pe scară largă în domeniul feroviar. În caz contrar, codurile de practică vor trebui să fie justificate și acceptabile pentru organismul de evaluare;

5.2.2. Trebuie să fie importante pentru verificarea pericolelor avute în vedere în cadrul sistemului evaluat; Aplicarea cu succes a unui cod de practică pentru cazuri similare în scopul gestionării schimbărilor și al controlării eficace a pericolelor identificate ale unui sistem în sensul prezentei Metode este suficientă pentru ca acesta să fie considerat relevant;

5.2.3. Trebuie să fie disponibile pentru organismele de evaluare, la cererea acestora, pentru ca ele să poată fie să evalueze, fie, dacă este cazul, să recunoască reciproc, în conformitate cu punctul 35, adecvarea atât a aplicării procesului de management al riscului, cât și a rezultatelor acestuia.

5.3. În cazul în care Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 impune respectarea unor STI-uri, iar STI relevantă nu impune procesul de management al riscului stabilit prin prezenta Metodă, STI-urile pot fi considerate coduri de practică pentru controlul pericolelor, cu condiția îndeplinirii cerinței de la punctul 5.2.2.

5.4. Normele naționale notificate în conformitate cu pct. 18 – 21 din Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 și cu pct. 56 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 pot fi considerate coduri de practică, cu condiția îndeplinirii cerințelor de la punctul 5.2.

5.5. Dacă unul sau mai multe pericole sunt controlate prin coduri de practică ce îndeplinesc cerințele de la punctul 5.2, atunci riscurile asociate cu aceste pericole se consideră acceptabile. Aceasta înseamnă că:

5.5.1. aceste riscuri nu trebuie analizate mai în detaliu;

5.5.2. utilizarea codurilor de practică se înregistrează în evidența pericolelor drept cerințe de siguranță pentru pericolele în cauză.

5.6. În cazul în care abordarea alternativă adoptată nu respectă integral un cod de practică, partea care înaintea propunerea demonstrează că aceasta duce cel puțin la același nivel de siguranță.

5.7. Dacă riscul asociat cu un anumit pericol nu poate fi făcut acceptabil prin aplicarea de coduri de practică, se identifică măsuri de siguranță suplimentare, prin aplicarea unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului.

5.8. Atunci când toate pericolele sunt controlate prin intermediul unor coduri de practică, procesul de management al riscului se poate limita la:

5.8.1. identificarea pericolelor în conformitate cu punctul 4.6;

5.8.2. înregistrarea utilizării codurilor de practică în evidența pericolelor, în conformitate cu punctul 5.5;

5.8.3. documentarea aplicării procesului de management al riscului, în conformitate cu pct. 9.1. – 9.3;

5.8.4. o evaluare independentă, în conformitate cu punctul 14-17.

6. Utilizarea sistemului de referință și evaluarea riscurilor

6.1. Cu sprijinul altor actori implicați, partea care înaintează propunerea analizează dacă unul, mai multe sau toate pericolele sunt acoperite de un sistem similar care ar putea fi luat ca sistem de referință.

6.2. Un sistem de referință îndeplinește cel puțin următoarele cerințe:

6.2.1. s-a demonstrat deja în exploatare că are un nivel acceptabil de siguranță și că ar îndeplini, prin urmare, condițiile de aprobare în statul membru în care urmează să se introducă schimbarea;

6.2.2. are funcții și interfețe similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare;

6.2.3. este utilizat în condiții de exploatare similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare;

6.2.4. este utilizat în condiții de mediu similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare.

6.3. Dacă un sistem de referință îndeplinește cerințele enumerate la punctul 6.2, atunci, pentru sistemul în curs de evaluare:

6.3.1. riscurile asociate cu pericolele acoperite de sistemul de referință se consideră acceptabile;

6.3.2. cerințele de siguranță pentru pericolele acoperite de sistemul de referință pot fi obținute din analizele de siguranță sau dintr-o evaluare a evidențelor privind siguranța ale sistemului de referință;

6.3.3. aceste cerințe de siguranță se înregistrează în evidența pericolelor drept cerințe de siguranță pentru pericolele în cauză.

6.4. Dacă sistemul în curs de evaluare prezintă diferențe față de sistemul de referință, evaluarea riscurilor demonstrează că sistemul în curs de evaluare atinge cel puțin același nivel de siguranță ca sistemul de referință, prin aplicarea unui alt sistem de referință sau a unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului. Riscurile asociate cu pericolele acoperite de sistemul de referință se consideră în acest caz acceptabile.

6.5. Dacă nu se poate demonstra cel puțin atingerea aceluiași nivel de siguranță ca sistemul de referință, se identifică măsuri de siguranță suplimentare pentru devieri, prin aplicarea unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului.

7. Estimarea și evaluarea explicită a riscurilor

7.1. Dacă pericolele nu sunt acoperite de unul dintre cele două principii de acceptare a riscurilor prevăzute la punctele 5.1. – 5.8. și 6.1. – 6.5, acceptabilitatea riscurilor se demonstrează prin estimarea și evaluarea explicită a riscurilor. Riscurile generate de aceste pericole se estimează fie cantitativ, fie calitativ, sau atunci când este necesar, atât cantitativ, cât și calitativ, ținându-se seama de măsurile de siguranță existente.

7.2. Acceptabilitatea riscurilor estimate poate fi evaluată cu ajutorul unor criterii de acceptare a riscului derivate din sau bazate pe cerințe cuprinse în legislația Uniunii sau în norme naționale

notificate. În funcție de criteriile de acceptare a riscului, acceptabilitatea riscului poate fi evaluată fie individual, pentru fiecare pericol asociat, fie pentru ansamblul tuturor pericolelor combinate, vizate de estimarea explicită a riscurilor.

Dacă riscul estimat nu este acceptabil, se identifică și se implementează măsuri de siguranță suplimentare, pentru a se aduce riscul la un nivel acceptabil.

7.3. Dacă riscul asociat cu un pericol sau cu o combinație de pericole este considerat acceptabil, măsurile de siguranță identificate se înregistrează în evidența pericolelor.

7.4. Partea care înaintează propunerea nu este obligată să efectueze o estimare explicită a riscurilor suplimentare pentru riscurile care sunt deja considerate acceptabile în temeiul utilizării codurilor de practică sau a unui sistem de referință.

7.5. În cazul în care apar pericole ca urmare a defecțiunilor funcțiilor unui sistem tehnic, fără a aduce atingere punctelor 7.1 și 7.4, acestor defecțiuni li se aplică următoarele obiective armonizate în materie de proiectare:

7.5.1. în cazul în care o defecțiune are un potențial credibil de a conduce direct la un accident catastrofal, riscul asociat nu trebuie să fie redus și mai mult dacă frecvența defectării funcției s-a dovedit a fi foarte improbabilă;

7.5.2. în cazul în care o defecțiune are un potențial credibil de a conduce direct la un accident critic, riscul asociat nu trebuie să fie redus și mai mult dacă frecvența defectării funcției s-a dovedit a fi improbabilă.

Alegerea între definiția de la punctul 8.23 și definiția de la punctul 8.35 trebuie să rezulte din cea mai credibilă consecință periculoasă a defecțiunii.

7.6. Fără a aduce atingere punctelor 7.1 și 7.4, obiectivele armonizate în materie de proiectare prevăzute la punctul 7.5. se utilizează pentru proiectarea de sisteme tehnice electrice, electronice și electronice programabile. Acestea trebuie să fie cele mai ambițioase obiective în materie de proiectare care pot fi necesare pentru recunoașterea reciprocă.

Ele nu pot fi utilizate nici ca obiective cantitative pentru întregul sistem feroviar al unui stat membru și nici pentru proiectarea sistemelor tehnice cu acțiune pur mecanică.

Pentru sistemele tehnice mixte alcătuite atât din părți pur mecanice, cât și dintr-o parte electrică, electronică și electronică programabilă, identificarea pericolelor se efectuează în conformitate cu punctul 4.5. Pericolele care decurg din partea pur mecanică nu se controlează cu ajutorul obiectivelor armonizate în materie de proiectare prevăzute la punctul 4.5.

7.7. Riscul asociat defecțiunilor funcțiilor sistemelor tehnice menționate la punctul 4.5. este considerat acceptabil dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

7.7.1. respectarea obiectivelor armonizate în materie de proiectare aplicabile a fost demonstrată;
7.7.2. defecțiunile sistematice și erorile sistematice asociate sunt controlate în conformitate cu procesele în materie de siguranță și calitate proporționale cu obiectivul armonizat în materie de proiectare aplicabil sistemului tehnic în curs de evaluare și definite în standardele relevante recunoscute la nivel general;

7.7.3. condițiile de aplicare pentru integrarea în siguranță în sistemul feroviar a sistemului tehnic în curs de evaluare au fost identificate și înregistrate în evidența pericolelor, în conformitate cu pct. 8 – 9. În conformitate cu punctul 2.2, aceste condiții de aplicare sunt transferate către actorul responsabil pentru demonstrarea integrării în siguranță.

7.8. Următoarele definiții specifice se aplică în legătură cu obiectivele cantitative armonizate în materie de proiectare a sistemelor tehnice:

7.8.1. termenul „direct” semnifică faptul că defecțiunea acestei funcții are potențialul de a conduce la tipul de accident prevăzut la punctul 7.5., fără să fie nevoie să existe o defecțiune suplimentară;
(b) termenul „potențial” înseamnă că defecțiunea acestei funcții poate duce la tipul de accident menționat la punctul 7.5.

7.9. În cazul în care defecțiunea unei funcții a sistemului tehnic în curs de evaluare nu duce direct la riscul în cauză, trebuie să fie permisă aplicarea unor obiective în materie de proiectare mai puțin exigente, dacă partea care înaintează propunerea poate demonstra că utilizarea barierelor, astfel cum sunt definite la punctul 9.34., permite atingerea aceluiași nivel de siguranță.

7.10. Fără aduce atingere procedurii specificate la pct. 18 – 21 din Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, nici pct. 56 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, se poate solicita, pentru sistemul tehnic în curs de evaluare, un obiectiv mai ambițios decât obiectivele armonizate în materie de proiectare stabilite la punctul 7.5., prin intermediul unei norme naționale notificate, pentru a se menține nivelul existent de siguranță dintr-un stat membru. În cazul autorizațiilor suplimentare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor se aplică procedurile de la punctele 81–97, 100–105 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.

7.11. În cazul în care se elaborează un sistem tehnic pe baza cerințelor prevăzute la punctul 7.5., se aplică principiul recunoașterii reciproce în conformitate cu punctul 36.

Cu toate acestea, dacă pentru un anumit pericol, partea care înaintează propunerea poate demonstra că nivelul de siguranță existent în statul membru în care este utilizat sistemul poate fi menținut, cu un obiectiv în materie de proiectare care este mai puțin ambițios decât obiectivul armonizat în materie de proiectare, atunci acest obiectiv mai puțin ambițios în materie de proiectare poate fi utilizat în locul celui armonizat.

7.12. Estimarea și evaluarea explicită a riscurilor îndeplinesc cel puțin următoarele cerințe:

7.12.1. metodele utilizate pentru estimarea explicită a riscurilor reflectă corect sistemul în curs de evaluare și parametrii acestuia (inclusiv toate modurile de funcționare);

7.12.2. rezultatele sunt suficient de precise pentru a oferi o bază solidă pentru procesul de luare a deciziilor. Modificările minore ale ipotezelor sau ale condițiilor prealabile privind input-ul nu trebuie să genereze diferențe semnificative la nivel de cerințe.

III. DEMONSTRAREA RESPECTĂRII CERINȚELOR DE SIGURANȚĂ

7.13. Înainte de acceptarea schimbării din punctul de vedere al siguranței, se demonstrează, sub supravegherea părții care înaintează propunerea, îndeplinirea cerințelor de siguranță care rezultă în urma etapei de apreciere a riscurilor.

7.14. Această demonstrație este realizată de fiecare actor responsabil cu îndeplinirea cerințelor de siguranță, după cum s-a decis în conformitate cu punctul 1.5.

7.15. Abordarea aleasă pentru demonstrarea respectării cerințelor de siguranță, precum și demonstrația însăși sunt supuse unei evaluări independente realizate de un organism de evaluare.

7.16. Orice nepotrivire a măsurilor de siguranță care sunt preconizate să ducă la îndeplinirea cerințelor de siguranță sau orice pericole descoperite în cursul demonstrației privind respectarea cerințelor de siguranță duc la reluarea de către partea care înaintează propunerea, în conformitate cu pct. 3 – 7.12, a aprecierii și evaluării riscurilor asociate. Toate pericolele noi identificate se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu pct. 8 – 9.

IV. GESTIONAREA PERICOLELOR

8. Procesul de gestionare a pericolelor

8.1. Începând cu faza de proiectare și de implementare și până la acceptarea schimbării sau predarea raportului de evaluare a siguranței, partea care înaintează propunerea creează sau actualizează (dacă există deja) o evidență (evidențe) a (ale) pericolelor. Evidența pericolelor urmărește progresul monitorizării riscurilor asociate cu pericolele identificate. O dată ce sistemul a fost aprobat și funcționează, evidența pericolelor trebuie menținută în continuare de către administratorul infrastructurii sau de către întreprinderea feroviară responsabilă cu exploatarea sistemului în curs de evaluare ca partea integrantă a sistemului său de management al siguranței.

8.2. Evidența pericolelor include toate pericolele, împreună cu toate măsurile de siguranță și ipotezele sistemice aferente care au fost identificate în cursul procesului de apreciere a riscurilor. Aceasta conține o referință clară la originea pericolelor și la principiile de acceptare a riscului selectate și identifică în mod clar actorul (actorii) responsabil(i) cu controlul fiecărui pericol.

9. Schimbul de informații

Toate pericolele și cerințele de siguranță aferente care nu pot fi controlate de un singur actor se comunică unui alt actor relevant, pentru a găsi împreună o soluție adecvată. Pericolele înregistrate în evidența pericolelor a actorului care le transferă sunt considerate a fi controlate doar atunci când celălalt actor realizează evaluarea riscurilor asociate acestor pericole și dacă soluția este agreată de toate părțile implicate.

V. DOVEZI PRIVIND APLICAREA PROCESULUI DE MANAGEMENT AL RISCULUI

9.1. Procesul de management al riscului utilizat pentru aprecierea nivelurilor de siguranță și a respectării cerințelor de siguranță este documentat de partea care înaintează propunerea în așa fel încât toate dovezile necesare care demonstrează adecvarea aplicării corecte atât a procesului de management al riscului, cât și a rezultatelor acestuia să fie puse la dispoziția unui organism de evaluare.

9.2. Documentația elaborată în temeiul punctului 9.1 de partea care înaintează propunerea cuprinde cel puțin:

9.2.1. o descriere a organizației și a experților desemnați să realizeze procesul de apreciere a riscurilor;

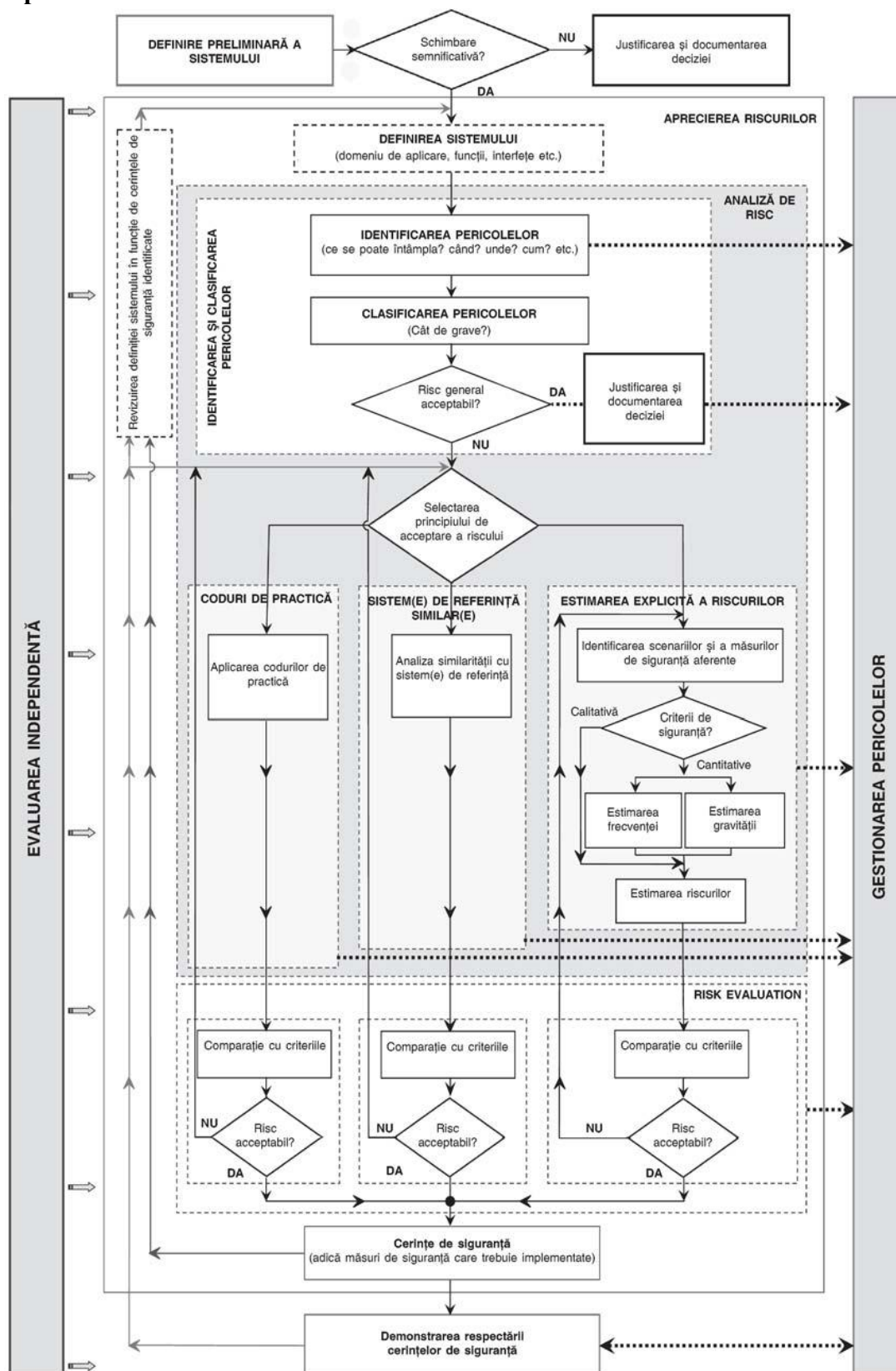
9.2.2. rezultatele diverselor etape ale aprecierii riscurilor și o listă cu toate cerințele de siguranță necesare care trebuie îndeplinite pentru a menține riscul la un nivel acceptabil;

9.2.3. dovezi ale conformității cu toate cerințele de siguranță necesare;

9.2.4. toate ipotezele relevante pentru integrarea, exploatarea sau întreținerea sistemului, care au fost elaborate în timpul definirii, al conceperii și al aprecierii riscurilor sistemului.

9.3. Organismul de evaluare își prezintă concluziile într-un raport de evaluare a siguranței, astfel cum este definit în anexa nr. 3.

Apendice



ANEXA nr. 2
la Metoda de siguranță pentru evaluarea
și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar

I. CRITERII PENTRU ACREDITAREA SAU RECUNOAȘTEREA
ORGANISMULUI DE EVALUARE

1. Organismul de evaluare îndeplinește cerințele standardului SM ISO/IEC 17020:2013 și ale modificărilor ulterioare ale acestuia. Organismul de evaluare emite opinii profesionale în cadrul activității de inspecție definite în standardul respectiv. Organismul de evaluare îndeplinește atât criteriile generale privind competența și independența prevăzute în standardul respectiv, cât și următoarele criterii specifice în materie de competență:

1.1. competență în managementul riscului: cunoștințe și experiență în ceea ce privește tehnicile standard de analizare a siguranței și standardele relevante;

1.2. toate competențele relevante pentru evaluarea părților sistemului feroviar afectate de schimbare;

1.3. competență în ceea ce privește aplicarea corectă a sistemelor de management al siguranței și al calității sau auditarea sistemelor de management.

2. Prin analogie cu art. 5, 6, 8, 12, 81, 141 și 142 din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, Organismul de evaluare este acreditat sau recunoscut pentru diferitele domenii de competență din cadrul sistemului feroviar sau al unor părți ale acestuia pentru care există cerințe esențiale de siguranță, inclusiv domeniul de competență care implică exploatarea și întreținerea sistemului feroviar.

3. Organismul de evaluare este acreditat sau recunoscut pentru evaluarea coerenței globale a managementului de risc și integrarea sigură a sistemului în curs de evaluare în ansamblul sistemului feroviar. Aceasta include competența organismului de evaluare în ceea ce privește verificarea următoarelor aspecte:

3.1. organizarea, adică măsurile necesare pentru asigurarea unei abordări coordonate privind realizarea siguranței sistemului printr-o înțelegere și o aplicare uniforme ale măsurilor de control al riscurilor pentru subsisteme;

3.2. metodologia, adică evaluarea metodelor și resurselor utilizate de diverse părți interesate pentru sprijinirea siguranței la nivel de subsistem și de sistem; și

3.3. aspectele tehnice necesare pentru evaluarea relevanței și a integralității aprecierilor de risc și a nivelului de siguranță pentru ansamblul sistemului.

4. Organismul de evaluare poate fi acreditat sau recunoscut pentru unul, mai multe sau toate domeniile de competență enumerate la punctele 3 – 7.12 și 7.13 – 7.16.

ANEXA nr. 3
la Metoda de siguranță pentru evaluarea
și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar

I. RAPORTUL DE EVALUARE A SIGURANȚEI ÎNTOCMIT DE
ORGANISMUL DE EVALUARE

1. Raportul de evaluare a siguranței întocmit de organismul de evaluare conține cel puțin următoarele informații:
 - 1.1. identificarea organismului de evaluare;
 - 1.2. planul evaluării independente;
 - 1.3. definirea domeniului de aplicare al evaluării independente, precum și a limitărilor acesteia;
 - 1.4. rezultatele evaluării independente, în special:
 - 1.5. informații detaliate privind activitățile de evaluare independentă pentru verificarea conformității cu dispozițiile prezentei Metode;
 - 1.6. eventualele cazuri identificate de neconformitate cu dispozițiile prezentei Metode și cu recomandările organismului de evaluare;
 - 1.7. concluziile evaluării independente.

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodei de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul este elaborat în temeiul art. 91 alin. (1) – (13) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și pct. 103 din Capitolul 14 Clusterul 4 Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Aprobarea proiectului este necesară pentru alinierea cadrului juridic național la cerințele Regulamentului (UE) nr. 402/2013, asigurând implementarea metodei de siguranță (MS) pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în domeniul feroviar. În prezent, cadrul normativ autohton prezintă lacune, întrucât nu există o procedură unitară, reglementată, pentru evaluarea riscurilor la efectuarea modificărilor semnificative în sistemul feroviar. Această deficiență poate conduce la abordări neomogene ale gestionării riscurilor de către administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare, cu potențiale impacturi negative asupra siguranței transportului. Codul transportului feroviar nr. 19/2022 prevede explicit necesitatea aplicării unei metode comune de siguranță pentru evaluarea riscurilor, ca parte integrantă a sistemelor de management al siguranței ale operatorilor feroviari, însă lipsa actului subsecvent de punere în aplicare a acestei metode creează un vid de reglementare ce trebuie remediat de urgență. Implementarea la nivel național a metodei de siguranță (MS) conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013 va remedia aceste deficiențe și va contribui direct la atingerea obiectivelor naționale și europene în materie de siguranță feroviară. În primul rând, noul act va introduce un proces standardizat de identificare, evaluare și control al riscurilor pentru orice schimbare tehnică, operațională sau organizatorică semnificativă, garantând menținerea sau îmbunătățirea nivelului actual de siguranță. În al doilea rând, armonizarea metodologiei de evaluare a riscurilor cu standardele UE va facilita recunoașterea reciprocă a rezultatelor evaluărilor de siguranță între Republica Moldova și statele membre UE, aspect esențial în contextul interconectării rețelelor feroviare. Conform concluziilor Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) – reflectate în Raportul nr. ERA-REC-116-2015-ACR – includerea criteriilor armonizate de acceptare a riscurilor în această metodologie este necesară pentru a permite recunoașterea reciprocă a subsistemelor structurale și vehiculelor conforme legislației UE și pentru a reduce eforturile paralele în procesul de evaluare a riscurilor. Studiile de impact au indicat că aplicarea MS va scădea numărul evaluărilor repetitive și al documentației necesare, va elimina activitățile administrative și de analiză a riscurilor nejustificate, reducând astfel costurile și timpul alocat, și va facilita autorizarea punerii în serviciu a subsistemelor și vehiculelor noi. Totodată, ERA a confirmat că utilizarea criteriilor de risc armonizate nu va diminua nivelul de siguranță existent și nu va crește costurile de dezvoltare ale sistemelor tehnice feroviare, ci, dimpotrivă, va asigura un cadru unitar și eficient de gestionare a riscurilor, conform celor mai bune practici europene.

Proiectul Hotărârii Guvernului a fost elaborat în temeiul prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022, care mandatează Guvernul să stabilească metodele de siguranță la nivel național. De asemenea, propunerile au fost corelate cu legislația națională existentă în domeniu, pentru a asigura coerența și complementaritatea cadrului normativ. Spre exemplu, Hotărârea Guvernului nr. 896/2024 (privind emiterea certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare), HG nr. 725/2024 și HG nr. 378/2025 (privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare și metodele de monitorizare a siguranței) transpun deja o parte din acquis-ul UE în materia siguranței feroviare. Prezentul proiect se va alinia terminologic și procedural cu aceste acte, completând ansamblul reglementărilor secundare necesare implementării integrale a Directivei (UE) 2016/798 și a regulamentelor europene aferente în legislația Republicii Moldova.

În sfârșit, promovarea metodei de siguranță pentru evaluarea riscurilor răspunde și priorităților politicilor publice naționale. Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE 2025–2029 prevede armonizarea legislației naționale cu standardele Uniunii Europene în sectorul transporturilor, inclusiv adoptarea măsurilor menite să ridice nivelul de siguranță feroviară la cerințele spațiului feroviar european. Implementarea Regulamentului (UE) nr. 402/2013 la nivel național se înscrie în aceste obiective strategice, contribuind la crearea unui sistem de transport feroviar mai sigur, interoperabil și pregătit pentru integrarea în piața unică europeană. Astfel, necesitatea și oportunitatea adoptării prezentului act normativ sunt pe deplin justificate prin imperativul eliminării vidului legislativ actual, alinierii la angajamentele internaționale asumate și creșterii siguranței publice în transportul feroviar.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Elaborarea și adoptarea proiectului de hotărâre a Guvernului privind punerea în aplicare a metodei de siguranță (MS) pentru evaluarea și aprecierea riscurilor se întemeiază pe prevederile legislației naționale în vigoare. Codul transportului feroviar nr. 19/2022 constituie actul normativ de bază, care a transpus în dreptul intern Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară și prevede implementarea metodelor comune de siguranță la nivel național. În particular, art. 91 alin. (10) din Cod stipulează explicit că metodele de siguranță feroviară se aprobă de Guvern, oferind temei juridic pentru promovarea prezentului proiect. Totodată, art. 91 alin. (1) pct. 1) din Cod include *metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor* printre metodele comune ce trebuie elaborate și aplicate la nivel național, conform cerințelor europene.

Principalele autorități responsabile de domeniul reglementat de prezentul proiect sunt Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) și Agenția Feroviară. MIDR, în calitate de autoritate de specialitate a administrației publice centrale în transporturi, este inițiatorul proiectului de HG și deține competența de elaborare a politicilor și reglementărilor în sectorul feroviar. Agenția Feroviară (autoritatea națională de siguranță feroviară), constituită ca autoritate administrativă subordonată MIDR prin Hotărârea Guvernului nr. 759/2022, are rolul de organism tehnic de specialitate care va implementa și supraveghea aplicarea metodei comune de siguranță. Conform Codului transporturilor feroviare, Agenția Feroviară exercită atribuții de monitorizare și control în domeniul siguranței feroviare, asigurând respectarea cerințelor de siguranță de către administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare. În mod concret, Autoritatea Feroviară va verifica aplicarea corectă a metodei de evaluare a riscurilor de către entitățile feroviare și integrarea acestora în sistemele lor de management al siguranței. Totodată, Agenția are obligația de a raporta cu privire la experiența aplicării acestor metode comune de siguranță în raportul anual de siguranță feroviară, consolidând astfel monitorizarea la nivel național. Implicarea celor două autorități

– MIDR la nivel strategic și Agenția Feroviară la nivel operațional – asigură un cadru instituțional clar pentru implementarea și supravegherea actului normativ după adoptare. Punerea în aplicare efectivă a hotărârii va fi asigurată printr-un set de mecanisme instituționale. Pe plan normativ, proiectul prevede, în linie cu practica obișnuită, atribuirea sarcinii de control al executării proiectului. Astfel, MIDR va urmări realizarea măsurilor stabilite și conformitatea actelor subsecvente. La nivel tehnic, Agenția Feroviară va elabora proceduri interne și ghiduri, după caz, pentru aplicarea uniformă a metodei de siguranță comune și va supraveghea respectarea acesteia de către operatorii feroviari și de către administratorul infrastructurii, inclusiv prin activități de audit și inspecție periodică. Conform art. 91 alin. (2) și (9) din Codul transportului feroviar, metoda de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor face parte integrantă din sistemul de management al siguranței al întreprinderilor feroviare și al administratorului infrastructurii, aplicarea sa fiind supusă atât controlului intern periodic al acestora, cât și supravegherii de către autoritatea de siguranță. Practic, orice schimbare semnificativă în sistemul feroviar (de natură tehnică, operațională sau organizațională) va trebui evaluată prin această metodă comună, entitățile feroviare având obligația legală de a identifica și de a gestiona riscurile asociate, iar Agenția Feroviară având competența de a aproba, atunci când este cazul, evaluările independente ale riscurilor realizate de organisme de evaluare a conformității recunoscute. În plus, rezultatele și experiența aplicării metodei vor fi monitorizate continuu: Agenția Feroviară va include date privind implementarea MS în rapoartele anuale de siguranță, permițând astfel MIDR să evalueze eficacitatea reglementării și să propună, la nevoie, revizuirea acesteia. Acest sistem integrat de control (intern la nivelul operatorilor și extern din partea autorității) garantează aplicarea uniformă și eficientă a actului normativ după intrarea sa în vigoare. Proiectul de hotărâre este corelat cu ansamblul cadrului normativ feroviar deja existent, astfel încât să se asigure coerența și completitudinea reglementării siguranței feroviare. În elaborarea sa s-au avut în vedere următoarele acte normative incidente:

- Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care constituie baza legală primară a domeniului și prevede elaborarea metodei de siguranță pentru evaluarea riscurilor, precum și competențele Guvernului și ale autorităților în materie;
- Hotărârea Guvernului nr. 759/2022 privind constituirea, organizarea și funcționarea Agenției Feroviare, prin care s-a înființat autoritatea națională de siguranță feroviară sub coordonarea MIDR și s-au stabilit atribuțiile acesteia în supravegherea siguranței;
- Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, prin care au fost aprobate Regulamentul privind siguranța feroviară și alte regulamente sectoriale (interoperabilitate, proceduri de evaluare a conformității tehnice etc.), aliniind astfel legislația națională la directivele UE relevante. Regulamentul privind siguranța feroviară (aprobat prin HG 725/2024) conține dispoziții referitoare la aplicarea metodelor comune de siguranță de către entitățile feroviare, asigurând cadrul secundar necesar implementării practice a MS privind evaluarea riscurilor;
- Hotărârea Guvernului nr. 896/2024, care a aprobat Regulamentul privind modalitățile practice de emitere a certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare, transpunând parțial Regulamentul (UE) 2018/763 al Comisiei. Acest act normativ instituie proceduri și criterii uniformizate de certificare a siguranței operatorilor feroviari, fiind complementar MSC de evaluare a riscurilor (de exemplu, metodologia de evaluare a conformității cerințelor de siguranță pentru obținerea certificatului, menționată la art. 91 alin. (1) pct. 2) din Cod);

- Hotărârea Guvernului nr. 378/2025, prin care au fost adoptate două regulamente ce pun în aplicare alte metode comune de siguranță: (i) cerințele sistemului de management al siguranței feroviare (transpunând Regulamentul (UE) 2018/762) și (ii) metoda de siguranță comună pentru monitorizarea performanței de siguranță după obținerea certificatelor/autorizațiilor (transpunând Regulamentul (UE) nr. 1078/2012). Adoptarea HG 378/2025 demonstrează abordarea etapizată a Guvernului în implementarea tuturor MS prevăzute de legislația UE, iar prezentul proiect de HG privind metoda de evaluare a riscurilor vine să completeze acest cadru, acoperind domeniul rămas neatins până în prezent, conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013.

Prin coroborarea prevederilor actelor sus-menționate, noul act normativ va funcționa într-un cadru juridic unitar, în care metoda comună de evaluare și apreciere a riscurilor devine obligatorie și operațională pentru toți actorii din sectorul feroviar, sub supravegherea autorităților competente. Aceasta va conduce la îmbunătățirea nivelului de siguranță feroviară și la asigurarea conformității cu standardele și practicile europene, facilitând totodată interoperabilitatea sistemului feroviar al Republicii Moldova cu cel al Uniunii Europene.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului, autoritatea a evaluat opțiunea alternativă nelegislativă, acestea s-a dovedit insuficientă pentru atingerea obiectivelor propuse.

Mentținerea Status Quo - doar a cadrului normativ existent (fără adoptarea unui act normativ nou) – această opțiune nu acoperă lacunele identificate în legislație privind evaluarea și managementul riscurilor. În prezent, normele naționale nu prevăd explicit metodologia unitară cerută de Regulamentul (UE) nr. 402/2013, ceea ce conduce la aplicări neomogene și la necorelarea cu standardele UE. Simpla aplicare a reglementărilor în vigoare, fără actualizarea acestora, nu este suficientă pentru atingerea nivelului dorit de siguranță și interoperabilitate în transportul feroviar.

Prin urmare, s-a constatat necesitatea intervenției normative directe printr-o hotărâre de Guvern, care să confere forță juridică obligatorie noilor cerințe și să garanteze aplicarea lor unitară la nivel național.

Riscurile lipsei unei intervenții normative adecvate: Dacă nu s-ar adopta reglementarea propusă, sistemul feroviar s-ar confrunta cu o serie de riscuri semnificative, inclusiv:

- Interpretări neuniforme ale cerințelor de siguranță: Fără un act normativ clar, diferiți operatori sau organisme ar putea interpreta diferit modul de evaluare și acceptare a riscurilor. Aceasta ar duce la aplicare inconsistentă a principiilor de siguranță, punând în pericol coerența măsurilor de prevenire a incidentelor.
- Scăderea nivelului de siguranță feroviară: Lipsa unui cadru formal ar putea permite ca anumite riscuri să fie subevaluate sau neadresate corespunzător, întrucât nu ar exista obligația explicită de a aplica metodologia MS. În timp, acest fapt poate conduce la creșterea probabilității incidentelor și la afectarea siguranței pasagerilor și a mărfurilor.
- Blocaje de interoperabilitate și pierderea încrederii reciproce: În absența unei alinieri la metoda comună recunoscută la nivel european, interoperabilitatea sistemului feroviar al Republicii Moldova cu cel din alte state ar avea de suferit. Materialul rulant sau echipamentele noi introduse în circulație ar putea să nu fie acceptate pe piețele externe fără dovada evaluării riscurilor conform standardelor comune, creând bariere în calea cooperării internaționale și a dezvoltării serviciilor transfrontaliere.

- Nerecunoașterea certificatelor și a rezultatelor evaluărilor interne: Fără implementarea formală a metodei comune de siguranță, certificatele de siguranță sau rapoartele de evaluare a riscurilor emise în Republica Moldova pot să nu fie recunoscute de alte administrații feroviare. Aceasta ar izola practic sistemul feroviar național, obligând operatorii să repete evaluările atunci când doresc să opereze pe teritoriul altor state, cu costuri și întârzieri semnificative.
- Consecințe legale și sancțiuni potențiale: Neadoptarea măsurilor reglementare necesare poate constitui o încălcare a angajamentelor internaționale asumate de țara noastră în domeniul siguranței transporturilor.

La nivelul Uniunii Europene, experiența a demonstrat necesitatea unui cadru armonizat pentru evaluarea riscurilor în sectorul feroviar. În perioada anterioară introducerii MS unice, fiecare stat putea avea propriile metode, ceea ce a condus la fragmentarea abordărilor și dificultăți în recunoașterea reciprocă a măsurilor de siguranță. Conform analizelor efectuate de Agenția UE pentru Căi Ferate (ERA) în raportul său de evaluare (ERA-REC-116-2015-ACR), armonizarea metodologiei de evaluare a riscurilor are multiple beneficii: reduce nevoia repetării evaluărilor aceluiași risc în fiecare jurisdicție (evitând reproiectări inutile și volum mare de documentație redundantă) și diminuează sarcinile administrative suplimentare, precum și costurile și timpul alocate proceselor de demonstrare a siguranței. Totodată, un cadru comun îmbunătățește substanțial recunoașterea reciprocă a rezultatelor evaluărilor și facilitează autorizarea punerii în serviciu a vehiculelor și subsistemelor feroviare în diferite țări, eliminând barierele cauzate de cerințe naționale divergente. De altfel, absența unei abordări comune între statele membre în materie de evaluare și demonstrare a siguranței a fost identificată la nivel european drept un obstacol major în calea dezvoltării pieței feroviare liberalizate, impunând intervenția legislativă unitară prin adoptarea Regulamentului (UE) nr. 402/2013. Aceste lecții subliniază că, fără un cadru normativ armonizat, siguranța și interoperabilitatea au de suferit, iar atingerea obiectivelor devine incertă.

Ținând cont de cele expuse mai sus, aprobarea formală, la nivel național, a metodei de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor este soluția optimă și necesară. Doar o reglementare cu putere obligatorie asigură implementarea coerentă a cerințelor europene în domeniu, oferind claritate asupra responsabilităților fiecărui actor și mecanisme de control al respectării normelor. Această intervenție normativă va permite menținerea unui nivel ridicat de siguranță feroviară, eliminarea interpretărilor neunitare și alinierea la cele mai bune practici europene, în beneficiul cetățenilor, al mediului de afaceri și al procesului de integrare europeană a Republicii Moldova.

Astfel, implementarea MS conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013 va crea un cadru unitar, modern și fiabil de gestionare a riscurilor feroviare, aliniat la standardele UE și adaptat nevoilor specifice ale sectorului feroviar național.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea metodei de siguranță comună privind evaluarea și aprecierea riscurilor (MS ERA 402/2013) va consolida capacitatea autorităților publice de a monitoriza și îmbunătăți siguranța feroviară. Autoritatea de siguranță feroviară (Agenția Feroviară) exercită și va continua să exercite responsabilități în evaluarea modului de aplicare a metodei de siguranță comune pentru evaluarea și aprecierea riscurilor de către administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare, în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Codul prevede că, în cazul schimbărilor semnificative care pot avea impact asupra siguranței sistemului feroviar, entitatea care propune schimbarea (administratorul infrastructurii sau întreprinderea feroviară) are obligația de a aplica metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor, ca parte integrantă a sistemului de management al siguranței.

În acest context, Agenția Feroviară, în calitate de autoritate de siguranță, verifică respectarea acestei obligații în cadrul proceselor de certificare, autorizare și supraveghere continuă a siguranței, inclusiv prin evaluarea documentației aferente procesului de management al riscurilor.

Totodată, Codul transportului feroviar prevede că evaluarea independentă a aplicării corecte a metodei de siguranță comune și a rezultatelor acesteia poate fi realizată de un organism de evaluare a conformității acreditat și recunoscut în condițiile legii sau, după caz, de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, la solicitarea autorității de siguranță feroviară.

Din perspectiva instituțională, nu se creează autorități noi, responsabilitățile fiind preluate de Agenția Feroviară (deja înființată prin HG nr. 759/2022) și de organismele de evaluare acreditate existente sau viitoare. Agenția Feroviară dispune de un efectiv suficient pentru a acoperi sarcinile suplimentare de supraveghere, evaluare și raportare fără restructurări majore. Personalul existent poate fi instruit în domeniul metodei comune de siguranță, ceea ce asigură consolidarea competențelor interne fără creșteri semnificative de personal. În plus, Codul transporturilor feroviare prevede deja integrarea acestei metode în sistemul de management al siguranței al operatorilor, iar Autoritatea de Siguranță va include monitorizarea aplicării metodei în rapoartele sale anuale de siguranță. Astfel, impactul asupra sectorului public este pozitiv, îmbunătățind cadrul de reglementare și supraveghere a siguranței feroviare, fără a impune costuri administrative considerabile sau reorganizări instituționale majore.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Adoptarea metodei comune de siguranță pentru evaluarea riscurilor nu implică cheltuieli semnificative de la bugetul de stat. Implementarea se realizează prin cadrul normativ existent și cu resursele instituțiilor deja create (Agenția Feroviară și Organismul de Investigare a Accidentelor – Biroul instituit prin Legea nr. 213/2021 și HG nr. 36/2023).

Pe termen mediu și lung, impactul financiar agregat este estimat a fi favorabil pentru sector. Conform analizei realizate de Agenția UE pentru Căile Ferate (ERA), armonizarea metodologiei de evaluare a riscurilor la nivel european va reduce necesitatea refacerii repetate a estimărilor de risc și va diminua volumul de documentație și studii tehnice redundante pentru proiecte similare. Astfel, operatorii vor evita reproiectări costisitoare și vor economisi resurse prin recunoașterea reciprocă a rezultatelor evaluărilor de risc în diferite jurisdicții. ERA concluzionează că metoda armonizată conduce la scăderea activităților administrative inutile și a costurilor nejustificate legate de demonstrarea siguranței, pentru întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și autoritățile naționale de siguranță. Totodată, studiul de impact ERA nu a identificat costuri operaționale majore pe termen lung și a constatat că noile cerințe *nu* vor crește semnificativ costurile de dezvoltare a sistemelor tehnice feroviare. Prin urmare, deși există un cost inițial de conformare, acesta este compensat de economii ulterioare și de evitarea cheltuielilor asociate accidentelor (pagube materiale, despăgubiri, întreruperi de activitate) pe care o mai bună gestionare a riscurilor le previne. În concluzie, impactul financiar global al proiectului este sustenabil și argumentat prin raportul cost-beneficiu pozitiv în domeniul siguranței feroviare.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Pentru sectorul privat, se anticipează anumite costuri noi legate de conformare. Întreprinderile feroviare și administratorul infrastructurii vor trebui să desfășoare analize de risc detaliate la schimbări tehnice sau operaționale majore și să obțină evaluări independente ale acestor analize. Acest proces poate implica resurse financiare suplimentare: plata serviciilor unui organism de evaluare a conformității acreditat sau alocarea de personal propriu specializat în siguranță. Costul unei evaluări independente variază în funcție de complexitatea proiectului – însă aceste cheltuieli vor fi integrate în costurile investiției respective (de exemplu, achiziția de material rulant nou sau modernizarea infrastructurii). Important de menționat, aceste costuri reprezintă o investiție în prevenirea accidentelor și sunt justificate de beneficiile aduse de evitarea unor incidente majore. De asemenea, multe dintre măsurile de siguranță erau deja necesare conform practicilor existente și cerințelor Codului feroviar, deci efortul financiar suplimentar se suprapune peste obligațiile curente de asigurare a siguranței.

Operatorii privați din domeniul feroviar (inclusiv întreprinderile feroviare autorizate pentru transportul de marfă sau călători și eventualii producători/contractori de echipamente feroviare) vor resimți direct cerințele noului cadru de gestionare a riscurilor. În prezent, rețeaua feroviară din Republica Moldova este deservită preponderent de Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (CFM) – în dublu rol de administrator al infrastructurii și operator – însă cadrul legal actual permite intrarea și a altor operatori privați pe piață. Toți acești actori vor trebui să integreze MS pentru evaluarea riscurilor în propriile sisteme de management al siguranței (SMS). Concret, pentru orice modificare semnificativă adusă infrastructurii, materialului rulant, procedurilor de operare sau organizației, entitatea implicată (fie ea CFM sau un operator privat) va efectua o evaluare a riscurilor și va implementa măsuri de control adecvate. Acest proces formalizat poate presupune eforturi sporite din partea companiilor: elaborarea de studii de risc, documentații tehnice, consultarea standardelor europene CENELEC relevante și colaborarea cu organisme de evaluare independente.

Pe termen scurt, impactul asupra sectorului privat este unul moderat negativ din perspectiva sarcinilor noi, deoarece companiile vor trebui să suporte costurile și efortul administrativ al conformării la noile cerințe. Este posibil ca operatorii să fie nevoiți să angajeze personal suplimentar specializat (experți în siguranță feroviară, manageri de risc) sau să contracteze consultanți externi pentru realizarea analizelor de risc. De asemenea, obținerea evaluării independente de la un organism acreditat implică onorarii care vor fi achitate de companii. Toate acestea pot influența costurile operaționale ale întreprinderilor feroviare și, indirect, costul serviciilor de transport (deși se estimează un impact infim asupra tarifelor, având în vedere că aceste cheltuieli apar ocazional, la proiecte de investiții majore). Pentru companiile mici sau viitorii operatori privați, Guvernul va stabili criterii clare și transparente de recunoaștere a organismelor de evaluare, astfel încât să existe competiție pe piața acestor servicii și costuri rezonabile pentru evaluările de risc. În plus, Codul feroviar prevede posibilitatea ca însăși Agenția Feroviară, dacă dispune de un organism de evaluare acreditat intern, să realizeze unele evaluări în cazuri specifice (ex: omologarea vehiculelor, modificarea certificatelor de siguranță), oferind astfel o opțiune potențial mai accesibilă pentru operatori (servicii contra cost, dar la prețuri reglementate).

Pe termen lung, însă, impactul asupra sectorului privat devine pozitiv și semnificativ. Prin introducerea MS de evaluare a riscurilor conform Regulamentului (UE) nr. 402/2013, operatorii din Republica Moldova vor lucra după aceleași principii de siguranță ca și operatorii din Uniunea Europeană. Această armonizare aduce mai multe beneficii directe firmelor:

(i) Facilitarea acceptării reciproce – un material rulant sau o tehnologie feroviară nouă evaluată și aprobată conform metodei comune în Republica Moldova va fi mult mai ușor recunoscută și autorizată în UE, și viceversa. ERA subliniază că aplicarea unor criterii de risc armonizate îmbunătățește acceptarea reciprocă a sistemelor tehnice și ușurează procesul de autorizare a sub-sistemelor structurale și a vehiculelor între diferite țări. Astfel, un operator moldovean care achiziționează locomotive moderne sau vagoane din spațiul UE va putea valorifica evaluările de risc realizate deja în UE, fără a repeta integral procedurile, reducând timp și costuri.

(ii) Reducerea sarcinilor birocratice pe termen lung – deși inițial companiile investesc în elaborarea procedurilor interne și în instruire, ulterior acestea vor beneficia de un cadru predictibil și standardizat. Documentațiile de risc vor urma un format cunoscut, acceptat de Autoritatea Feroviară, ceea ce va diminua iterările și clarificările ulterioare.

(iii) Îmbunătățirea culturii de siguranță – obligativitatea analizei sistematice a riscurilor creează, în interiorul firmelor, o disciplină managerială orientată spre prevenire. Angajații vor deveni mai conștienți de importanța raportării pericolelor și luării de măsuri preventive, ceea ce reduce probabilitatea incidentelor de muncă sau a accidentelor operative. Un mediu de lucru mai sigur înseamnă protejarea personalului companiei și poate conduce la scăderea costurilor cu întreruperile de activitate și primele de asigurare.

Un alt efect pozitiv asupra mediului de afaceri feroviar este apariția unor noi oportunități de afaceri în sectorul serviciilor de siguranță. Cererea de expertiză pentru evaluarea riscurilor și pentru organisme de evaluare independente poate stimula firme locale de consultanță și certificare să obțină acreditări în acest domeniu, diversificând piața serviciilor feroviare. Astfel, implementarea MS poate genera locuri de muncă specializate (ingineri de siguranță, auditori de risc) și know-how local, cu efecte benefice pe orizontală. De asemenea, operatorii feroviari privați vor avea un teren de joc uniform cu operatorul de stat, deoarece aceleași standarde se vor aplica tuturor – întărind concurența loială și descurajând eventuale practici neunitare în gestionarea siguranței. În concluzie, după acomodarea inițială cu noile cerințe, sectorul privat va beneficia de un cadru reglementat modern, predictibil și compatibil

europăen, care pe termen lung reduce costurile ascunse ale nesiguranței și sporește încrederea partenerilor și clienților în serviciile feroviare.

4.4. Impactul social

Implementarea metodei de siguranță va avea un impact social pozitiv, derivat în principal din creșterea nivelului de siguranță în transportul feroviar. Prin evaluarea riguroasă și sistematică a riscurilor înainte de efectuarea unor schimbări tehnice sau operaționale, se vor preveni incidentele și accidentele care ar putea afecta călătorii, personalul feroviar și populația din zonele adiacente căii ferate. În ultimii ani, siguranța feroviară a devenit o preocupare majoră la nivel european și național, datorită potențialului ridicat de victime și pagube materiale în cazul accidentelor grave (deraierea unor trenuri de pasageri sau a unor trenuri cu marfă periculoasă poate avea consecințe catastrofale). Măsurile proactive impuse de MS vor contribui la evitarea unor astfel de evenimente nedorite, protejând viața și sănătatea cetățenilor. În plus, prin îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a materialului rulant, crește încrederea publicului în transportul feroviar ca mod de transport sigur. Un transport feroviar mai sigur poate atrage un număr mai mare de călători, având implicații sociale pozitive precum mobilitate sporită, conectivitate regională mai bună și reducerea riscului rutier (deoarece o parte din trafic se poate muta de pe șosele pe calea ferată). De asemenea, un sistem feroviar sigur este esențial și pentru protejarea angajaților feroviari – mecanici de locomotivă, conductori, personal de întreținere – care își desfășoară activitatea într-un mediu cu risc controlat. Prin obligativitatea implementării continue a celor mai bune practici de siguranță, se îmbunătățesc condițiile de muncă și se reduce probabilitatea accidentelor de muncă în sector.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul nu implică prelucrarea de date cu caracter personal și nu afectează în mod direct drepturile la viață privată ale cetățenilor. Metoda de siguranță pentru evaluarea riscurilor se referă la procese tehnice și organizaționale de management al riscurilor în sectorul feroviar și nu necesită colectarea sau stocarea de date personale ale pasagerilor, angajaților sau altor persoane fizice. Implementarea MS va genera documente precum rapoarte de risc, registre de pericole, evaluări tehnice, însă acestea privesc elemente precum starea infrastructurii, caracteristicile vehiculelor, procedurile de operare și competențele profesionale – fără a include informații individuale sensibile. Chiar și în situația puțin probabilă în care anumite date despre personalul cu funcții critice de siguranță (de exemplu, nivelul de pregătire al unui inginer sau certificările unui auditor de siguranță) ar fi menționate în rapoarte, acestea sunt date profesionale și vor fi gestionate conform legislației muncii și protecției datelor deja în vigoare. Proiectul de hotărâre respectă integral cadrul legal privind protecția datelor personale (Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal), neintroducând niciun mecanism nou de prelucrare a acestor date. Prin urmare, impactul asupra datelor cu caracter personal este nul. În plus, transparența implementării MS se va realiza prin raportări și informări publice agregate (de exemplu, în raportul anual de siguranță feroviară întocmit de Agenția Feroviară, conform art. 90 din Codul feroviar), fără divulgarea vreunei informații cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Prevederile proiectului de hotărâre sunt neutre din punct de vedere al echității sociale și al egalității de gen.

Este de menționat că domeniul feroviar, tradițional dominat de bărbați, se află într-un proces de diversificare a forței de muncă, incluzând tot mai multe femei în roluri tehnice și de conducere. Exigențele sporite de siguranță și formare continuă prevăzute de MS vor oferi șanse egale de calificare și perfecționare pentru toți angajații din domeniu, indiferent de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea metodei comune de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în transportul feroviar nu are impact negativ asupra mediului. Proiectul se referă la procese de analiză și management al riscurilor și nu implică realizarea de lucrări de construcții, modificări fizice ale infrastructurii sau utilizarea directă a resurselor naturale care ar putea genera poluare ori degradarea mediului. Prin urmare, nu se anticipează emisii suplimentare, deșeuri sau efecte nocive ca urmare a adoptării acestei reglementări.

Dimpotrivă, efectele pe termen lung pot fi indirect pozitive asupra mediului. Un sistem feroviar mai sigur înseamnă reducerea probabilității de accidente feroviare cu potențial impact ecologic (de exemplu, deraierea unui tren care transportă substanțe periculoase sau combustibili). Prevenirea unor astfel de incidente contribuie la protejarea solului, a apelor și a ecosistemelor de efectele poluante ale eventualelor scurgeri sau incendii. În plus, sporirea siguranței feroviare poate avea ca rezultat creșterea atractivității transportului feroviar pentru mărfuri și pasageri, determinând un transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar. O asemenea tendință este benefică mediului, întrucât transportul feroviar are, în medie, o amprentă de carbon și un consum de energie mai reduse pe unitatea de transport comparativ

cu transportul rutier. Astfel, un efect colateral pozitiv al implementării MS ar putea fi susținerea obiectivelor de mediu și climatice prin promovarea unui transport durabil.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Recomandarea ERA (ERA-REC-116-2015-ACR) privind revizuirea Regulamentului 402/2013 subliniază că introducerea criteriilor armonizate de acceptare a riscurilor (design targets) va aduce beneficii semnificative fără efecte adverse. În urma consultărilor cu actorii feroviari europeni, ERA a constatat că noua metodologie *nu va diminua nivelul de siguranță existent și nu va genera creșteri disproporționate ale costurilor de dezvoltare* în sector. Dimpotrivă, principalele efecte așteptate sunt creșterea transparenței cerințelor de siguranță, facilitarea recunoașterii reciproce între state și optimizarea utilizării resurselor de siguranță. Aceste concluzii conferă încredere că implementarea metodei comune în Republica Moldova va produce rezultatele scontate: un nivel înalt de siguranță menținut sau îmbunătățit, fără poveri financiare sau administrative nejustificate pentru industrie. De asemenea, ERA a evidențiat importanța extinderii treptate a criteriilor armonizate și pentru alte tipuri de riscuri (nu doar cele cu severitate „catastrofică”), lucru care a fost integrat în amendamentele regulamentului UE și va fi preluat corespunzător în normele naționale.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Principalele obiective ale acestui proiect sunt:

Introducerea treptată a metodelor comune de siguranță (MS) urmărește asigurarea unui nivel ridicat de siguranță pe căile ferate și, acolo unde este necesar, îmbunătățirea acestuia. Regulamentul 402/2013, în special, vizează aplicarea unei proceduri uniforme de identificare, evaluare și control al riscurilor ori de câte ori o schimbare semnificativă în sistemul feroviar poate genera riscuri noi, această procedură fiind un element de bază al SMS ale operatorilor și administratorilor de infrastructură.

Actul introduce o abordare comună la nivel european pentru evaluarea riscurilor, eliminând discrepanțele dintre statele membre în ceea ce privește demonstrarea conformității cu cerințele de siguranță. Scopul este de a facilita recunoașterea reciprocă a rezultatelor evaluărilor de risc între state și de a evita duplicarea evaluărilor atunci când vehicule sau subsisteme feroviare autorizate într-un stat membru sunt puse în funcțiune în altul. Astfel, se încurajează mutualizarea evaluărilor de risc și reducerea sarcinilor administrative inutile pentru întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și autoritățile naționale de siguranță.

Clarificarea rolurilor și creșterea încrederii: Regulamentul 402/2013 a înlocuit fostul Regulament (CE) nr. 352/2009, aducând îmbunătățiri bazate pe experiența acumulată. Un obiectiv important a fost definirea mai clară a rolului *organismelor independente de evaluare* a siguranței (conform Common Safety Method – Assessment Body), inclusiv stabilirea cerințelor de competență și, practic, a necesității acreditării acestora, pentru a asigura aplicarea uniformă a metodei de evaluare a riscurilor. Prin aceste măsuri se urmărește creșterea încrederii în rezultatele evaluărilor de risc realizate oriunde în UE și evitarea aplicărilor neunitare ale metodei de către diferite state membre. De asemenea, Regulamentul 402/2013 contribuie la integrarea sigură a subsistemelor noi în sistemul feroviar existent, impunând evaluarea riscurilor și la introducerea în exploatare a vehiculelor sau subsistemelor

noi, astfel încât acestea să îndeplinească cerințele esențiale de siguranță și să fie compatibile cu sistemul feroviar în care sunt integrate.

În concluzie, obiectivul general al Regulamentului (UE) nr. 402/2013 este de a asigura un cadru unic, transparent și eficient pentru gestionarea riscurilor în transportul feroviar, menținând un nivel înalt de siguranță și facilitând interoperabilitatea și recunoașterea reciprocă în cadrul spațiului feroviar european.

b) Gradul de transpunere:

Transpunere primară – integrală. Regulamentul (UE) nr. 402/2013 nu a fost până în prezent transpus în legislația națională. Întrucât este vorba despre un regulament UE cu aplicare directă în statele membre UE, în Republica Moldova acesta nu a avut un echivalent legislativ național anterior. Astfel, prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului asigură pentru prima dată transpunerea completă a prevederilor acestui act european în dreptul intern.

Legislația națională în vigoare a preluat doar parțial conceptele generale ale Regulamentului 402/2013, fără a le detalia. De exemplu, Codul transportului feroviar nr. 19/2022 menționează obligația aplicării unei metode comune de evaluare a riscurilor în cazul oricăror schimbări semnificative care pot afecta siguranța feroviară și prevede că *“metodele de siguranță se aprobă de Guvern”*. Tot în Cod sunt stabilite principiile de bază privind evaluarea independentă a aplicării metodei de evaluare a riscurilor: aceasta poate fi realizată de un organism de evaluare a conformității competent – adică un organism acreditat și recunoscut pentru domeniul respectiv, conform criteriilor ce urmează a fi stabilite de Guvern. Aceste prevederi din Cod creează cadrul legal primar și transmit obligația către Guvern de a adopta reglementări subsecvente, însă până în prezent nu a existat un act normativ secundar care să transpună în mod explicit și integral cerințele Regulamentului (UE) 402/2013.

Având în vedere cele de mai sus, transpunerea propusă este totală. Nu ne aflăm în situația unei transpuneri parțiale sau selective. Toate cerințele minime și dispozițiile relevante ale actului UE sunt preluate în întregime prin proiect. Prin urmare, nu sunt necesare măsuri normative suplimentare pentru transpunerea integrală – adoptarea acestui act va îndeplini pe deplin obligațiile de armonizare cu legislația UE în domeniu. De asemenea, nu sunt necesare termene viitoare sau etape ulterioare pentru completarea transpunerii, întrucât proiectul de HG acoperă în ansamblu domeniul de aplicare al Regulamentului 402/2013.

Transpuneri anterioare: Regulamentul (UE) nr. 402/2013 *nu a constituit anterior obiectul vreunei transpuneri* directe în legislația națională (transpunere primară). Singura referire anterioară a fost, așa cum s-a menționat, la nivelul Codului transportului feroviar – care însă nu transpune propriu-zis prevederile specifice ale regulamentului european, ci doar mandatează elaborarea lor de către Guvern. În schimb, alte acte ale pachetului legislativ feroviar european (precum Directivele (UE) 2016/797 și 2016/798) au fost transpuse parțial prin acte normative naționale recente (de exemplu, Codul transporturilor feroviare și hotărârile Guvernului nr. 725/2024, nr. 759/2024, nr. 896/2024 ș.a.), însă Regulamentul 402/2013 nu a fost inclus în niciun act normativ adoptat până acum. Prin urmare, prezentul proiect de HG realizează transpunerea integrală a acestui act UE.

c) Justificarea eventualelor reglementări suplimentare:

Proiectul de act normativ nu introduce reglementări suplimentare față de cele prevăzute expres în Regulamentul (UE) 402/2013 și nu depășește cerințele minime stabilite de acesta. Scopul este asigurarea unei transpuneri fidele, care să reflecte întocmai prevederile actului european, evitând impunerea unor obligații sau standarde adiționale pentru părțile implicate.

Astfel, toate normele și procedurile incluse în proiectul de hotărâre corespund direct cerințelor din Regulamentul 402/2013 (respectiv anexele și articolele sale), fără a adăuga cerințe naționale extra sau mai stricte.

Adaptări necesare contextului național. Singurele elemente introduse în textul național, care nu se regăsesc ca atare în formularea actului UE, țin de adaptarea instituțională și de terminologie la contextul Republicii Moldova. De exemplu, se precizează autoritățile competente naționale (precum Autoritatea Feroviară din Republica Moldova, organismul național de acreditare etc.) și procedurile administrative interne (emiterea actelor de recunoaștere, supravegherea conformității etc.), pentru a operaționaliza cerințele Regulamentului în sistemul juridic național. Aceste clarificări nu reprezintă însă cerințe suplimentare substanțiale, ci doar transpun în structura legislativă națională obligațiile și mecanismele prevăzute deja de actul UE. Astfel de adaptări sunt necesare pentru o aplicare eficientă, dar ele rămân în limita cadrului stabilit de regulament, fără a-l extinde.

d) Reglementări similare în alte state membre sau candidate UE:

La nivelul statelor membre UE, Regulamentul (UE) 402/2013 este direct aplicabil și a fost integrat în practicile naționale fără a necesita acte de transpunere (fiind de imediată aplicare). Autoritățile naționale de siguranță feroviară din statele UE aplică și supraveghează respectarea acestei metode comune de evaluare a riscurilor de către entitățile feroviare. De exemplu, în România, Regulamentul 402/2013 este parte a acquis-ului feroviar implementat, fiind listat în legislația de siguranță feroviară aplicabilă¹, iar operatorii și administratorul de infrastructură trebuie să îl respecte în procedurile lor de management al riscurilor. Această metodologie este considerată un reper de bună practică în spațiul european, fiind avută în vedere și de unele state candidate în cadrul proceselor de armonizare cu acquis-ul UE, conform priorităților asumate în programele de preaderare și cooperare tehnică. Totuși, aplicarea sa concretă în afara UE poate varia în funcție de nivelul de integrare și reglementare al fiecărui stat.

f) Tabelului de concordanță :

Pentru a evidenția corespondența dintre prevederile Regulamentului (UE) nr. 402/2013 și dispozițiile proiectului de act normativ propus, a fost elaborat tabelul de concordanță. Acest tabel detaliază, articol cu articol, modul în care cerințele actului european își găsesc reflectarea în proiectul de hotărâre. Tabelul de concordanță va fi actualizat și definitivat pe parcursul procesului de avizare și adoptare, asigurând transparența și corecta aliniere a legislației naționale cu dreptul UE în domeniul evaluării riscurilor feroviare.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul are ca unic scop crearea cadrului juridic intern necesar implementării integrale a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013, privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor. Altfel spus, prin acest proiect se instituie exclusiv cadrul normativ național pentru aplicarea metodologiei comune UE de management al riscurilor în domeniul siguranței feroviare, conform cerințelor Regulamentului (UE) nr. 402/2013. Această abordare asigură alinieri complete la prevederile

¹ sigurantaferoviara.ro

actului european menționat, fără a depăși sau extinde obiectul său – demersul legislativ vizează doar implementarea obligațiilor decurgând din Regulamentul (UE) nr. 402/2013.

Măsurile normative propuse prin proiectul de HG :

Pentru a implementa Regulamentul (UE) nr. 402/2013 în legislația națională, proiectul de hotărâre propune un set de măsuri normative concrete, detaliate în anexele ce însoțesc actul:

- Aprobarea Regulamentului național privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor – Proiectul prevede anexarea și aprobarea unui Regulament intern (în anexă) care transpune integral metodologia comună de evaluare și reducere a riscurilor prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 402/2013. Acest Regulament național include dispozițiile corespunzătoare anexelor actului UE: procesul unitar de management al riscurilor (identificarea pericolelor, analiza și evaluarea riscurilor, măsuri de control al riscurilor) și cerințele privind raportul de evaluare a siguranței. De asemenea, se preiau criteriile tehnice și organizaționale pe care trebuie să le îndeplinească un organism independent de evaluare a riscurilor (conform Anexei II a Regulamentului UE), asigurându-se astfel că evaluarea riscurilor este realizată de entități competente și independente. Practic, anexele proiectului oglindesc fidel prevederile metodologice europene, pentru a oferi actorilor naționali (administrator de infrastructură, întreprinderi feroviare etc.) o procedură unică și clară de gestionare a riscurilor.
- Reglementarea organismelor de evaluare a siguranței – Proiectul introduce cadrul normativ pentru acreditarea sau recunoașterea organismelor de evaluare independente care verifică procesul de management al riscurilor. În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 402/2013, un “organism de evaluare” poate fi o persoană ori o entitate (interna sau externă) competentă și independentă, care are rolul de a investiga și confirma, pe bază de dovezi, adecvarea procesului de gestionare a riscurilor și a rezultatelor acestuia. Proiectul de HG stabilește condițiile în care aceste organisme pot funcționa în Republica Moldova – fie prin acreditare națională, fie prin recunoaștere oficială – cu obligativitatea respectării criteriilor de independență, competență și imparțialitate prevăzute în anexa II a regulamentului european. Totodată, se clarifică faptul că partea care inițiază o schimbare ce afectează siguranța (de exemplu, o întreprindere feroviară sau administratorul de infrastructură) este responsabilă să desemneze un organism de evaluare autorizat, care să realizeze evaluarea independentă a riscurilor înainte de punerea în aplicare a schimbării. Această cerință previne dublarea verificărilor și asigură un nivel uniform de calitate în evaluarea riscurilor, indiferent de operator sau proiect.
- Definirea responsabilităților autorităților naționale – Proiectul de act normativ clarifică rolul și responsabilitățile Autorității naționale de siguranță feroviară (Agenția Feroviară) și ale altor organe competente în procesul implementării metodei comune de siguranță. În particular, Autoritatea de Siguranță va supraveghea aplicarea uniformă a metodologiei de evaluare a riscurilor de către actorii din domeniu și va asigura monitorizarea conformității. Conform practicilor UE, autoritatea națională trebuie să prezinte periodic – de regulă, în raportul său anual de siguranță – o sinteză a experienței dobândite de părțile implicate în utilizarea metodei comune de evaluare a riscurilor. În baza proiectului, Agenția Feroviară primește mandatul de a colecta informații despre evaluările de risc efectuate, de a colabora cu organismul național de acreditare (dacă este cazul, pentru acreditarea evaluatorilor independenți) și de a emite eventuale instrucțiuni sau ghiduri pentru o aplicare coerentă a noilor reglementări. De asemenea, se instituie obligația ca întreprinderile feroviare și

administratorul infrastructurii să integreze procedura de management al riscurilor în propriile sisteme de siguranță, orice modificare tehnică sau operațională urmând a fi analizată în conformitate cu procesul de management al riscurilor stabilit de metoda comună UE înainte de implementare. Astfel, se asigură că oricare modificare semnificativă în sistemul feroviar național este supusă unei evaluări riguroase a riscurilor și avizării independente, conform standardelor europene.

Necesitatea și oportunitatea aprobării acestor măsuri :

Adoptarea prezentului proiect de hotărâre este necesară și oportună pentru a asigura implementarea corespunzătoare, la nivel național, a Regulamentului (UE) nr. 402/2013 și, implicit, pentru a alinia Republica Moldova la normele comune de siguranță feroviară din spațiul european. Statul și-a asumat obligația de a prelua metoda comună de evaluare a riscurilor în legislația internă; neadoptarea acestor măsuri ar lăsa un vid legislativ în domeniul managementului riscurilor feroviare, cu consecințe negative asupra siguranței și integrității sectorului. Implementarea metodologiei unice UE va conduce la:

- Creșterea siguranței feroviare – Introducerea obligatorie a evaluării și controlului riscurilor înaintea oricărei modificări majore în infrastructura sau exploatarea feroviară va reduce semnificativ probabilitatea apariției accidentelor și incidentelor nedorite. Practic, fiecare schimbare tehnică, operațională ori organizațională va fi precedată de identificarea pericolelor și adoptarea măsurilor de mitigare necesare, verificate de un evaluator independent. Acest mecanism proactiv sporește gradul de prevenire a accidentelor și defecțiunilor, contribuind la exploatarea trenurilor în condiții cât mai sigure. Totodată, se instituie un control riguros al noilor soluții implementate, eliminând improvizațiile sau abaterile de la standardele de siguranță. În ansamblu, proiectul contribuie direct la modernizarea și îmbunătățirea siguranței transportului feroviar din Republica Moldova, în conformitate cu standardele Uniunii Europene, diminuând riscul de accidente prin proceduri clare și verificări sistematice înainte de punerea în exploatare a elementelor noi sau modificate.
- Asigurarea interoperabilității și integrarea în spațiul feroviar european – Aplicarea aceluiași metode de evaluare a riscurilor ca în statele membre UE va facilita recunoașterea reciprocă a măsurilor de siguranță și va integra mai strâns sistemul feroviar național în spațiul european. În perspectiva conectării rețelei feroviare din Republica Moldova la rețeaua transeuropeană, armonizarea regulilor de siguranță este esențială. Prin acest cadru juridic, modificările survenite pe calea ferată moldovenească vor fi evaluate conform criteriilor agreeate la nivel european, permițând autorităților și companiilor să vorbească același „limbaj al siguranței” cu partenerii din UE. Acest fapt nu numai că îndeplinește obligațiile asumate în raport cu acquis-ul comunitar, dar facilitează interoperabilitatea – materialul rulant și componentele de infrastructură evaluate și autorizate sub noul cadru ar putea fi mai ușor acceptate și pe piața europeană. În plus, crearea unui mediu predictibil și compatibil cu normele UE în domeniul siguranței va încuraja investițiile străine și parteneriatele în sectorul feroviar, știut fiind că standardele comune reduc barierele tehnice și comerciale.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

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/*/16368).

Proiectul urmează a fi supus procesului de avizare, conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și va fi plasat pe paginile web www.midr.gov.md și particip.gov.md pentru consultări publice.

Proiectul urmează a fi avizat de următoarele instituții:

- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Sănătății;
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi;
- Agenția Proprietăți Publice (Î.S. “Calea Ferată din Moldova”).

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către:

- Centrul Național Anticorupție;
- Ministerul Justiției.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție.

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

Nu este necesar de aprobat acte normative suplimentare în vederea punerii în aplicare a proiectului.

**Viceprim-ministru,
Ministru**

Vladimir BOLEA

Tabel de concordanță

1. Titlul actului comunitar: - Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009; Versiune consolidată care integrează modificările operate prin: 1) Text consolidat: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 (Text cu relevanță pentru SEE)Text cu relevanță pentru SEE 2. Titlul actului normativ național: Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Metodei de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar.							
3. compatibil							
Art.	4. Actul Uniunii Europene	Art.	5. Proiectul de act normativ național	6. Grad de compatibilitate	7. Diferențe	8. Observ.	9. Autoritatea /persoana responsabilă
Articolul 1. Obiect							
(1)	Prezentul Regulament stabilește o metodă de siguranță comună (MSC) revizuită pentru evaluarea și aprecierea riscurilor, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/49/CE.	HG, pct. 1	1. Prezenta Metodă stabilește o metodă de siguranță (MS) revizuită pentru evaluarea și aprecierea riscurilor, în conformitate cu art. 91 alin. (1) pct. 1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Prezentul Regulament facilitează accesul la piața serviciilor de transport feroviar prin armonizarea:	HG, pct. 2	2. Prezenta Metodă facilitează accesul la piața serviciilor de transport feroviar prin armonizarea:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	proceselor de management al riscului utilizate pentru a aprecia impactul schimbărilor asupra nivelurilor de siguranță și asupra	HG, pct. 2.1	2.1. proceselor de management al riscului utilizate pentru a aprecia impactul schimbărilor asupra	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	respectării cerințelor de siguranță;		nivelurilor de siguranță și asupra respectării cerințelor de siguranță;				
(b)	schimbului de informații legate de siguranță între diferiți actori din sectorul feroviar, pentru gestionarea siguranței la nivelul diferitelor interfețe care pot exista în cadrul acestui sector;	HG, pct. 2.2	2.2. schimbului de informații legate de siguranță între diferiți actori din sectorul feroviar, pentru gestionarea siguranței la nivelul diferitelor interfețe care pot exista în cadrul acestui sector;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(c)	probelor care rezultă din aplicarea unui proces de management al riscului.	HG, pct. 2.3	2.3. probelor care rezultă din aplicarea unui proces de management al riscului.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 2. Domeniu de aplicare							
(1)	Prezentul Regulament se aplică părții care înaintează propunerea, astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (11), atunci când aceasta aduce eventuale schimbări sistemului feroviar al unui stat membru. Aceste schimbări pot fi de ordin tehnic, operațional sau organizațional. În ceea ce privește schimbările organizaționale, numai schimbările care ar putea avea un impact asupra proceselor operaționale sau de întreținere sunt luate în considerare în temeiul normelor prevăzute la articolul 4.	HG, pct. 3	3. Prezenta Metodă se aplică părții care înaintează propunerea, astfel cum este definită la punctul 9.11, atunci când aceasta aduce eventuale schimbări sistemului feroviar al Republicii Moldova. Aceste schimbări pot fi de ordin tehnic, operațional sau organizațional. În ceea ce privește schimbările organizaționale, numai schimbările care ar putea avea un impact asupra proceselor operaționale sau de întreținere sunt luate în considerare conform normelor prevăzute la punctele 9 – 11.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(2)	Atunci când, pe baza unei evaluări în temeiul criteriilor stabilite la articolul 4 alineatul (2) literele (a)-(f):	HG, pct. 4	4. Atunci când, pe baza evaluării efectuate în temeiul criteriilor stabilite la punctele 10.1 – 10.6:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	schimbarea este considerată semnificativă, se aplică procesul de management al riscului prevăzut la articolul 5;	HG, pct. 4.1	4.1. schimbarea este considerată semnificativă, se aplică procesul de management al riscului prevăzut la punctele 12-13;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(b)	schimbarea este considerată nesemnificativă, este suficient să se păstreze documentația adecvată pentru justificarea deciziei.	HG, pct. 4.2	4.2. schimbarea este considerată nesemnificativă, este suficientă păstrarea documentației adecvate pentru justificarea deciziei.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Prezentul Regulament se aplică, de asemenea, subsistemelor structurale cărora li se aplică Directiva 2008/57/CE:	HG, pct. 5	5. Prezenta Metodă se aplică, de asemenea, subsistemelor structurale cărora li se aplică Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	dacă specificațiile tehnice pentru interoperabilitate (STI) relevante impun aprecierea riscurilor; în această situație, dacă este cazul, STI specifică ce părți din Prezentul Regulament se aplică;	HG, pct. 5.1	5.1. dacă specificațiile tehnice de interoperabilitate (în continuare - STI) relevante impun aprecierea riscurilor; în acest caz STI precizează, dacă este cazul, ce părți din prezenta metodă se aplică;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(b)	dacă schimbarea este semnificativă, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2), procesul de management al riscului prevăzut la articolul 5 se aplică în timpul punerii în funcțiune a subsistemelor structurale pentru a se asigura integrarea în siguranță a acestora într-un sistem existent, în	HG, pct. 5.2	5.2. dacă schimbarea este semnificativă în conformitate cu punctul 11, procesul de management al riscului prevăzut la punctele 13-14 se aplică în timpul punerii în funcțiune a subsistemelor structurale, pentru a asigura integrarea în siguranță a acestora într-un sistem existent, în temeiul pct. 69 din Regulamentul de	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	temeiul articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE.		interoperabilitate a sistemului feroviar, Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.				
(4)	Aplicarea prezentului regulament în cazul menționat la alineatul (3) litera (b) din prezentul articol nu trebuie să ducă la cerințe aflate în contradicție cu cele prevăzute în STI-urile relevante. Dacă apar asemenea contradicții, partea care înaintează propunerea informează statul membru în cauză, după care acesta poate decide să solicite revizuirea TSI în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) sau cu articolul 7 din Directiva 2008/57/CE sau o derogare în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din directiva respectivă.	HG, pct. 6	6. Aplicarea prezentei Metode în cazul menționat la punctul 5.2. nu trebuie să ducă la cerințe care contravin celor prevăzute în STI-urile relevante. Dacă apar asemenea contradicții, partea care înaintează propunerea informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, după care acesta poate decide să solicite revizuirea STI-urilor în conformitate cu punctele 18-28 sau cu punctele 29-31 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 sau o derogare în conformitate cu punctele 18-21 din Hotărârea Guvernului respectivă.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(5)	Sistemele feroviare excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2004/49/CE în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament.	HG, pct. 7	7. Sistemele feroviare excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului privind siguranța feroviară, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 cu pct. 3-8 sunt excluse și din domeniul de aplicare al prezentei Metode.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(6)	Dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 352/2009 continuă să se aplice în legătură cu proiecte care se află într-o fază avansată de dezvoltare în sensul articolului 2 litera (t) din Directiva 2008/57/CE la data aplicării prezentului regulament.			Norme UE neaplicabile		Regulamentul (CE) nr. 352/2009 nu a fost transpus în legislația națională. Subsecvent,	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

						nu sunt proiecte în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 352/2009	
Articolul 3. Definiții							
	În scopul prezentului regulament, se aplică definițiile stabilite la articolul 3 din Directiva 2004/49/CE. Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:	HG, pct. 8	8. În sensul prezentei Metodei, se aplică definițiile stabilite la Codul transportului feroviar nr.19/2022, Legea nr. 213/2021 cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi, și Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024. Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
1.	„risc” înseamnă frecvența cu care se produc accidentele și incidentele care provoacă daune (cauzate de un pericol) și gradul de gravitate al respectivelor daune;	HG, pct. 8.1	8.1. risc – înseamnă frecvența cu care se produc accidentele și incidentele care provoacă daune (cauzate de un pericol) și gradul de gravitate al respectivelor daune;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
2.	„analiză de risc” înseamnă utilizarea sistematică a tuturor informațiilor disponibile pentru a identifica pericolele și a estima riscul;	HG, pct. 8.2	8.2. analiză de risc – înseamnă utilizarea sistematică a tuturor informațiilor disponibile pentru a identifica pericolele și a estima riscul;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
3.	„evaluarea riscurilor” înseamnă o procedură bazată pe analiza de risc, prin care se stabilește dacă s-a obținut un nivel de risc acceptabil;	HG, pct. 8.3	8.3. evaluarea riscurilor – înseamnă o procedură bazată pe analiza de risc, prin care se stabilește dacă s-a obținut un nivel de risc acceptabil;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

4.	„aprecierea riscurilor” înseamnă procesul global care cuprinde o analiză de risc și o evaluare a riscurilor;	HG, pct. 8.4	8.4. aprecierea riscurilor – înseamnă procesul global care cuprinde o analiză de risc și o evaluare a riscurilor;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5.	„siguranță” înseamnă lipsa unui risc inacceptabil de producere a unor daune;	HG, pct. 8.5	8.5. siguranță – înseamnă lipsa unui risc inacceptabil de producere a unor daune;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
6.	„managementul riscului” înseamnă aplicarea sistematică a unor politici, proceduri și practici de gestionare în executarea sarcinilor de analizare, evaluare și controlare a riscurilor;	HG, pct. 8.6	8.6. managementul riscului – înseamnă aplicarea sistematică a unor politici, proceduri și practici de gestionare în executarea sarcinilor de analizare, evaluare și controlare a riscurilor;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
7.	„interfețe” înseamnă toate punctele de interacțiune pe durata unui ciclu de viață al unui sistem sau subsistem, inclusiv exploatarea și întreținerea acestuia, în care actori diferiți din sectorul feroviar conlucrează în vederea gestionării riscurilor;	HG, pct. 8.7	8.7. interfețe – înseamnă toate punctele de interacțiune pe durata unui ciclu de viață al unui sistem sau subsistem, inclusiv exploatarea și întreținerea acestuia, în care actori diferiți din sectorul feroviar conlucrează în vederea gestionării riscurilor;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
8.	„actori” înseamnă toate părțile care sunt implicate, direct sau prin angajamente contractuale, în aplicarea prezentului regulament;	HG, pct. 8.8	8.8. actori – înseamnă toate părțile care sunt implicate, direct sau prin angajamente contractuale, în aplicarea prezentei Metode;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
9.	„cerințe de siguranță” înseamnă caracteristicile de siguranță (calitative sau cantitative sau, atunci când este necesar, atât calitative, cât și cantitative) necesare pentru proiectarea, exploatarea (inclusiv norme de exploatare) și întreținerea unui	HG, pct. 8.9	8.9. cerințe de siguranță – înseamnă caracteristicile de siguranță (calitative sau cantitative sau, atunci când este necesar, atât calitative, cât și cantitative) necesare pentru proiectarea, exploatarea (inclusiv norme de exploatare) și întreținerea unui sistem pentru a respecta	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	sistem pentru a respecta obiective de siguranță stabilite prin lege sau la nivel de companie;		obiective de siguranță stabilite prin lege sau la nivel de companie;				
10.	„măsurile de siguranță” înseamnă o serie de acțiuni care fie reduc frecvența apariției unui pericol, fie atenuează consecințele acestuia, pentru a obține și/sau a menține un nivel acceptabil de risc;	HG, pct. 8.10	8.10. măsuri de siguranță – înseamnă o serie de acțiuni care fie reduc frecvența apariției unui pericol, fie atenuează consecințele acestuia, pentru a obține și/sau a menține un nivel acceptabil de risc;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
11.	„partea care înaintează propunerea” înseamnă una dintre entitățile următoare:	HG, pct. 8.11	8.11. partea care înaintează propunerea – înseamnă una dintre entitățile următoare:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură care implementează măsuri de control al riscurilor în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2004/49/CE;	HG, pct. 8.11.1	8.11.1 o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură care implementează măsuri de control al riscurilor în conformitate cu punctele 5-10 din Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(b)	o entitate responsabilă cu întreținerea care implementează măsuri în conformitate cu articolul 14a alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE;	HG, pct. 8.11.2	8.11.2 o entitate responsabilă cu întreținerea care implementează măsuri în conformitate cu punctele 81-99 din Hotărârea Guvernului nr. 725/2024;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(c)	o entitate contractantă sau un producător care invită un organism notificat să aplice procedura de verificare „CE” în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE sau un organism desemnat în conformitate cu	HG, pct. 8.11.3	8.11.3 o entitate contractantă sau un producător care invită un organism notificat să aplice procedura de verificare „CE” în conformitate cu punctele 57, 58 din Hotărârea Guvernului nr. 725/2024;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	articolul 17 alineatul (3) din directiva respectivă;						
(d)	un solicitant al unei autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor structurale;	HG, pct. 8.11.4	8.11.4 un solicitant al unei autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor structurale;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
12.	„raport de evaluare a siguranței” înseamnă un document care conține concluziile evaluării efectuate de un organism de evaluare asupra sistemului aflat în curs de evaluare;	HG, pct. 8.12	8.12. raport de evaluare a siguranței – înseamnă un document care conține concluziile evaluării efectuate de un organism de evaluare asupra sistemului aflat în curs de evaluare;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
13.	„pericol” înseamnă o situație care ar putea duce la producerea unui accident;	HG, pct. 8.13	8.13. pericol – înseamnă o situație care ar putea duce la producerea unui accident;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
14.	„organism de evaluare” înseamnă o persoană, organizație sau entitate externă sau internă, independentă și competentă care realizează o investigație pentru a furniza, pe bază de probe, o opinie cu privire la capacitatea unui sistem de a îndeplini cerințele de siguranță pe care acesta trebuie să le respecte;	HG, pct. 8.14	8.14. organism de evaluare – înseamnă o persoană, organizație sau entitate externă sau internă, independentă și competentă care realizează o investigație pentru a furniza, pe bază de probe, o opinie cu privire la capacitatea unui sistem de a îndeplini cerințele de siguranță pe care acesta trebuie să le respecte;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
15.	„criterii de acceptare a riscului” înseamnă termenii de referință pe bază cărora se apreciază acceptabilitatea unui anumit risc; aceste criterii se folosesc pentru a se stabili dacă nivelul unui risc este suficient de scăzut pentru a nu fi necesar să se ia	HG, pct. 8.15	8.15. criterii de acceptare a riscului – înseamnă termenii de referință pe bază cărora se apreciază acceptabilitatea unui anumit risc; aceste criterii se folosesc pentru a se stabili dacă nivelul unui risc este suficient de scăzut pentru a nu fi necesar să se ia măsuri imediate pentru a-l reduce și mai mult;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	măsuri imediate pentru a-l reduce și mai mult;						
16.	„evidența pericolelor” înseamnă un document în care se înregistrează și se adnotează pericolele identificate, măsurile aferente, originea pericolelor și trimiterea la organizația care trebuie să le gestioneze;	HG, pct. 8.16	8.16. evidența pericolelor – înseamnă un document în care se înregistrează și se adnotează pericolele identificate, măsurile aferente, originea pericolelor și trimiterea la organizația care trebuie să le gestioneze;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
17.	„identificarea pericolelor” înseamnă procesul de găsim, enumerare și caracterizare a pericolelor;	HG, pct. 8.17	8.17. identificarea pericolelor – înseamnă procesul de găsim, enumerare și caracterizare a pericolelor;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
18.	„principiu de acceptare a riscului” înseamnă normele folosite pentru a stabili dacă riscul legat de un anumit pericol sau de mai multe este acceptabil sau nu;	HG, pct. 8.18	8.18. principiu de acceptare a riscului – înseamnă normele folosite pentru a stabili dacă riscul legat de un anumit pericol sau de mai multe este acceptabil sau nu;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
19.	„cod de practică” înseamnă un ansamblu de norme scrise care, dacă sunt aplicate în mod corect, pot fi folosite pentru a controla un anumit pericol sau mai multe;	HG, pct. 8.19	8.19. cod de practică – înseamnă un ansamblu de norme scrise care, dacă sunt aplicate în mod corect, pot fi folosite pentru a controla un anumit pericol sau mai multe;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
20.	„sistem de referință” înseamnă un sistem despre care s-a demonstrat în exploatare că are un nivel acceptabil de siguranță și în funcție de care se poate evalua, prin comparație, acceptabilitatea riscurilor unui sistem în curs de evaluare;	HG, pct. 8.20	8.20. sistem de referință – înseamnă un sistem despre care s-a demonstrat în exploatare că are un nivel acceptabil de siguranță și în funcție de care se poate evalua, prin comparație, acceptabilitatea riscurilor unui sistem în curs de evaluare;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
21.	„estimarea riscurilor” înseamnă procesul utilizat pentru a genera o măsură a nivelului riscurilor analizate și constă în	HG, pct. 8.21	8.21. estimarea riscurilor – înseamnă procesul utilizat pentru a genera o măsură a nivelului riscurilor analizate și constă în	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	următoarele etape: estimarea frecvenței, analiza consecințelor și integrarea acestora;		următoarele etape: estimarea frecvenței, analiza consecințelor și integrarea acestora;				
22.	„sistem tehnic” înseamnă un produs sau un ansamblu de produse, inclusiv proiectarea, implementarea și documentația de asistență; dezvoltarea unui sistem tehnic începe cu specificarea cerințelor aferente și se încheie o dată cu acceptarea sa; deși este avută în vedere proiectarea de interfețe relevante cu comportament uman, operatorii umani și acțiunile acestora nu fac parte dintr-un sistem tehnic; procesul de întreținere este descris în manualele de întreținere, dar nu face el însuși parte din sistemul tehnic;	HG, pct. 8.22	8.22. sistem tehnic – înseamnă un produs sau un ansamblu de produse, inclusiv proiectarea, implementarea și documentația de asistență; dezvoltarea unui sistem tehnic începe cu specificarea cerințelor aferente și se încheie o dată cu acceptarea sa; deși este avută în vedere proiectarea de interfețe relevante cu comportament uman, operatorii umani și acțiunile acestora nu fac parte dintr-un sistem tehnic; procesul de întreținere este descris în manualele de întreținere, dar nu face el însuși parte din sistemul tehnic;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
23.	„accident catastrofal” înseamnă un accident care de regulă afectează un număr mare de persoane și cauzează un număr mare de decese;	HG, pct. 8.23	8.23. accident catastrofal – înseamnă un accident care de regulă afectează un număr mare de persoane și cauzează un număr mare de decese;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
24.	„acceptarea din punctul de vedere al siguranței” înseamnă statutul acordat schimbării de partea care înaintează propunerea, pe baza raportului de evaluare a siguranței furnizat de organismul de evaluare;	HG, pct. 8.24	8.24. acceptarea din punctul de vedere al siguranței – înseamnă statutul acordat schimbării de partea care înaintează propunerea, pe baza raportului de evaluare a siguranței furnizat de organismul de evaluare;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
25.	„sistem” înseamnă orice parte a unui sistem feroviar supusă unei schimbări, care poate fi de ordin	HG, pct. 8.25	8.25. sistem – înseamnă orice parte a unui sistem feroviar supusă unei schimbări, care poate fi de ordin	Compatibil			Ministerul Infrastructurii

	tehnic, operațional sau organizațional;		tehnic, operațional sau organizațional;				și Dezvoltării Regionale
26.	„normă națională notificată” înseamnă orice normă națională notificată de statele membre în temeiul Directivei 96/48/CE a Consiliului (1) sau al Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2) și al Directivelor 2004/49/CE și 2008/57/CE;	HG, pct. 8.26	8.26. normă națională notificată – înseamnă orice normă națională notificată de statele membre în temeiul Codului transportului feroviar nr. 19/2022 și Hotărârii Guvernului nr. 725/2024;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
27.	„organism de certificare” înseamnă un organism de certificare astfel cum este definit la articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 445/2011;	HG, pct. 8.27	8.27. organism de certificare - înseamnă un organism de certificare astfel cum este definit la punctul 3 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 896/2024;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
28.	„organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism de evaluare a conformității astfel cum este definit la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;	HG, pct. 8.28	8.28. organism de evaluare a conformității – înseamnă un organism de evaluare a conformității astfel cum este definit la articolul 2 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
29.	„acreditare” înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;	HG, pct. 8.29	8.29. acreditare – înseamnă acreditare astfel cum este definită la articolul 2 din Legea nr. 235/2011;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
30.	„organism național de acreditare” înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008;	HG, pct. 8.30	8.30. organism național de acreditare – înseamnă un organism național de acreditare astfel cum este definit la articolul 2 din Legea nr. 235/2011;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

31.	„recunoaștere” înseamnă o atestare de către un organism național, altul decât organismul național de acreditare, a faptului că organismul de evaluare îndeplinește cerințele stabilite în anexa II la prezentul regulament pentru a efectua activitatea de evaluare independentă specificată la articolul 6 alineatele (1) și (2);	HG, pct. 8.31	8.31. recunoaștere – înseamnă o atestare de către un organism național, altul decât organismul național de acreditare, a faptului că organismul de evaluare îndeplinește cerințele stabilite în anexa nr. 2 la prezenta Metodă pentru a efectua activitatea de evaluare independentă specificată la punctele 14 și 15;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
32.	„defecțiune sistematică” înseamnă o defecțiune care se produce în mod repetat la anumite combinații de factori sau în anumite condiții de mediu sau de aplicare;	HG, pct. 8.32	8.32. defecțiune sistematică – înseamnă o defecțiune care se produce în mod repetat la anumite combinații de factori sau în anumite condiții de mediu sau de aplicare;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
33.	„eroare sistematică” înseamnă o eroare inerentă în specificațiile, proiectarea, fabricarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea sistemului în curs de evaluare;	HG, pct. 8.33	8.33. eroare sistematică – înseamnă o eroare inerentă în specificațiile, proiectarea, fabricarea, instalarea, exploatarea sau întreținerea sistemului în curs de evaluare;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
34.	„barieră” înseamnă o măsură de control al riscului tehnică, operațională sau organizațională din afara sistemului în curs de evaluare care fie reduce frecvența apariției unui pericol, fie atenuează gravitatea consecințelor potențiale ale acestui pericol;	HG, pct. 8.34	8.34. barieră – înseamnă o măsură de control al riscului tehnică, operațională sau organizațională din afara sistemului în curs de evaluare care fie reduce frecvența apariției unui pericol, fie atenuează gravitatea consecințelor potențiale ale acestui pericol;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
35.	„accident critic” înseamnă un accident care de regulă afectează un număr foarte redus de	HG, pct. 8.35	8.35. accident critic – înseamnă un accident care de regulă afectează un număr foarte redus de persoane și care cauzează cel puțin un deces;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	persoane și care cauzează cel puțin un deces;						
36.	„foarte improbabil” înseamnă o manifestare a defecțiunii cu o frecvență de maximum 10– 9 per oră de funcționare;	HG, pct. 8.36	8.36. foarte improbabil – înseamnă o manifestare a defecțiunii cu o frecvență de maximum 10– 9 per oră de funcționare;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
37.	„improbabil” înseamnă o manifestare a defecțiunii cu o frecvență de maximum 10– 7 per oră de funcționare.	HG, pct. 8.37	8.37. improbabil – înseamnă o manifestare a defecțiunii cu o frecvență de maximum 10– 7 per oră de funcționare.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 4. Schimbări semnificative							
(1)	Dacă nu există nicio normă națională notificată care să definească dacă o schimbare este semnificativă sau nu într-un stat membru, partea care înaintează propunerea ține seama de impactul potențial al schimbării în cauză asupra siguranței sistemului feroviar. Dacă schimbarea propusă nu are niciun impact asupra siguranței, nu este necesară aplicarea procesului de management al riscului descris la articolul 5.	HG, pct. 9	9. Dacă nu există nicio normă națională notificată care să definească dacă o schimbare este semnificativă sau nu într-un stat membru, partea care înaintează propunerea ține seama de impactul potențial al schimbării în cauză asupra siguranței sistemului feroviar. Dacă schimbarea propusă nu are niciun impact asupra siguranței, nu este necesară aplicarea procesului de management al riscului descris la punctul 12 și 13.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Dacă schimbarea propusă are un impact asupra siguranței, partea care înaintează propunerea decide gradul de importanță al schimbării, prin solicitarea opiniei experților și pe baza următoarelor criterii:	HG, pct. 10	10. Dacă schimbarea propusă are un impact asupra siguranței, partea care înaintează propunerea decide gradul de importanță al schimbării, prin solicitarea opiniei experților și pe baza următoarelor criterii:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	consecințe în caz de avarie: scenariu pesimist credibil pentru cazul în care sistemul aflat în	HG, pct. 10.1	10.1. consecințe în caz de avarie: scenariu pesimist credibil pentru cazul în care sistemul aflat în curs	Compatibil			Ministerul Infrastructurii

	curs de evaluare suferă o avarie, ținându-se seama de existența barierelor de siguranță din afara sistemului în curs de evaluare;		de evaluare suferă o avarie, ținându-se seama de existența barierelor de siguranță din afara sistemului în curs de evaluare;				și Dezvoltării Regionale
(b)	elemente noi folosite la implementarea schimbării: se referă atât la aspectele inovatoare din sectorul feroviar, cât și la elementele care reprezintă o noutate pentru organizația care realizează schimbarea;	HG, pct. 10.2	10.2. elemente noi folosite la implementarea schimbării: se referă atât la aspectele inovatoare din sectorul feroviar, cât și la elementele care reprezintă o noutate pentru organizația care realizează schimbarea;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(c)	complexitatea schimbării;	HG, pct. 10.3	complexitatea schimbării;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(d)	monitorizare: incapacitatea de a monitoriza schimbarea realizată de-a lungul întregului ciclu de viață al sistemului și de a lua măsuri adecvate;	HG, pct. 10.4	10.4. monitorizare: incapacitatea de a monitoriza schimbarea realizată de-a lungul întregului ciclu de viață al sistemului și de a lua măsuri adecvate;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(e)	reversibilitate: incapacitatea de reveni la situația sistemului anterioară schimbării;	HG, pct. 10.5	10.5. reversibilitate: incapacitatea de reveni la situația sistemului anterioară schimbării;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(f)	adiționalitate: evaluarea gradului de importanță al schimbării, luându-se în considerare toate schimbările recente din domeniul siguranței realizate în sistemul vizat și care nu au fost considerate semnificative.	HG, pct. 10.6	10.6. adiționalitate: evaluarea gradului de importanță al schimbării, luându-se în considerare toate schimbările recente din domeniul siguranței realizate în sistemul vizat și care nu au fost considerate semnificative.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	indică strategia de aplicare a STI. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie	HG, pct. 11	11. Partea care înaintea propunerii păstrează documentația	Compatibil			Ministerul Infrastructurii

	finalizate ținând seama de costurile și beneficiile estimate și de repercusiunile previzionate asupra părților interesate afectate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI constituie norma. În cazurile în care este necesară punerea în aplicare coordonată a unei STI, de exemplu de-a lungul unui coridor sau între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, strategia poate include propuneri privind finalizarea în etape;		adecvată pentru a-și justifica decizia.				și Dezvoltării Regionale
--	--	--	---	--	--	--	--------------------------

Articolul 5. Procesul de management al riscului

(1)	Partea care înaintea propunerea este responsabilă cu aplicarea prezentului regulament, inclusiv cu evaluarea importanței schimbării pe baza criteriilor prevăzute la articolul 4, precum și cu realizarea procesului de management al riscului prevăzut în anexa I.	HG, pct. 12	12. Partea care înaintea propunerea este responsabilă cu aplicarea prezentei Metode, inclusiv cu evaluarea importanței schimbării pe baza criteriilor prevăzute la punctele 9-11, precum și cu realizarea procesului de management al riscului prevăzut în anexa nr.1.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Partea care înaintea propunerea se asigură că riscurile introduse de furnizorii și de prestatorii săi de servicii, inclusiv de subcontractanții acestora, sunt de asemenea gestionate în conformitate cu prezentului regulament. În acest	HG, pct. 13	13. Partea care înaintea propunerea se asigură că riscurile introduse de furnizorii și de prestatorii săi de servicii, inclusiv de subcontractanții acestora, sunt de asemenea gestionate în conformitate cu prezenta Metodă. În acest scop, partea care înaintea	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	scop, partea care înaintea propunerea poate solicita, prin aranjamente contractuale, ca furnizorii și prestatorii săi de servicii, inclusiv subcontractanții acestora, să participe la procesul de management al riscului prevăzut în anexa I.		propunerea poate solicita, prin aranjamente contractuale, ca furnizorii și prestatorii săi de servicii, inclusiv subcontractanții acestora, să participe la procesul de management al riscului prevăzut în anexa nr.1.				
Articolul 6. Evaluarea independentă							
(1)	Dacă, după adoptarea unei STI, se constată că aceasta prezintă o deficiență, respectiva STI se modifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (11). Dacă este cazul, Comisia aplică fără întârziere această procedură. Asemenea deficiențe includ cazurile care ar putea conduce la operațiuni care nu respectă condițiile de siguranță într-un stat membru	HG, pct. 14	14. Un organism de evaluare efectuează o evaluare independentă a adecvării atât a aplicării procesului de management al riscului prevăzut în anexa nr. 1, cât și a rezultatelor acestuia. Acest organism de evaluare îndeplinește criteriile enumerate în anexa nr. 2. Dacă organismul de evaluare nu este încă desemnat prin legislația existentă la nivelul Uniunii sau la nivel național, partea care înaintea propunerea își numește propriul organism de evaluare într-o etapă cât mai timpurie și mai adecvată a procesului de management al riscului.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Pentru a efectua evaluarea independentă, organismul de evaluare:	HG, pct. 15	15. Pentru a efectua evaluarea independentă, organismul de evaluare:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	se asigură că înțelege în detaliu schimbarea semnificativă, pe baza documentației furnizate de partea care înaintea propunerea;	HG, pct. 15.1	15.1. se asigură că înțelege în detaliu schimbarea semnificativă, pe baza documentației furnizate de partea care înaintea propunerea;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(b)	efectuează o evaluare a proceselor utilizate pentru gestionarea siguranței și a calității pe durata conceperii și implementării schimbării semnificative, dacă procesele respective nu sunt încă certificate de un organism competent de evaluare a conformității;	HG, pct. 15.2	15.2. efectuează o evaluare a proceselor utilizate pentru gestionarea siguranței și a calității pe durata conceperii și implementării schimbării semnificative, dacă procesele respective nu sunt încă certificate de un organism competent de evaluare a conformității;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(c)	efectuează o evaluare a aplicării proceselor respective privind siguranța și calitatea pe durata conceperii și a implementării schimbării semnificative. După finalizarea evaluării sale în conformitate cu literele (a), (b) și (c), organismul de evaluare întocmește raportul de evaluare a siguranței prevăzut la articolul 15 și în anexa III.	HG, pct. 15.3	15.3. efectuează o evaluare a aplicării proceselor respective privind siguranța și calitatea pe durata conceperii și a implementării schimbării semnificative. După finalizarea evaluării sale în conformitate cu punctele 15.1., 15.2. și 15.3., organismul de evaluare întocmește raportul de evaluare a siguranței prevăzut la punctele 31-35 și în anexa nr.3.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Trebuie evitată dublarea eforturilor în cazul următoarelor evaluări:	HG, pct. 16	16. Trebuie evitată dublarea eforturilor în cazul următoarelor evaluări:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	evaluarea conformității sistemului de management al siguranței și a sistemului de întreținere al entităților responsabile cu întreținerea, în conformitate cu cerințele Directivei 2004/49/C;	HG, pct. 16.1	16.1. evaluarea conformității sistemului de management al siguranței și a sistemului de întreținere al entităților responsabile cu întreținerea, în conformitate cu cerințele Codului transportului feroviar nr.19/2022 și Regulamentului de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

			al siguranței feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 378/2025;				
(b)	evaluarea de conformitate efectuată de un organism notificat astfel cum este definit la articolul 2 litera (j) din Directiva 2008/57/CE sau de un organism desemnat în conformitate cu articolul 17 din directiva respectivă; și	HG, pct. 16.2	16.2. evaluarea de conformitate efectuată de un organism notificat astfel cum este definit la articolul 2 din Codul transportului feroviar nr.19/2022 sau de un organism desemnat în conformitate cu pct. 50-56 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.725/2024; și	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(c)	orice evaluare independentă efectuată de organismul de evaluare în conformitate cu prezentul regulament.	HG, pct. 16.3	16.3. orice evaluare independentă efectuată de organismul de evaluare în conformitate cu prezentul regulament.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(4)	Fără a aduce atingere legislației Uniunii, partea care înaintea propunerea poate alege autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, dacă autoritatea de siguranță oferă acest serviciu și dacă schimbările semnificative vizează următoarele cazuri:	HG, pct. 17	17. Fără a aduce atingere legislației Uniunii, partea care înaintea propunerea poate alege autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, dacă autoritatea de siguranță oferă acest serviciu și dacă schimbările semnificative vizează următoarele cazuri:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	un vehicul necesită o autorizație de punere în funcțiune, în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) și cu articolul 24 alineatul (2) din Directiva 2008/57/CE;	HG, pct. 17.1	17.1. un vehicul necesită o autorizație de punere în funcțiune, în conformitate cu Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.725/2024;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(b)	un vehicul necesită o autorizație suplimentară de punere în funcțiune, în conformitate cu articolul 23 alineatul (5) și cu	HG, pct. 17.2	17.2. un vehicul necesită o autorizație suplimentară de punere în funcțiune, în conformitate cu pct. 84-86 și cu punctele 94-96 din	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	articolul 25 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE;		Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.725/2024 și Regulamentul privind siguranța feroviară, pct. 67 – 69 aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024;				
(c)	certificatul de siguranță trebuie actualizat ca urmare a modificării tipului sau extinderii operațiunii, în conformitate cu articolul 10 alineatul (5) din Directiva 2004/49/CE;	HG, pct. 17.3	17.3. certificatul de siguranță trebuie actualizat ca urmare a modificării tipului sau extinderii operațiunii, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) și alineatul (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(d)	certificatul de siguranță trebuie revizuit ca urmare a unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței, în conformitate cu articolul 10 alineatul (5) din Directiva 2004/49/CE;	HG, pct. 17.4	17.4. certificatul de siguranță trebuie revizuit ca urmare a unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) și alineatul (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(e)	autorizația de siguranță trebuie actualizată ca urmare a unor modificări substanțiale aduse infrastructurii, sistemului de semnalizare sau sistemelor de aprovizionare cu energie ori în urma unor modificări substanțiale ale principiilor de exploatare și de întreținere ale acestora, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE;	HG, pct. 17.5	17.5. autorizația de siguranță trebuie actualizată ca urmare a unor modificări substanțiale aduse infrastructurii, sistemului de semnalizare sau sistemelor de aprovizionare cu energie ori în urma unor modificări substanțiale ale principiilor de exploatare și de întreținere ale acestora, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(f)	autorizația de siguranță trebuie revizuită ca urmare a unor modificări substanțiale ale	HG, pct. 17.6	17.6. autorizația de siguranță trebuie revizuită ca urmare a unor modificări substanțiale ale cadrului	Compatibil			Ministerul Infrastructurii

	cadrlui de reglementare în domeniul siguranței, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE. Atunci când schimbările semnificative se referă la un subsistem structural care necesită o autorizație de punere în funcțiune, în conformitate cu articolul 15 alineatul (1) sau cu articolul 20 din Directiva 2008/57/CE, partea care înaintea propunerea poate alege autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, dacă autoritatea de siguranță oferă acest serviciu, cu excepția cazului în care partea care înaintea propunerea a atribuit deja această sarcină unui organism notificat în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din directiva menționată.		de reglementare în domeniul siguranței, în conformitate cu articolul 99 alineatul (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Atunci când schimbările semnificative se referă la un subsistem structural care necesită o autorizație de punere în funcțiune, în conformitate cu punctele 52-55 sau cu punctele 67-70 din Hotărârea Guvernului nr.725/2024, partea care înaintea propunerea poate alege autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, dacă autoritatea de siguranță oferă acest serviciu, cu excepția cazului în care partea care înaintea propunerea a atribuit deja această sarcină unui organism notificat în conformitate cu punctele 52-55 și Anexa nr.4 din Hotărârea Guvernului nr.725/2024.				și Dezvoltării Regionale
Articolul 7. Acreditarea/recunoașterea organismului de evaluare							
	Organismul de evaluare prevăzut la articolul 6 este:	HG, pct. 18	18. Organismul de evaluare prevăzut la punctele 14-17.6 este	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	fie acreditat de organismul național de acreditare menționat la articolul 13 alineatul (1) pe baza criteriilor definite în anexa II;	HG, pct. 18.1	18.1. fie acreditat de organismul național pe baza criteriilor definite în anexa nr. 2;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(b)	fie recunoscut de organismul de recunoaștere menționat la articolul 13 alineatul (1) pe baza criteriilor definite în anexa II;	HG, pct. 18.2	18.2. fie recunoscut de organismul de recunoaștere pe baza criteriilor definite în anexa nr. 2;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(c)	fie autoritatea națională de siguranță, în temeiul articolului 9 alineatul (2).	HG, pct. 18.3	18.3. fie autoritatea națională de siguranță, în temeiul punctului 22.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Articolul 8. Aprobarea acreditării sau a recunoașterii

(1)	Atunci când acordă certificatul de siguranță sau autorizația de siguranță în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei (3) sau cu Regulamentul (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei (4), autoritatea națională de siguranță aprobă acreditarea sau recunoașterea acordată de un stat membru în conformitate cu articolul 7, ca dovadă a capacității întreprinderii feroviare sau a administratorului de infrastructură de a acționa ca organism de evaluare.	HG, pct. 19	19. Atunci când acordă certificatul de siguranță sau autorizația de siguranță în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 378/2025, autoritatea națională de siguranță aprobă acreditarea sau recunoașterea acordată de un stat membru în conformitate cu punctele 18 – 18.3, ca dovadă a capacității întreprinderii feroviare sau a administratorului de infrastructură de a acționa ca organism de evaluare.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Atunci când acordă certificatul unei entități responsabile cu întreținerea în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 445/2011, organismul de certificare aprobă acreditarea sau recunoașterea acordată de statul membru, ca dovadă a capacității entității responsabile cu întreținerea de a acționa ca organism de evaluare.	HG, pct. 20	20. Atunci când acordă certificatul unei entități responsabile cu întreținerea, organismul de certificare aprobă acreditarea sau recunoașterea acordată, ca dovadă a capacității entității responsabile cu întreținerea de a acționa ca organism de evaluare.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Articolul 9. Tipuri de recunoaștere a organismului de evaluare							
(1)	Pot fi întrebuințate următoarele tipuri de recunoaștere a organismului de evaluare:	HG, pct. 21	21. Pot fi întrebuințate următoarele tipuri de recunoaștere a organismului de evaluare:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	recunoașterea de către statul membru a unei entități responsabile cu întreținerea, a unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice;	HG, pct. 21.1	21.1. recunoașterea de către statul membru a unei entități responsabile cu întreținerea, a unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(b)	recunoașterea de către autoritatea națională de siguranță a capacității unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă prin intermediul evaluării și supravegherii sistemului de management al siguranței al unei întreprinderi feroviare sau al unui administrator de infrastructură;	HG, pct. 21.2	21.2. recunoașterea de către autoritatea națională de siguranță a capacității unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă prin intermediul evaluării și supravegherii sistemului de management al siguranței al unei întreprinderi feroviare sau al unui administrator de infrastructură;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(c)	atunci când autoritatea națională de siguranță acționează ca organism de certificare în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 445/2011, recunoașterea de către autoritatea națională de siguranță a capacității unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă prin intermediul evaluării și supravegherii	HG, pct. 21.3	21.3. atunci când autoritatea națională de siguranță acționează ca organism de certificare, recunoașterea de către autoritatea națională de siguranță a capacității unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă prin intermediul evaluării și supravegherii sistemului de întreținere al unei entități responsabile cu întreținerea;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	sistemului de întreținere al unei entități responsabile cu întreținerea;						
(d)	recunoașterea de către un organism de recunoaștere desemnat de statul membru a capacității unei entități responsabile cu întreținerea, a unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă.	HG, pct. 21.4	21.4. recunoașterea de către un organism de recunoaștere desemnat de statul membru a capacității unei entități responsabile cu întreținerea, a unei organizații ori a unei părți a acesteia sau a unei persoane fizice de a efectua o evaluare independentă.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Atunci când statul membru recunoaște autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, statului membru respectiv îi revine responsabilitatea de a se asigura că autoritatea națională de siguranță îndeplinește cerințele stabilite în anexa II; În acest caz, trebuie să se poată demonstra că autoritatea națională de siguranță își exercită funcțiile de organism de evaluare în mod independent față de celelalte funcții ale sale.	HG, pct. 22	22. Atunci când statul membru recunoaște autoritatea națională de siguranță ca organism de evaluare, statului membru respectiv îi revine responsabilitatea de a se asigura că autoritatea națională de siguranță îndeplinește cerințele stabilite în anexa nr. 2; În acest caz, trebuie să se poată demonstra că autoritatea națională de siguranță își exercită funcțiile de organism de evaluare în mod independent față de celelalte funcții ale sale.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 10. Valabilitatea recunoașterii							
(1)	În cazurile menționate la articolul 9 alineatul (1) literele (a) și (d) și alineatul (2), perioada de valabilitate a recunoașterii nu trebuie să depășească 5 ani de la data acordării acesteia.	HG, pct. 23	23. În cazurile menționate la subpunctele 21.1. și 21.4. și punctul 24, perioada de valabilitate a recunoașterii nu trebuie să depășească 5 ani de la data acordării acesteia.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(2)	În cazul menționat la articolul 9 alineatul (1) litera (b):	HG, pct. 24	24. În cazul menționat la subpunctul 22.2.:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(a)	declarația de recunoaștere a unei întreprinderi feroviare sau a unui administrator de infrastructură este afișată pe certificatul de siguranță relevant, la rubrica 5 „Informații suplimentare” din formularul armonizat al certificatelor de siguranță prevăzut în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 653/2007 (5) și în partea corespunzătoare a autorizațiilor de siguranță;	HG, pct. 24.1	24.1. declarația de recunoaștere a unei întreprinderi feroviare sau a unui administrator de infrastructură este afișată pe certificatul de siguranță relevant, la rubrica 5 „Informații privind solicitantul” din formularul armonizat al certificatelor de siguranță prevăzut în anexa nr. 3 la Regulamentul de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 896/2024, și în partea corespunzătoare a autorizațiilor de siguranță;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(b)	perioada de valabilitate a recunoașterii este limitată de valabilitatea certificatului sau a autorizației de siguranță în temeiul căruia (căreia) se acordă; În acest caz, cererea de recunoaștere se înaintează cu ocazia următoarei solicitări de reînnoire sau de actualizare a certificatului sau a autorizației de siguranță.	HG, pct. 24.2	24.2. perioada de valabilitate a recunoașterii este limitată de valabilitatea certificatului sau a autorizației de siguranță în temeiul căruia (căreia) se acordă; În acest caz, cererea de recunoaștere se înaintează cu ocazia următoarei solicitări de reînnoire sau de actualizare a certificatului sau a autorizației de siguranță.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	În cazurile menționate la articolul 9 alineatul (1) litera (c):	HG, pct. 25	25. În cazurile menționate la punctul 22.3:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(a)	(a) declarația de recunoaștere a unei entități responsabile cu întreținerea se afișează pe certificatul relevant la rubrica 5 „Informații suplimentare” din formularul armonizat al certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea prevăzut, după caz, în anexa V sau în anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 445/2011;	HG, pct. 25.1	25.1 declarația de recunoaștere a unei entități responsabile cu întreținerea se afișează pe certificatul relevant din formularul armonizat al certificatului de entitate responsabilă cu întreținerea	Compatibil			
(b)	perioada de valabilitate a recunoașterii este limitată de valabilitatea certificatului emis de organismul de certificare în temeiul căruia se acordă; În acest caz, cererea de recunoaștere se înaintează cu ocazia următoarei solicitări de reînnoire sau de actualizare a certificatului respectiv.	HG, pct. 25.2	25.2. perioada de valabilitate a recunoașterii este limitată de valabilitatea certificatului emis de organismul de certificare în temeiul căruia se acordă; În acest caz, cererea de recunoaștere se înaintează cu ocazia următoarei solicitări de reînnoire sau de actualizare a certificatului respectiv.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 11. Supravegherea de către organismul de recunoaștere							
(1)	Prin analogie cu cerințele de la articolul 5 alineatele (3) și (4) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 privind acreditarea, organismul de recunoaștere efectuează periodic activități de supraveghere pentru a verifica dacă organismul de evaluare pe care l-a recunoscut continuă să respecte criteriile stabilite în anexa II pe durata perioadei de valabilitate a recunoașterii.	HG, pct. 26	26. Prin analogie cu cerințele de la articolul 8 și 12 din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, organismul de recunoaștere efectuează periodic activități de supraveghere pentru a verifica dacă organismul de evaluare pe care l-a recunoscut continuă să respecte criteriile stabilite în anexa nr. 2 pe durata perioadei de valabilitate a recunoașterii.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(2)	Dacă organismul de evaluare nu mai respectă criteriile stabilite în anexa II, organismul de recunoaștere limitează domeniul de aplicare al recunoașterii, suspendă sau retrage recunoașterea, în funcție de gradul de neconformitate.	HG, pct. 27	27. Dacă organismul de evaluare nu mai respectă criteriile stabilite în anexa nr. 2, organismul de recunoaștere limitează domeniul de aplicare al recunoașterii, suspendă sau retrage recunoașterea, în funcție de gradul de neconformitate.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 12. Criterii neriguroase în cazul în care o schimbare semnificativă nu trebuie să fie recunoscută reciproc							
	Dacă aprecierea riscurilor în cazul unei schimbări semnificative nu trebuie recunoscută reciproc, partea care înaintea propunerea desemnează un organism de evaluare care să respecte cel puțin cerințele referitoare la competență, independență și imparțialitate prevăzute în anexa II. Rigoarea celorlalte cerințe de la punctul 1 din anexa II poate fi redusă în acord cu autoritatea națională de siguranță, în mod nediscriminatoriu.	HG, pct. 28	28. Dacă aprecierea riscurilor în cazul unei schimbări semnificative nu trebuie recunoscută reciproc, partea care înaintea propunerea desemnează un organism de evaluare care să respecte cel puțin cerințele referitoare la competență, independență și imparțialitate prevăzute în anexa nr. 2. Rigoarea celorlalte cerințe de la punctul 1 din anexa nr. 2 poate fi redusă în acord cu autoritatea națională de siguranță, în mod nediscriminatoriu.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 13. Furnizarea de informații agenției							
(1)	Dacă este cazul, până cel târziu la 21 mai 2015, statele membre transmit agenției informații cu privire la identitatea organismului lor național de acreditare și/sau de recunoaștere sau a organismelor de recunoaștere în scopul aplicării prezentului regulament, precum și a organismelor de evaluare recunoscute de acestea în			Prevederi UE neaplicabile .			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a). De asemenea, statele membre notifică orice modificare a situației respective în termen de o lună de la realizarea schimbării. Agenția pune aceste informații la dispoziția publicului.						
(2)	Până cel târziu la 21 mai 2015, organismul național de acreditare informează agenția cu privire la organismele de evaluare acreditate, precum și la domeniul de competență pentru care sunt acreditate organismele respective, în conformitate cu punctele 2 și 3 din anexa II. Statele membre notifică, de asemenea, orice modificare a situației respective în termen de o lună de la realizarea schimbării. Agenția pune aceste informații la dispoziția publicului.			Prevederi UE neaplicabile .			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Până cel târziu la 21 mai 2015, organismul de recunoaștere informează agenția cu privire la organismele de evaluare recunoscute, precum și la domeniul de competență pentru care sunt recunoscute organismele respective, în conformitate cu punctele 2 și 3 din anexa II. Statele membre notifică, de asemenea, orice			Prevederi UE neaplicabile .			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	modificare a situației respective în termen de o lună de la realizarea schimbării. Agenția pune aceste informații la dispoziția publicului.						
Articolul 14. Notificarea normelor naționale							
(1)	Agenția organizează evaluări inter pares între organisme de recunoaștere pe baza principiilor stabilite la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.	HG, pct. 29	29. Agenția organizează evaluări inter pares între organisme de recunoaștere pe baza principiilor stabilite la art. 4, 8, 14 din Legea nr. 235/2011.				Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Agenția organizează, în colaborare cu Cooperarea europeană pentru acreditare (EA), activități de formare privind prezentul regulament destinate organismelor naționale de acreditare și organismelor de recunoaștere, cel puțin cu ocazia fiecărei revizuri a prezentului regulament.	HG, pct. 30	30. Agenția organizează, în colaborare cu Cooperarea europeană pentru acreditare (EA), activități de formare privind prezentei Metode destinate organismelor naționale de acreditare și organismelor de recunoaștere, cel puțin cu ocazia fiecărei revizuri a prezentei Metode.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 15. Sprijin acordat de agenție pentru acreditarea sau recunoașterea organismului de evaluare							
(1)	Organismul de evaluare transmite părții care înaintează propunerea un raport de evaluare a siguranței în conformitate cu cerințele stabilite în anexa II. Părții care înaintează propunerea îi revine responsabilitatea de a stabili dacă și cum trebuie luate în considerare concluziile din raportul de evaluare a siguranței în scopul acceptării din punctul de vedere al siguranței a schimbării evaluate. Partea care	HG, pct. 31	31. Organismul de evaluare transmite părții care înaintează propunerea un raport de evaluare a siguranței în conformitate cu cerințele stabilite în anexa nr. 2. Părții care înaintează propunerea îi revine responsabilitatea de a stabili dacă și cum trebuie luate în considerare concluziile din raportul de evaluare a siguranței în scopul acceptării din punctul de vedere al siguranței a schimbării evaluate. Partea care înaintează propunerea	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	înaintează propunerea aduce justificări și documente cu privire la partea din raportul de evaluare a siguranței cu care nu este, eventual, de acord.		aduce justificări și documente cu privire la partea din raportul de evaluare a siguranței cu care nu este, eventual, de acord.				
(2)	În cazul menționat la articolul 2 alineatul (3) litera (b), în conformitate cu alineatul (5) din prezentul articol, declarația menționată la articolul 16 este aprobată de autoritatea națională de siguranță în cadrul deciziei sale de a autoriza punerea în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor.	HG, pct. 32	32. În cazul menționat la subpunctul 5.2., în conformitate cu punctul 35 din prezentul capitol, declarația menționată la punctul 36 este aprobată de autoritatea națională de siguranță în cadrul deciziei sale de a autoriza punerea în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Fără a aduce atingere articolului 16 din Directiva 2008/57/CE, autoritatea națională de siguranță poate să nu solicite verificări suplimentare sau analize suplimentare de risc, cu excepția cazului în care este în măsură să demonstreze existența unui risc substanțial la adresa siguranței.	HG, pct. 33	33. Fără a aduce atingere la punctele 54 – 55 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, autoritatea națională de siguranță poate să nu solicite verificări suplimentare sau analize suplimentare de risc, cu excepția cazului în care este în măsură să demonstreze existența unui risc substanțial la adresa siguranței.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(4)	În cazul menționat la articolul 2 alineatul (3) litera (c), în conformitate cu alineatul (5) din prezentul articol, declarația menționată la articolul 16 este aprobată de organismul notificat responsabil cu eliberarea certificatului de conformitate, cu excepția cazului în care acesta	HG, pct. 34	34. În cazul menționat la subpunctul 5.3., în conformitate cu punctul 35 din prezentul capitol, declarația menționată la punctul 36 este aprobată de organismul notificat responsabil cu eliberarea certificatului de conformitate, cu excepția cazului în care acesta aduce justificări și documente în	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

[illegible]

(1)	Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură includ audituri ale aplicării prezentului regulament în sistemul lor periodic de audit al sistemului de management al siguranței menționat la articolul 9 din Directiva 2004/49/CE.	HG, pct. 37	37. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură includ audituri ale aplicării prezentei Metode în sistemul lor periodic de audit al sistemului de management al siguranței menționat la articolul 93 alin. (6) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și pct. 22-26 din Regulamentul de siguranță feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură includ audituri ale aplicării prezentului regulament în sistemul lor periodic de audit al sistemului de întreținere menționat la articolul 14a alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE.	HG, pct. 38	38. Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură includ audituri ale aplicării prezentei Metode în sistemul lor periodic de audit al sistemului de întreținere menționat la punctele 52-55 din Regulamentul de siguranță feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	În cadrul sarcinilor definite la articolul 16 alineatul (2) litera (e) din Directiva 2004/49/CE, autoritatea națională de siguranță supraveghează aplicarea prezentului regulament de către întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 445/2011, dar sunt identificate în Registrul național	HG, pct. 39	39. În cadrul sarcinilor definite la articolul 5 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, autoritatea națională de siguranță supraveghează aplicarea prezentei Metode de către întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile cu întreținerea, dar sunt identificate în Registrul național al vehiculelor prevăzut de acesta.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	al vehiculelor prevăzut de acesta.						
(4)	În cadrul sarcinilor definite la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 445/2011, organismul de certificare a unei entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă supraveghează aplicarea prezentului regulament de către entitatea responsabilă cu întreținerea.	HG, pct. 40	40. organismul de certificare a unei entități responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă supraveghează aplicarea prezentei Metode de către entitatea responsabilă cu întreținerea.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 18. Feedback și progrese tehnice							
(1)	Fiecare administrator de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară include în raportul său anual privind siguranța, prevăzut la articolul 9 alineatul (4) din Directiva 2004/49/CE, un scurt raport privind experiența dobândită în ceea ce privește aplicarea prezentului regulament. Raportul va include și o sinteză a deciziilor referitoare la gradul de importanță al schimbărilor.	HG, pct. 41	41. Fiecare administrator de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară va include în raportul său anual de siguranță, prevăzut la art. 93 alineatul (2) și (6) din Codul transportului feroviar nr. 19 din 2022 și pct. 22 – 26 din Regulamentul de stabilire a metodelor de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței feroviare din Hotărârea Guvernului nr. 378/2025, un scurt raport privind experiența dobândită în aplicarea prezentei Metode. Acest raport va include și o sinteză a deciziilor luate cu privire la gradul de importanță (semnificativ/nesemnificativ) al schimbărilor efectuate.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Fiecare autoritate națională de siguranță prezintă, în raportul său anual privind siguranța	HG, pct. 42	42. Fiecare autoritate națională de siguranță prezintă, în raportul său anual privind siguranța prevăzut la	Compatibil			Ministerul Infrastructurii

	prevăzut la articolul 18 din Directiva 2004/49/CE, experiența dobândită de părțile care înaintează propunerile în ceea ce privește aplicarea prezentului regulament și, dacă este cazul, propria sa experiență.		articolul 90 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, experiența dobândită de părțile care înaintează propunerile în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode și, dacă este cazul, propria sa experiență.				și Dezvoltării Regionale
(3)	Raportul anual privind întreținerea elaborat de entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, menționat în secțiunea I punctul 7.4 litera (k) din anexa III la Regulamentul (UE) nr. 445/2011, include informații despre experiența entităților responsabile cu întreținerea în ceea ce privește aplicarea prezentului regulament. Agenția colectează aceste informații în coordonare cu respectivele organisme de certificare.	HG, pct. 43	43. Raportul anual privind întreținerea elaborat de entitățile responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă, include informații despre experiența entităților responsabile cu întreținerea în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode. Agenția colectează aceste informații în coordonare cu respectivele organisme de certificare.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(4)	Celelalte entități responsabile cu întreținerea care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 445/2011 fac, la rândul lor, schimb de experiență cu agenția în ceea ce privește aplicarea prezentului regulament. Agenția coordonează schimbul de experiență cu aceste entități responsabile cu întreținerea și cu autoritățile naționale de siguranță.	HG, pct. 44	44. Celelalte entități responsabile cu întreținerea fac, la rândul lor, schimb de experiență cu agenția în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode. Agenția coordonează schimbul de experiență cu aceste entități responsabile cu întreținerea și cu autoritățile naționale de siguranță.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(5)	Agenția colectează toate informațiile privind experiența	HG, pct. 45	45. Agenția colectează toate informațiile privind experiența	Compatibil			Ministerul Infrastructurii

	dobândită în ceea ce privește aplicarea prezentului regulament și, dacă este cazul, înaintea recomandărilor Comisiei în vederea îmbunătățirii prezentului regulament.		dobândită în ceea ce privește aplicarea prezentei Metode și, dacă este cazul, înainte recomandărilor Comisiei în vederea îmbunătățirii prezentei Metode.				și Dezvoltării Regionale
(6)	Înainte de 21 mai 2018, agenția transmite Comisiei un raport care cuprinde: (a) o analiză a experienței privind aplicarea prezentului regulament, inclusiv cazurile în care MSC a fost aplicată de părțile care înaintează propunerile în mod voluntar înainte de data relevantă a aplicării prevăzută la articolul 20; (b) o analiză a experienței părților care înaintează propunerile în ceea ce privește deciziile referitoare la gradul de importanță al schimbărilor; (c) o analiză a cazurilor în care s-au utilizat coduri de practică astfel cum s-a stabilit la punctul 2.3.8 din anexa I; (d) o analiză a experienței în materie de acreditare și de recunoaștere a organismelor de evaluare; (e) o analiză a eficacității globale a prezentului regulament. Autoritățile naționale de siguranță sprijină agenția în			Norme UE neaplicabile			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	vederea colectării informațiilor respective.						
Articolul 19. Abrogare							
	Regulamentul (CE) nr. 352/2009 se abrogă de la 21 mai 2015. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.			Norme UE neaplicabile			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 20. Intrare în vigoare și aplicare							
1	Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 21 mai 2015. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.			Norme UE neaplicabile			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Anexa I							
1	1.PRINCIPII GENERALE APLICABILE PROCESULUI DE MANAGEMENT AL RISCULUI 1.1. Principii și obligații generale 1.1.1. Procesul de management al riscului pornește de la o definire a sistemului evaluat și cuprinde următoarele activități: (a) procesul de apreciere a riscurilor, care identifică	HG, Anexa nr. 1 la Metoda de siguranță pentru evaluare a și aprecier ea riscurilor în	I. PRINCIPII GENERALE APLICABILE PROCESULUI DE MANAGEMENT AL RISCULUI 1. Principii și obligații generale 1.1. Procesul de management al riscului pornește de la o definire a sistemului evaluat și cuprinde următoarele activități: 1.1.1. procesul de apreciere a riscurilor, care identifică pericolele,	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	pericolele, riscurile, măsurile de siguranță aferente și cerințele de siguranță rezultante care trebuie îndeplinite de sistemul evaluat; (b) demonstrarea respectării de către sistem a cerințelor de siguranță identificate; și (c) gestionarea tuturor pericolelor identificate și măsurile de siguranță aferente. Procesul de management al riscului este iterativ și este descris în diagrama din apendice. Procesul se sfârșește după ce se demonstrează că sistemul respectă toate cerințele de siguranță necesare pentru a accepta riscurile aferente pericolelor identificate. 1.1.2. Procesul management al riscului include activități adecvate de asigurare a calității și este desfășurat de personal competent. Procesul este evaluat în mod independent de unul sau mai multe organisme de evaluare. 1.1.3. Partea care înaintează propunerea, responsabilă cu procesul de management al riscului, menține o evidență a	sectorul feroviar	riscurile, măsurile de siguranță aferente și cerințele de siguranță rezultante care trebuie îndeplinite de sistemul evaluat; 1.1.2. demonstrarea respectării de către sistem a cerințelor de siguranță identificate; și 1.1.3. gestionarea tuturor pericolelor identificate și măsurile de siguranță aferente. Procesul de management al riscului este iterativ și este descris în diagrama din apendice. Procesul se sfârșește după ce se demonstrează că sistemul respectă toate cerințele de siguranță necesare pentru a accepta riscurile aferente pericolelor identificate. 1.2. Procesul management al riscului include activități adecvate de asigurare a calității și este desfășurat de personal competent. Procesul este evaluat în mod independent de unul sau mai multe organisme de evaluare. 1.3. Partea care înaintează propunerea, responsabilă cu procesul de management al riscului,				
--	---	-------------------	--	--	--	--	--

	pericolelor în conformitate cu punctul 4 1.1.4. Actorii care utilizează deja metode sau instrumente de apreciere a riscurilor pot continua să le aplice dacă acestea sunt compatibile cu dispozițiile prezentului regulament și dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (a) metodele sau instrumentele de apreciere a riscurilor sunt descrise în cadrul unui sistem de management al siguranței aprobat de o autoritate națională de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) litera (a) sau cu articolul 11 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2004/49/CE; sau (b) metodele sau instrumentele de apreciere a riscurilor sunt impuse de o STI sau respectă standardele publice recunoscute prevăzute de normele naționale notificate. 1.1.5. Fără a aduce atingere răspunderii civile conform cerințelor juridice ale statelor membre, procesul de apreciere a riscurilor cade în sarcina părții care înaintează propunerea. În special, partea care înaintează		menține o evidență a pericolelor în conformitate cu pct. 8 – 9. 1.4. Actorii care utilizează deja metode sau instrumente de apreciere a riscurilor pot continua să le aplice dacă acestea sunt compatibile cu dispozițiile prezentei Metode și dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: 1.4.1. metodele sau instrumentele de apreciere a riscurilor sunt descrise în cadrul unui sistem de management al siguranței aprobat de o autoritate națională de siguranță; sau 1.4.2. metodele sau instrumentele de apreciere a riscurilor sunt impuse de o STI sau respectă standardele publice recunoscute prevăzute de normele naționale notificate. 1.5. Fără a aduce atingere răspunderii civile conform cerințelor juridice ale statelor membre, procesul de apreciere a riscurilor cade în sarcina părții care înaintează propunerea. În special, partea care înaintează propunerea decide, cu acordul actorilor implicați, cine se va ocupa de				
--	--	--	---	--	--	--	--

	propunerea decide, cu acordul actorilor implicați, cine se va ocupa de îndeplinirea cerințelor de siguranță rezultate în urma aprecierii riscurilor. Cerințele de siguranță atribuite actorilor respectivi de partea care înaintează propunerea nu depășesc cadrul responsabilității acestora și nici domeniul lor de control. Această decizie depinde de tipul de măsuri de siguranță selectate pentru a menține riscurile la un nivel acceptabil. Demonstrarea respectării cerințelor de siguranță se realizează în conformitate cu punctul 3 1.1.6. Primul pas al procesului de gestionare a riscurilor este să identifice, într-un document care urmează să fie întocmit de partea care înaintează propunerea, sarcinile diferiților actori, precum și activitățile acestora de management al riscului. Partea care înaintează propunerea este responsabilă cu coordonarea activității strânse de colaborare între diferiții actori implicați, conform sarcinilor care îi revin fiecăruia, pentru a gestiona pericolele și măsurile de siguranță aferente.		îndeplinirea cerințelor de siguranță rezultate în urma aprecierii riscurilor. Cerințele de siguranță atribuite actorilor respectivi de partea care înaintează propunerea nu depășesc cadrul responsabilității acestora și nici domeniul lor de control. Această decizie depinde de tipul de măsuri de siguranță selectate pentru a menține riscurile la un nivel acceptabil. Demonstrarea respectării cerințelor de siguranță se realizează în conformitate cu pct. 7.13 – 7.16. 1.6. Primul pas al procesului de gestionare a riscurilor este să identifice, într-un document care urmează să fie întocmit de partea care înaintează propunerea, sarcinile diferiților actori, precum și activitățile acestora de management al riscului. Partea care înaintează propunerea este responsabilă cu coordonarea activității strânse de colaborare între diferiții actori implicați, conform sarcinilor care îi revin fiecăruia, pentru a gestiona pericolele și măsurile de siguranță aferente.				
--	--	--	---	--	--	--	--

	1.1.7. Responsabilitatea pentru evaluarea corectitudinii aplicării procesului de management al riscului îi revine organismului de evaluare. 1.2. Administrarea interfețelor 1.2.1. Pentru fiecare interfață care prezintă relevanță pentru sistemul evaluat și fără a se aduce atingere specificațiilor pentru interfețe definite în STI-urile relevante, actorii implicați din sectorul feroviar cooperează în scopul identificării și gestionării comune a pericolelor și a măsurilor de siguranță aferente care trebuie aplicate acestor interfețe. Gestionarea riscurilor partajate la nivelul interfețelor este coordonată de partea care înaintează propunerea. 1.2.2. Dacă, pentru a îndeplini o cerință de siguranță, un actor identifică necesitatea aplicării unei măsuri de siguranță pe care nu o poate implementa el însuși, acesta transferă gestionarea pericolului aferent unui alt actor, după obținerea acordului acestuia, în conformitate cu procesul prevăzut la punctul 4		1.7. Responsabilitatea pentru evaluarea corectitudinii aplicării procesului de management al riscului îi revine organismului de evaluare. 2. Administrarea interfețelor 2.1. Pentru fiecare interfață care prezintă relevanță pentru sistemul evaluat și fără a se aduce atingere specificațiilor pentru interfețe definite în STI-urile relevante, actorii implicați din sectorul feroviar cooperează în scopul identificării și gestionării comune a pericolelor și a măsurilor de siguranță aferente care trebuie aplicate acestor interfețe. Gestionarea riscurilor partajate la nivelul interfețelor este coordonată de partea care înaintează propunerea. 2.2. Dacă, pentru a îndeplini o cerință de siguranță, un actor identifică necesitatea aplicării unei măsuri de siguranță pe care nu o poate implementa el însuși, acesta transferă gestionarea pericolului aferent unui alt actor, după obținerea acordului acestuia, în				
--	---	--	--	--	--	--	--

	1.2.3. În ceea ce privește sistemul în curs de evaluare, orice actor care descoperă că o măsură nu este conformă sau este inadecvată are responsabilitatea de a o notifica părții care înaintează propunerea, care, la rândul său, informează actorul care implementează măsura de siguranță. 1.2.4. Actorul care implementează măsura de siguranță informează apoi toți actorii afectați de această problemă fie în cadrul sistemului evaluat, fie, în măsura în care actorul respectiv este informat, în cadrul altor sisteme existente care folosesc aceeași măsură de siguranță. 1.2.5. Când doi sau mai mulți actori nu pot ajunge la un acord, responsabilitatea de a găsi o soluție îi revine părții care înaintează propunerea. 1.2.6. Atunci când un actor nu poate îndeplini o cerință dintr-o normă națională notificată, partea care înaintează propunerea solicită opinia autorității competente relevante.		conformitate cu procesul prevăzut la pct. 8 – 9. 2.3. În ceea ce privește sistemul în curs de evaluare, orice actor care descoperă că o măsură nu este conformă sau este inadecvată are responsabilitatea de a o notifica părții care înaintează propunerea, care, la rândul său, informează actorul care implementează măsura de siguranță. 2.4. Actorul care implementează măsura de siguranță informează apoi toți actorii afectați de această problemă fie în cadrul sistemului evaluat, fie, în măsura în care actorul respectiv este informat, în cadrul altor sisteme existente care folosesc aceeași măsură de siguranță. 2.5. Când doi sau mai mulți actori nu pot ajunge la un acord, responsabilitatea de a găsi o soluție îi revine părții care înaintează propunerea. 2.6. Atunci când un actor nu poate îndeplini o cerință dintr-o normă națională notificată, partea care				
--	--	--	--	--	--	--	--

	1.2.7. Independent de definiția sistemului în curs de evaluare, partea care înaintea propunerea este responsabilă cu asigurarea faptului că managementul riscului acoperă atât sistemul, cât și integrarea acestuia în ansamblul sistemului feroviar.		înaintea propunerea solicită opinia autorității competente relevante. 2.7. Independent de definiția sistemului în curs de evaluare, partea care înaintea propunerea este responsabilă cu asigurarea faptului că managementul riscului acoperă atât sistemul, cât și integrarea acestuia în ansamblul sistemului feroviar.				
2	DESCRIEREA PROCESULUI DE APRECIERE A RISCURILOR 2.1. Descriere generală 2.1.1. Procesul de apreciere a riscurilor este procesul global iterativ care cuprinde: (a) definiția sistemului; (b) analiza de risc, inclusiv identificarea pericolelor; (c) evaluarea riscurilor. Procesul de apreciere a riscurilor interacționează cu gestionarea pericolelor în conformitate cu secțiunea 4.1.	HG, ANEXA nr. 1 la Metoda de siguranță pentru evaluare a și aprecier ea riscurilor în sectorul feroviar	II. DESCRIEREA PROCESULUI DE APRECIERE A RISCURILOR 3. Descriere generală 3.1. Procesul de apreciere a riscurilor este procesul global iterativ care cuprinde: 3.1.1. definiția sistemului; 3.1.2. analiza de risc, inclusiv identificarea pericolelor; 3.1.3. evaluarea riscurilor. Procesul de apreciere a riscurilor interacționează cu gestionarea pericolelor în conformitate cu pct. 8.1. și 8.2. 3.2. Definiția sistemului abordează cel puțin următoarele aspecte:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	2.1.2. Definiția sistemului abordează cel puțin următoarele aspecte: (a) obiectivul sistemului (scopul vizat); (b) funcțiile și elementele sistemului, dacă este cazul (inclusiv elemente de ordin uman, tehnic și operațional); (c) granițele sistemului, inclusiv alte sisteme cu care interacționează; (d) interfețe fizice (sistemele cu care interacționează) și funcționale (inputul și outputul funcțional); (e) mediul sistemului (de exemplu fluxul energetic și termic, șocuri, vibrații, interferențe electromagnetice, utilizare operațională); (f) măsuri de siguranță existente și, după iterările relevante necesare, definiția cerințelor de siguranță identificate prin procesul de apreciere a riscurilor; (g) ipoteze care determină limitele aprecierii riscurilor.		3.2.1. obiectivul sistemului (scopul vizat); 3.2.2. funcțiile și elementele sistemului, dacă este cazul (inclusiv elemente de ordin uman, tehnic și operațional); 3.2.3. granițele sistemului, inclusiv alte sisteme cu care interacționează; 3.2.4. interfețe fizice (sistemele cu care interacționează) și funcționale (inputul și outputul funcțional); 3.2.5. mediul sistemului (de exemplu fluxul energetic și termic, șocuri, vibrații, interferențe electromagnetice, utilizare operațională); 3.2.6. măsuri de siguranță existente și, după iterările relevante necesare, definiția cerințelor de siguranță identificate prin procesul de apreciere a riscurilor; 3.2.7. ipoteze care determină limitele aprecierii riscurilor. 3.3. Se realizează identificarea pericolelor pentru sistemul definit, în conformitate cu pct. 4.1. – 4.6. 3.4. Acceptabilitatea riscurilor pentru sistemul vizat se evaluează prin intermediul unuia sau mai				
--	---	--	---	--	--	--	--

2.1.3. Se realizează identificarea pericolelor pentru sistemul definit, în conformitate cu punctul 2.2 2.1.4. Acceptabilitatea riscurilor pentru sistemul vizat se evaluează prin intermediul unuia sau mai multora dintre următoarele principii de acceptare a riscurilor: (a) aplicarea unor coduri de practică (punctul 2.3); (b) o comparație cu sisteme similare (punctul 2.4); (c) o estimare explicită a riscurilor (punctul 2.5). În conformitate cu principiul general menționat la punctul 1.1.5, organismul de evaluare se abține de la a impune utilizarea unui anumit principiu de acceptare a riscului de către partea care înaintează propunerea. 2.1.5. Partea care înaintează propunerea demonstrează, în cadrul evaluării riscurilor, că principiul selectat de acceptare a riscului este aplicat în mod adecvat. Partea care înaintează propunerea verifică, de	multora dintre următoarele principii de acceptare a riscurilor: 3.4.1. aplicarea unor coduri de practică (pct. 5.1. – 5.8.); 3.4.2. o comparație cu sisteme similare (pct. 6.1. – 6.5.); 3.4.3. o estimare explicită a riscurilor (pct. 7.1. – 7.12.). În conformitate cu principiul general menționat la punctul 1.5., organismul de evaluare se abține de la a impune utilizarea unui anumit principiu de acceptare a riscului de către partea care înaintează propunerea. 3.5. Partea care înaintează propunerea demonstrează, în cadrul evaluării riscurilor, că principiul selectat de acceptare a riscului este aplicat în mod adecvat. Partea care înaintează propunerea verifică, de asemenea, ca principiile selectate de acceptare a riscului să fie folosite în mod consecvent. 3.6. Aplicarea acestor principii de acceptare a riscului identifică posibile măsuri de siguranță care fac ca riscul (riscurile) aferent(e)				
---	--	--	--	--	--

	asemenea, ca principiile selectate de acceptare a riscului să fie folosite în mod consecvent. 2.1.6. Aplicarea acestor principii de acceptare a riscului identifică posibile măsuri de siguranță care fac ca riscul (riscurile) aferent(e) sistemului în curs de evaluare să fie acceptabil(e). Dintre aceste măsuri de siguranță, cele selectate pentru a controla riscul (riscurile) devin cerințele de siguranță care trebuie îndeplinite de sistem. Respectarea acestor cerințe de siguranță este demonstrată în conformitate cu punctul 3 2.1.7. Procesul iterativ de apreciere a riscurilor poate fi considerat finalizat după ce s-a demonstrat că toate cerințele de siguranță sunt îndeplinite și că nu mai trebuie luat în considerare niciun alt pericol care poate fi prevăzut în mod rezonabil. 2.2. Identificarea pericolelor 2.2.1. Partea care înaintea propunerea identifică în mod sistematic, cu ajutorul expertizei vaste a unei echipe competente, toate pericolele care pot fi		sistemului în curs de evaluare să fie acceptabil(e). Dintre aceste măsuri de siguranță, cele selectate pentru a controla riscul (riscurile) devin cerințele de siguranță care trebuie îndeplinite de sistem. Respectarea acestor cerințe de siguranță este demonstrată în conformitate cu pct. 7.13 – 7.16. 3.7. Procesul iterativ de apreciere a riscurilor poate fi considerat finalizat după ce s-a demonstrat că toate cerințele de siguranță sunt îndeplinite și că nu mai trebuie luat în considerare niciun alt pericol care poate fi prevăzut în mod rezonabil. 4. Identificarea pericolelor 4.1. Partea care înaintea propunerea identifică în mod sistematic, cu ajutorul expertizei vaste a unei echipe competente, toate pericolele care pot fi prevăzute în mod rezonabil pentru întregul sistem în curs de evaluare, pentru funcțiile acestuia, dacă este cazul, și pentru interfețele sale. Toate pericolele identificate se înregistrează în evidența				
--	---	--	--	--	--	--	--

	prevăzute în mod rezonabil pentru întregul sistem în curs de evaluare, pentru funcțiile acestuia, dacă este cazul, și pentru interfețele sale. Toate pericolele identificate se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu punctul 4 2.2.2. Pentru a concentra activitățile de apreciere a riscurilor asupra celor mai importante riscuri, pericolele se clasifică în funcție de riscul estimat pe care îl generează. Pe baza opiniei experților, pericolele asociate unui risc general acceptabil nu trebuie analizate mai în detaliu, dar se înregistrează în evidența pericolelor. Această clasificare a lor trebuie justificată pentru a se permite evaluarea independentă de către un organism de evaluare. 2.2.3. Drept criteriu, riscurile generate de pericole pot fi clasificate ca fiind general acceptabile atunci când riscul este atât de redus încât nu este rezonabil să se implementeze nicio măsură suplimentară de siguranță. Opinia experților ține seama de faptul că aportul		pericolelor, în conformitate cu pct. 8.1. – 9. 4.2. Pentru a concentra activitățile de apreciere a riscurilor asupra celor mai importante riscuri, pericolele se clasifică în funcție de riscul estimat pe care îl generează. Pe baza opiniei experților, pericolele asociate unui risc general acceptabil nu trebuie analizate mai în detaliu, dar se înregistrează în evidența pericolelor. Această clasificare a lor trebuie justificată pentru a se permite evaluarea independentă de către un organism de evaluare. 4.3. Drept criteriu, riscurile generate de pericole pot fi clasificate ca fiind general acceptabile atunci când riscul este atât de redus încât nu este rezonabil să se implementeze nicio măsură suplimentară de siguranță. Opinia experților ține seama de faptul că aportul tuturor riscurilor general acceptabile nu trebuie să depășească o proporție definită a riscului global. 4.4. În decursul identificării pericolelor se pot identifica măsuri				
--	--	--	---	--	--	--	--

	tuturor riscurilor general acceptabile nu trebuie să depășească o proporție definită a riscului global. 2.2.4. În decursul identificării pericolelor se pot identifica măsuri de siguranță. Acestea se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu punctul 4 2.2.5. Identificarea pericolelor nu trebuie efectuată decât la nivelul de detaliu necesar pentru a se identifica unde se preconizează controlarea riscurilor prin măsuri de siguranță, în conformitate cu unul dintre principiile de acceptare a riscului menționate la punctul 2.1.4 Iterarea poate fi necesară între fazele analizei de risc și cele ale evaluării riscurilor, până în momentul în care se atinge un nivel suficient de detaliu pentru identificarea pericolelor. 2.2.6. Ori de câte ori se folosește, pentru controlarea riscului, un cod de practică sau un sistem de referință, identificarea pericolelor se poate limita la:		de siguranță. Acestea se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu pct. 8.1. – 9. 4.5. Identificarea pericolelor nu trebuie efectuată decât la nivelul de detaliu necesar pentru a se identifica unde se preconizează controlarea riscurilor prin măsuri de siguranță, în conformitate cu unul dintre principiile de acceptare a riscului menționate la punctul 3.4. Iterarea poate fi necesară între fazele analizei de risc și cele ale evaluării riscurilor, până în momentul în care se atinge un nivel suficient de detaliu pentru identificarea pericolelor. 4.6. Ori de câte ori se folosește, pentru controlarea riscului, un cod de practică sau un sistem de referință, identificarea pericolelor se poate limita la: 4.6.1. verificarea relevanței codului de practică sau a sistemului de referință; 4.6.2. identificarea deviațiilor de la codul de practică sau de la sistemul de referință.				
--	---	--	---	--	--	--	--

(a) verificarea relevanței codului de practică sau a sistemului de referință; (b) identificarea deviațiilor de la codul de practică sau de la sistemul de referință. 2.3. Utilizarea codurilor de practică și evaluarea riscurilor 2.3.1. Cu sprijinul altor actori implicați, partea care înaintea propunerea analizează dacă unul, mai multe sau toate pericolele sunt acoperite în mod corespunzător de aplicarea codurilor de practică pertinente. 2.3.2. Codurile de practică îndeplinesc cel puțin următoarele cerințe: (a) Trebuie să fie recunoscute pe scară largă în domeniul feroviar. În caz contrar, codurile de practică vor trebui să fie justificate și acceptabile pentru organismul de evaluare; (b) Trebuie să fie importante pentru verificarea pericolelor avute în vedere în cadrul sistemului evaluat; Aplicarea cu succes a unui cod de practică pentru cazuri similare în scopul gestionării schimbărilor și al	5. Utilizarea codurilor de practică și evaluarea riscurilor 5.1. Cu sprijinul altor actori implicați, partea care înaintea propunerea analizează dacă unul, mai multe sau toate pericolele sunt acoperite în mod corespunzător de aplicarea codurilor de practică pertinente. 5.2. Codurile de practică îndeplinesc cel puțin următoarele cerințe: 5.2.1. Trebuie să fie recunoscute pe scară largă în domeniul feroviar. În caz contrar, codurile de practică vor trebui să fie justificate și acceptabile pentru organismul de evaluare; 5.2.2. Trebuie să fie importante pentru verificarea pericolelor avute în vedere în cadrul sistemului evaluat; Aplicarea cu succes a unui cod de practică pentru cazuri similare în scopul gestionării schimbărilor și al controlării eficiente a pericolelor identificate ale unui sistem în sensul prezentei Metode este suficientă pentru ca acesta să fie considerat relevant;				
---	---	--	--	--	--

controlării eficace a pericolelor identificate ale unui sistem în sensul prezentului regulament este suficientă pentru ca acesta să fie considerat relevant; (c) Trebuie să fie disponibile pentru organisme de evaluare, la cererea acestora, pentru ca ele să poată fie să evalueze, fie, dacă este cazul, să recunoască reciproc, în conformitate cu articolul 15 alineatul (5), adecvarea atât a aplicării procesului de management al riscului, cât și a rezultatelor acestuia. 2.3.3. În cazul în care Directiva 2008/57/CE impune respectarea unor STI-uri, iar STI relevantă nu impune procesul de management al riscului stabilit prin prezentul regulament, STI-urile pot fi considerate coduri de practică pentru controlul pericolelor, cu condiția îndeplinirii cerinței de la punctul 2.3.2 litera (b). 2.3.4. Normele naționale notificate în conformitate cu articolul 8 din Directiva 2004/49/CE și cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE pot fi considerate coduri de practică, cu condiția	5.2.3. Trebuie să fie disponibile pentru organisme de evaluare, la cererea acestora, pentru ca ele să poată fie să evalueze, fie, dacă este cazul, să recunoască reciproc, în conformitate cu punctul 35, adecvarea atât a aplicării procesului de management al riscului, cât și a rezultatelor acestuia. 5.3. În cazul în care Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 impune respectarea unor STI-uri, iar STI relevantă nu impune procesul de management al riscului stabilit prin prezenta Metodă, STI-urile pot fi considerate coduri de practică pentru controlul pericolelor, cu condiția îndeplinirii cerinței de la punctul 5.2.2. 5.4. Normele naționale notificate în conformitate cu pct. 18 – 21 din Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024 și cu pct. 56 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea				
--	--	--	--	--	--

îndeplinirii cerințelor de la punctul 2.3.2 2.3.5. Dacă unul sau mai multe pericole sunt controlate prin coduri de practică ce îndeplinesc cerințele de la punctul 2.3.2, atunci riscurile asociate cu aceste pericole se consideră acceptabile. Aceasta înseamnă că: (a) aceste riscuri nu trebuie analizate mai în detaliu; (b) utilizarea codurilor de practică se înregistrează în evidența pericolelor drept cerințe de siguranță pentru pericolele în cauză. 2.3.6. În cazul în care abordarea alternativă adoptată nu respectă integral un cod de practică, partea care înaintează propunerea demonstrează că aceasta duce cel puțin la același nivel de siguranță. 2.3.7. Dacă riscul asociat cu un anumit pericol nu poate fi făcut acceptabil prin aplicarea de coduri de practică, se identifică măsuri de siguranță suplimentare, prin aplicarea unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului.	Guvernului nr. 725/2024 pot fi considerate coduri de practică, cu condiția îndeplinirii cerințelor de la punctul 5.2. 5.5. Dacă unul sau mai multe pericole sunt controlate prin coduri de practică ce îndeplinesc cerințele de la punctul 5.2, atunci riscurile asociate cu aceste pericole se consideră acceptabile. Aceasta înseamnă că: 5.5.1. aceste riscuri nu trebuie analizate mai în detaliu; 5.5.2. utilizarea codurilor de practică se înregistrează în evidența pericolelor drept cerințe de siguranță pentru pericolele în cauză. 5.6. În cazul în care abordarea alternativă adoptată nu respectă integral un cod de practică, partea care înaintează propunerea demonstrează că aceasta duce cel puțin la același nivel de siguranță. 5.7. Dacă riscul asociat cu un anumit pericol nu poate fi făcut acceptabil prin aplicarea de coduri de practică, se identifică măsuri de siguranță suplimentare, prin				
---	--	--	--	--	--

	2.3.8. Atunci când toate pericolele sunt controlate prin intermediul unor coduri de practică, procesul de management al riscului se poate limita la: (a) identificarea pericolelor în conformitate cu punctul 2.2.6; (b) înregistrarea utilizării codurilor de practică în evidența pericolelor, în conformitate cu punctul 2.3.5; (c) documentarea aplicării procesului de management al riscului, în conformitate cu punctul 5; (d) o evaluare independentă, în conformitate cu articolul 6. 2.4. Utilizarea sistemului de referință și evaluarea riscurilor 2.4.1. Cu sprijinul altor actori implicați, partea care înaintea propunerea analizează dacă unul, mai multe sau toate pericolele sunt acoperite de un sistem similar care ar putea fi luat ca sistem de referință.		aplicarea unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului. 5.8. Atunci când toate pericolele sunt controlate prin intermediul unor coduri de practică, procesul de management al riscului se poate limita la: 5.8.1. identificarea pericolelor în conformitate cu punctul 4.6.; 5.8.2. înregistrarea utilizării codurilor de practică în evidența pericolelor, în conformitate cu punctul 5.5; 5.8.3. documentarea aplicării procesului de management al riscului, în conformitate cu pct. 9.1. – 9.3.; 5.8.4. o evaluare independentă, în conformitate cu punctul 14-17. 6. Utilizarea sistemului de referință și evaluarea riscurilor 6.1. Cu sprijinul altor actori implicați, partea care înaintea propunerea analizează dacă unul, mai multe sau toate pericolele sunt acoperite de un sistem similar care ar putea fi luat ca sistem de referință.				
--	--	--	--	--	--	--	--

	2.4.2. Un sistem de referință îndeplinește cel puțin următoarele cerințe: (a) s-a demonstrat deja în exploatare că are un nivel acceptabil de siguranță și că ar îndeplini, prin urmare, condițiile de aprobare în statul membru în care urmează să se introducă schimbarea; (b) are funcții și interfețe similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare; (c) este utilizat în condiții de exploatare similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare; (d) este utilizat în condiții de mediu similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare. 2.4.3. Dacă un sistem de referință îndeplinește cerințele enumerate la punctul 2.4.2, atunci, pentru sistemul în curs de evaluare: (a) riscurile asociate cu pericolele acoperite de sistemul de referință se consideră acceptabile; (b) cerințele de siguranță pentru pericolele acoperite de sistemul		6.2. Un sistem de referință îndeplinește cel puțin următoarele cerințe: 6.2.1. s-a demonstrat deja în exploatare că are un nivel acceptabil de siguranță și că ar îndeplini, prin urmare, condițiile de aprobare în statul membru în care urmează să se introducă schimbarea; 6.2.2. are funcții și interfețe similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare; 6.2.3. este utilizat în condiții de exploatare similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare; 6.2.4. este utilizat în condiții de mediu similare cu cele ale sistemului în curs de evaluare. 6.3. Dacă un sistem de referință îndeplinește cerințele enumerate la punctul 6.2, atunci, pentru sistemul în curs de evaluare: 6.3.1. riscurile asociate cu pericolele acoperite de sistemul de referință se consideră acceptabile; 6.3.2. cerințele de siguranță pentru pericolele acoperite de sistemul de referință pot fi obținute din				
--	---	--	--	--	--	--	--

de referință pot fi obținute din analizele de siguranță sau dintr-o evaluare a evidențelor privind siguranța ale sistemului de referință; (c) aceste cerințe de siguranță se înregistrează în evidența pericolelor drept cerințe de siguranță pentru pericolele în cauză. 2.4.4. Dacă sistemul în curs de evaluare prezintă diferențe față de sistemul de referință, evaluarea riscurilor demonstrează că sistemul în curs de evaluare atinge cel puțin același nivel de siguranță ca sistemul de referință, prin aplicarea unui alt sistem de referință sau a unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului. Riscurile asociate cu pericolele acoperite de sistemul de referință se consideră în acest caz acceptabile. 2.4.5. Dacă nu se poate demonstra cel puțin atingerea aceluiași nivel de siguranță ca sistemul de referință, se identifică măsuri de siguranță suplimentare pentru devieri, prin aplicarea unuia dintre celelalte		analizele de siguranță sau dintr-o evaluare a evidențelor privind siguranța ale sistemului de referință; 6.3.3. aceste cerințe de siguranță se înregistrează în evidența pericolelor drept cerințe de siguranță pentru pericolele în cauză. 6.4. Dacă sistemul în curs de evaluare prezintă diferențe față de sistemul de referință, evaluarea riscurilor demonstrează că sistemul în curs de evaluare atinge cel puțin același nivel de siguranță ca sistemul de referință, prin aplicarea unui alt sistem de referință sau a unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului. Riscurile asociate cu pericolele acoperite de sistemul de referință se consideră în acest caz acceptabile. 6.5. Dacă nu se poate demonstra cel puțin atingerea aceluiași nivel de siguranță ca sistemul de referință, se identifică măsuri de siguranță suplimentare pentru devieri, prin aplicarea unuia dintre celelalte două principii de acceptare a riscului.				
--	--	--	--	--	--	--

	două principii de acceptare a riscului. 2.5. Estimarea și evaluarea explicită a riscurilor 2.5.1. Dacă pericolele nu sunt acoperite de unul dintre cele două principii de acceptare a riscurilor prevăzute la punctele 2.3 și 2.4, acceptabilitatea riscurilor se demonstrează prin estimarea și evaluarea explicită a riscurilor. Riscurile generate de aceste pericole se estimează fie cantitativ, fie calitativ, sau atunci când este necesar, atât cantitativ, cât și calitativ, ținându-se seama de măsurile de siguranță existente. 2.5.2. Acceptabilitatea riscurilor estimate poate fi evaluată cu ajutorul unor criterii de acceptare a riscului derivate din sau bazate pe cerințe cuprinse în legislația Uniunii sau în norme naționale notificate. În funcție de criteriile de acceptare a riscului, acceptabilitatea riscului poate fi evaluată fie individual, pentru fiecare pericol asociat, fie pentru ansamblul tuturor pericolelor combinate, vizate de estimarea explicită a riscurilor.		7. Estimarea și evaluarea explicită a riscurilor 7.1. Dacă pericolele nu sunt acoperite de unul dintre cele două principii de acceptare a riscurilor prevăzute la punctele 5.1. – 5.8. și 6.1. – 6.5., acceptabilitatea riscurilor se demonstrează prin estimarea și evaluarea explicită a riscurilor. Riscurile generate de aceste pericole se estimează fie cantitativ, fie calitativ, sau atunci când este necesar, atât cantitativ, cât și calitativ, ținându-se seama de măsurile de siguranță existente. 7.2. Acceptabilitatea riscurilor estimate poate fi evaluată cu ajutorul unor criterii de acceptare a riscului derivate din sau bazate pe cerințe cuprinse în legislația Uniunii sau în norme naționale notificate. În funcție de criteriile de acceptare a riscului, acceptabilitatea riscului poate fi evaluată fie individual, pentru fiecare pericol asociat, fie pentru ansamblul tuturor pericolelor combinate, vizate de estimarea explicită a riscurilor.				
--	---	--	--	--	--	--	--

Dacă riscul estimat nu este acceptabil, se identifică și se implementează măsuri de siguranță suplimentare, pentru a se aduce riscul la un nivel acceptabil. 2.5.3. Dacă riscul asociat cu un pericol sau cu o combinație de pericole este considerat acceptabil, măsurile de siguranță identificate se înregistrează în evidența pericolelor. 2.5.4. Partea care înaintea propunerea nu este obligată să efectueze o estimare explicită a riscurilor suplimentare pentru riscurile care sunt deja considerate acceptabile în temeiul utilizării codurilor de practică sau a unui sistem de referință. 2.5.5. În cazul în care apar pericole ca urmare a defecțiunilor funcțiilor unui sistem tehnic, fără a aduce atingere punctelor 2.5.1 și 2.5.4, acestor defecțiuni li se aplică următoarele obiective armonizate în materie de proiectare: (a) în cazul în care o defecțiune are un potențial credibil de a conduce direct la un accident	Dacă riscul estimat nu este acceptabil, se identifică și se implementează măsuri de siguranță suplimentare, pentru a se aduce riscul la un nivel acceptabil. 7.3. Dacă riscul asociat cu un pericol sau cu o combinație de pericole este considerat acceptabil, măsurile de siguranță identificate se înregistrează în evidența pericolelor. 7.4. Partea care înaintea propunerea nu este obligată să efectueze o estimare explicită a riscurilor suplimentare pentru riscurile care sunt deja considerate acceptabile în temeiul utilizării codurilor de practică sau a unui sistem de referință. 7.5. În cazul în care apar pericole ca urmare a defecțiunilor funcțiilor unui sistem tehnic, fără a aduce atingere punctelor 7.1 și 7.4, acestor defecțiuni li se aplică următoarele obiective armonizate în materie de proiectare: 7.5.1. în cazul în care o defecțiune are un potențial credibil de a				
--	---	--	--	--	--

	catastrofal, riscul asociat nu trebuie să fie redus și mai mult dacă frecvența defectării funcției s-a dovedit a fi foarte improbabilă; (b) în cazul în care o defecțiune are un potențial credibil de a conduce direct la un accident critic, riscul asociat nu trebuie să fie redus și mai mult dacă frecvența defectării funcției s-a dovedit a fi improbabilă. Alegerea între definiția (23) și definiția (35) trebuie să rezulte din cea mai credibilă consecință periculoasă a defecțiunii. 2.5.6. Fără a aduce atingere punctelor 2.5.1 și 2.5.4, obiectivele armonizate în materie de proiectare prevăzute la punctul 2.5.5 se utilizează pentru proiectarea de sisteme tehnice electrice, electronice și electronice programabile. Acestea trebuie să fie cele mai ambițioase obiective în materie de proiectare care pot fi necesare pentru recunoașterea reciprocă. Ele nu pot fi utilizate nici ca obiective cantitative pentru întregul sistem feroviar al unui stat membru și nici pentru		conduce direct la un accident catastrofal, riscul asociat nu trebuie să fie redus și mai mult dacă frecvența defectării funcției s-a dovedit a fi foarte improbabilă; 7.5.2. în cazul în care o defecțiune are un potențial credibil de a conduce direct la un accident critic, riscul asociat nu trebuie să fie redus și mai mult dacă frecvența defectării funcției s-a dovedit a fi improbabilă. Alegerea între definiția de la punctul 8.23 și definiția de la punctul 8.35 trebuie să rezulte din cea mai credibilă consecință periculoasă a defecțiunii. 7.6. Fără a aduce atingere punctelor 7.1 și 7.4, obiectivele armonizate în materie de proiectare prevăzute la punctul 7.5. se utilizează pentru proiectarea de sisteme tehnice electrice, electronice și electronice programabile. Acestea trebuie să fie cele mai ambițioase obiective în materie de proiectare care pot fi necesare pentru recunoașterea reciprocă. Ele nu pot fi utilizate nici ca obiective cantitative pentru întregul				
--	--	--	---	--	--	--	--

proiectarea sistemelor tehnice cu acțiune pur mecanică. Pentru sistemele tehnice mixte alcătuite atât din părți pur mecanice, cât și dintr-o parte electrică, electronică și electronică programabilă, identificarea pericolelor se efectuează în conformitate cu punctul 2.2.5. Pericolele care decurg din partea pur mecanică nu se controlează cu ajutorul obiectivelor armonizate în materie de proiectare prevăzute la punctul 2.5.5. 2.5.7. Riscul asociat defecțiunilor funcțiilor sistemelor tehnice menționate la punctul 2.5.5 este considerat acceptabil dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: (a) respectarea obiectivelor armonizate în materie de proiectare aplicabile a fost demonstrată; (b) defecțiunile sistematice și erorile sistematice asociate sunt controlate în conformitate cu procesele în materie de siguranță și calitate proporționale cu obiectivul armonizat în materie de proiectare aplicabil sistemului tehnic în curs de	sistem feroviar al unui stat membru și nici pentru proiectarea sistemelor tehnice cu acțiune pur mecanică. Pentru sistemele tehnice mixte alcătuite atât din părți pur mecanice, cât și dintr-o parte electrică, electronică și electronică programabilă, identificarea pericolelor se efectuează în conformitate cu punctul 4.5. Pericolele care decurg din partea pur mecanică nu se controlează cu ajutorul obiectivelor armonizate în materie de proiectare prevăzute la punctul 4.5. 7.7. Riscul asociat defecțiunilor funcțiilor sistemelor tehnice menționate la punctul 4.5. este considerat acceptabil dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: 7.7.1. respectarea obiectivelor armonizate în materie de proiectare aplicabile a fost demonstrată; 7.7.2. defecțiunile sistematice și erorile sistematice asociate sunt controlate în conformitate cu procesele în materie de siguranță și calitate proporționale cu obiectivul armonizat în materie de proiectare				
--	---	--	--	--	--

	evaluare și definite în standardele relevante recunoscute la nivel general; (c) condițiile de aplicare pentru integrarea în siguranță în sistemul feroviar a sistemului tehnic în curs de evaluare au fost identificate și înregistrate în evidența pericolelor, în conformitate cu punctul 4 În conformitate cu punctul 1.2.2, aceste condiții de aplicare sunt transferate către actorul responsabil pentru demonstrarea integrării în siguranță. 2.5.8. Următoarele definiții specifice se aplică în legătură cu obiectivele cantitative armonizate în materie de proiectare a sistemelor tehnice: (a) termenul „direct” semnifică faptul că defecțiunea acestei funcții are potențialul de a conduce la tipul de accident prevăzut la punctul 2.5.5, fără să fie nevoie să existe o defecțiune suplimentară; (b) termenul „potențial” înseamnă că defecțiunea acestei funcții poate duce la tipul de accident menționat la punctul 2.5.5.		aplicabil sistemului tehnic în curs de evaluare și definite în standardele relevante recunoscute la nivel general; 7.7.3. condițiile de aplicare pentru integrarea în siguranță în sistemul feroviar a sistemului tehnic în curs de evaluare au fost identificate și înregistrate în evidența pericolelor, în conformitate cu pct. 8 – 9. În conformitate cu punctul 2.2, aceste condiții de aplicare sunt transferate către actorul responsabil pentru demonstrarea integrării în siguranță. 7.8. Următoarele definiții specifice se aplică în legătură cu obiectivele cantitative armonizate în materie de proiectare a sistemelor tehnice: 7.8.1. termenul „direct” semnifică faptul că defecțiunea acestei funcții are potențialul de a conduce la tipul de accident prevăzut la punctul 7.5., fără să fie nevoie să existe o defecțiune suplimentară; (b) termenul „potențial” înseamnă că defecțiunea acestei funcții poate duce la tipul de accident menționat la punctul 7.5.				
--	--	--	--	--	--	--	--

2.5.9. În cazul în care defecțiunea unei funcții a sistemului tehnic în curs de evaluare nu duce direct la riscul în cauză, trebuie să fie permisă aplicarea unor obiective în materie de proiectare mai puțin exigente, dacă partea care înaintează propunerea poate demonstra că utilizarea barierelor, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (34), permite atingerea aceluiași nivel de siguranță. 2.5.10. Fără a aduce atingere nici procedurii specificate la articolul 8 din Directiva 2004/49/CE, nici articolului 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (6), se poate solicita, pentru sistemul tehnic în curs de evaluare, un obiectiv mai ambițios decât obiectivele armonizate în materie de proiectare stabilite la punctul 2.5.5, prin intermediul unei norme naționale notificate, pentru a se menține nivelul existent de siguranță dintr-un stat membru. În cazul autorizațiilor suplimentare pentru punerea în funcțiune a vehiculelor se aplică procedurile de la articolele 23 și 25 din Directiva 2008/57/CE.	7.9. În cazul în care defecțiunea unei funcții a sistemului tehnic în curs de evaluare nu duce direct la riscul în cauză, trebuie să fie permisă aplicarea unor obiective în materie de proiectare mai puțin exigente, dacă partea care înaintează propunerea poate demonstra că utilizarea barierelor, astfel cum sunt definite la punctul 9.34., permite atingerea aceluiași nivel de siguranță. 7.10. Fără aduce atingere procedurii specificate la pct. 18 – 21 din Regulamentul privind siguranța feroviară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, nici pct. 56 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024, se poate solicita, pentru sistemul tehnic în curs de evaluare, un obiectiv mai ambițios decât obiectivele armonizate în materie de proiectare stabilite la punctul 7.5., prin intermediul unei norme naționale notificate, pentru a se menține nivelul existent de siguranță dintr-un stat membru. În cazul autorizațiilor suplimentare pentru				
---	---	--	--	--	--

	2.5.11. În cazul în care se elaborează un sistem tehnic pe baza cerințelor prevăzute la punctul 2.5.5, se aplică principiul recunoașterii reciproce în conformitate cu articolul 15 alineatul (5). Cu toate acestea, dacă pentru un anumit pericol, partea care înaintează propunerea poate demonstra că nivelul de siguranță existent în statul membru în care este utilizat sistemul poate fi menținut, cu un obiectiv în materie de proiectare care este mai puțin ambițios decât obiectivul armonizat în materie de proiectare, atunci acest obiectiv mai puțin ambițios în materie de proiectare poate fi utilizat în locul celui armonizat. 2.5.12. Estimarea și evaluarea explicită a riscurilor îndeplinesc cel puțin următoarele cerințe: (a) metodele utilizate pentru estimarea explicită a riscurilor reflectă corect sistemul în curs de evaluare și parametrul acestuia (inclusiv toate modurile de funcționare); (b) rezultatele sunt suficient de precise pentru a oferi o bază		punerea în funcțiune a vehiculelor se aplică procedurile de la punctele 81–97, 100–105 din Regulamentul de interoperabilitate a sistemului feroviar, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024. 7.11. În cazul în care se elaborează un sistem tehnic pe baza cerințelor prevăzute la punctul 7.5., se aplică principiul recunoașterii reciproce în conformitate cu punctul 36. Cu toate acestea, dacă pentru un anumit pericol, partea care înaintează propunerea poate demonstra că nivelul de siguranță existent în statul membru în care este utilizat sistemul poate fi menținut, cu un obiectiv în materie de proiectare care este mai puțin ambițios decât obiectivul armonizat în materie de proiectare, atunci acest obiectiv mai puțin ambițios în materie de proiectare poate fi utilizat în locul celui armonizat. 7.12. Estimarea și evaluarea explicită a riscurilor îndeplinesc cel puțin următoarele cerințe:				
--	--	--	--	--	--	--	--

	solidă pentru procesul de luare a deciziilor. Modificările minore ale ipotezelor sau ale condițiilor prealabile privind input-ul nu trebuie să genereze diferențe semnificative la nivel de cerințe.		7.12.1. metodele utilizate pentru estimarea explicită a riscurilor reflectă corect sistemul în curs de evaluare și parametrii acestuia (inclusiv toate modurile de funcționare); 7.12.2. rezultatele sunt suficient de precise pentru a oferi o bază solidă pentru procesul de luare a deciziilor. Modificările minore ale ipotezelor sau ale condițiilor prealabile privind input-ul nu trebuie să genereze diferențe semnificative la nivel de cerințe.				
3	DEMONSTRAREA RESPECTĂRII CERINȚELOR DE SIGURANȚĂ 3.1. Înainte de acceptarea schimbării din punctul de vedere al siguranței, se demonstrează, sub supravegherea părții care înaintea propunerea, îndeplinirea cerințelor de siguranță care rezultă în urma etapei de apreciere a riscurilor. 3.2. Această demonstrație este realizată de fiecare actor responsabil cu îndeplinirea cerințelor de siguranță, după cum s-a decis în conformitate cu punctul 1.1.5 3.3. Abordarea aleasă pentru demonstrarea respectării	HG, ANEXA nr. 1 la Metoda de siguranță pentru evaluare a și aprecier ea riscurilor în sectorul feroviar	III. DEMONSTRAREA RESPECTĂRII CERINȚELOR DE SIGURANȚĂ 7.13. Înainte de acceptarea schimbării din punctul de vedere al siguranței, se demonstrează, sub supravegherea părții care înaintea propunerea, îndeplinirea cerințelor de siguranță care rezultă în urma etapei de apreciere a riscurilor. 7.14. Această demonstrație este realizată de fiecare actor responsabil cu îndeplinirea cerințelor de siguranță, după cum s-a decis în conformitate cu punctul 1.5.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	cerințelor de siguranță, precum și demonstrația însăși sunt supuse unei evaluări independente realizate de un organism de evaluare. 3.4. Orice nepotrivire a măsurilor de siguranță care sunt preconizate să ducă la îndeplinirea cerințelor de siguranță sau orice pericole descoperite în cursul demonstrației privind respectarea cerințelor de siguranță duc la reluarea de către partea care înaintează propunerea, în conformitate cu punctul 2, a aprecierii și evaluării riscurilor asociate. Toate pericolele noi identificate se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu punctul 4.		7.15. Abordarea aleasă pentru demonstrarea respectării cerințelor de siguranță, precum și demonstrația însăși sunt supuse unei evaluări independente realizate de un organism de evaluare. 7.16. Orice nepotrivire a măsurilor de siguranță care sunt preconizate să ducă la îndeplinirea cerințelor de siguranță sau orice pericole descoperite în cursul demonstrației privind respectarea cerințelor de siguranță duc la reluarea de către partea care înaintează propunerea, în conformitate cu pct. 3 – 7.12, a aprecierii și evaluării riscurilor asociate. Toate pericolele noi identificate se înregistrează în evidența pericolelor, în conformitate cu pct. 8 – 9.				
4	GESTIONAREA PERICOLELOR 4.1. Procesul de gestionare a pericolelor 4.1.1. Începând cu faza de proiectare și de implementare și până la acceptarea schimbării sau predarea raportului de evaluare a siguranței, partea care	HG, ANEXA nr. 1 la Metoda de siguranță pentru evaluare a	IV. GESTIONAREA PERICOLELOR 8. Procesul de gestionare a pericolelor 8.1. Începând cu faza de proiectare și de implementare și până la acceptarea schimbării sau predarea raportului de evaluare a siguranței,	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

înaintează propunerea creează sau actualizează (dacă există deja) o evidență (evidențe) a (ale) pericolelor. Evidența pericolelor urmărește progresul monitorizării riscurilor asociate cu pericolele identificate. O dată ce sistemul a fost aprobat și funcționează, evidența pericolelor trebuie menținută în continuare de către administratorul infrastructurii sau de către întreprinderea feroviară responsabilă cu exploatarea sistemului în curs de evaluare ca partea integrantă a sistemului său de management al siguranței. 4.1.2. Evidența pericolelor include toate pericolele, împreună cu toate măsurile de siguranță și ipotezele sistemice aferente care au fost identificate în cursul procesului de apreciere a riscurilor. Aceasta conține o referință clară la originea pericolelor și la principiile de acceptare a riscului selectate și identifică în mod clar actorul (actorii) responsabil(i) cu controlul fiecărui pericol. 4.2. Schimbul de informații Toate pericolele și cerințele de siguranță aferente care nu pot fi	și aprecier ea riscurilo r în sectorul feroviar	partea care înaintează propunerea creează sau actualizează (dacă există deja) o evidență (evidențe) a (ale) pericolelor. Evidența pericolelor urmărește progresul monitorizării riscurilor asociate cu pericolele identificate. O dată ce sistemul a fost aprobat și funcționează, evidența pericolelor trebuie menținută în continuare de către administratorul infrastructurii sau de către întreprinderea feroviară responsabilă cu exploatarea sistemului în curs de evaluare ca partea integrantă a sistemului său de management al siguranței. 8.2. Evidența pericolelor include toate pericolele, împreună cu toate măsurile de siguranță și ipotezele sistemice aferente care au fost identificate în cursul procesului de apreciere a riscurilor. Aceasta conține o referință clară la originea pericolelor și la principiile de acceptare a riscului selectate și identifică în mod clar actorul (actorii) responsabil(i) cu controlul fiecărui pericol. 9. Schimbul de informații				
---	--	---	--	--	--	--

	controlate de un singur actor se comunică unui alt actor relevant, pentru a găsi împreună o soluție adecvată. Pericolele înregistrate în evidența pericolelor a actorului care le transferă sunt considerate a fi controlate doar atunci când celălalt actor realizează evaluarea riscurilor asociate acestor pericole și dacă soluția este agreată de toate părțile implicate.		Toate pericolele și cerințele de siguranță aferente care nu pot fi controlate de un singur actor se comunică unui alt actor relevant, pentru a găsi împreună o soluție adecvată. Pericolele înregistrate în evidența pericolelor a actorului care le transferă sunt considerate a fi controlate doar atunci când celălalt actor realizează evaluarea riscurilor asociate acestor pericole și dacă soluția este agreată de toate părțile implicate.				
5	5. DOVEZI PRIVIND APLICAREA PROCESULUI DE MANAGEMENT AL RISCULUI 5.1. Procesul de management al riscului utilizat pentru aprecierea nivelurilor de siguranță și a respectării cerințelor de siguranță este documentat de partea care înaintează propunerea în așa fel încât toate dovezile necesare care demonstrează adecvarea aplicării corecte atât a procesului de management al riscului, cât și a rezultatelor acestuia să fie puse la dispoziția unui organism de evaluare. 5.2. Documentația elaborată în temeiul punctul 5.1 de partea care înaintează propunerea cuprinde cel puțin:	HG, ANEXA nr. 1 la Metoda de siguranță pentru evaluare a și aprecier ea riscurilor în sectorul feroviar	V. DOVEZI PRIVIND APLICAREA PROCESULUI DE MANAGEMENT AL RISCULUI 9.1. Procesul de management al riscului utilizat pentru aprecierea nivelurilor de siguranță și a respectării cerințelor de siguranță este documentat de partea care înaintează propunerea în așa fel încât toate dovezile necesare care demonstrează adecvarea aplicării corecte atât a procesului de management al riscului, cât și a rezultatelor acestuia să fie puse la dispoziția unui organism de evaluare. 9.2. Documentația elaborată în temeiul punctului 9.1 de partea care	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	(a) o descriere a organizației și a experților desemnați să realizeze procesul de apreciere a riscurilor; (b) rezultatele diverselor etape ale aprecierii riscurilor și o listă cu toate cerințele de siguranță necesare care trebuie îndeplinite pentru a menține riscul la un nivel acceptabil; (c) dovezi ale conformității cu toate cerințele de siguranță necesare; (d) toate ipotezele relevante pentru integrarea, exploatarea sau întreținerea sistemului, care au fost elaborate în timpul definirii, al conceperii și al aprecierii riscurilor sistemului. 5.3. Organismul de evaluare își prezintă concluziile într-un raport de evaluare a siguranței, astfel cum este definit în anexa III.		înaintează propunerea cuprinde cel puțin: 9.2.1. o descriere a organizației și a experților desemnați să realizeze procesul de apreciere a riscurilor; 9.2.2. rezultatele diverselor etape ale aprecierii riscurilor și o listă cu toate cerințele de siguranță necesare care trebuie îndeplinite pentru a menține riscul la un nivel acceptabil; 9.2.3. dovezi ale conformității cu toate cerințele de siguranță necesare; 9.2.4. toate ipotezele relevante pentru integrarea, exploatarea sau întreținerea sistemului, care au fost elaborate în timpul definirii, al conceperii și al aprecierii riscurilor sistemului. 9.3. Organismul de evaluare își prezintă concluziile într-un raport de evaluare a siguranței, astfel cum este definit în anexa nr. 3.				
--	---	--	--	--	--	--	--

	HG, Anexa nr. 1, Apendice		Compatibil		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
--	--	--	-------------------	--	--

Anexa II CRITERII PENTRU ACREDITAREA SAU RECUNOAȘTEREA ORGANISMULUI DE EVALUARE 1. Organismul de evaluare îndeplinește cerințele standardului ISO/IEC 17020:2012 și ale modificărilor ulterioare ale acestuia. Organismul de evaluare emite opinii profesionale în cadrul activității de inspecție definite în standardul respectiv. Organismul de evaluare îndeplinește atât criteriile generale privind competența și independența prevăzute în			ANEXA nr. 2 la Metoda de siguranță pentru evaluare a și aprecier ea riscurilor în sectorul feroviar	I. CRITERII PENTRU ACREDITAREA SAU RECUNOAȘTEREA ORGANISMULUI DE EVALUARE 1. Organismul de evaluare îndeplinește cerințele standardului SM ISO/IEC 17020:2013 și ale modificărilor ulterioare ale acestuia. Organismul de evaluare emite opinii profesionale în cadrul activității de inspecție definite în standardul respectiv. Organismul de evaluare îndeplinește atât criteriile generale privind competența și	Compatibil		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
--	--	--	---	---	-------------------	--	--

standardul respectiv, cât și următoarele criterii specifice în materie de competență: (a) competență în managementul riscului: cunoștințe și experiență în ceea ce privește tehnicile standard de analizare a siguranței și standardele relevante; (b) toate competențele relevante pentru evaluarea părților sistemului feroviar afectate de schimbare; (c) competență în ceea ce privește aplicarea corectă a sistemelor de management al siguranței și al calității sau auditarea sistemelor de management. 2. Prin analogie cu articolul 28 din Directiva 2008/57/CE privind notificarea organismelor notificate, organismul de evaluare este acreditat sau recunoscut pentru diferitele domenii de competență din cadrul sistemului feroviar sau al unor părți ale acestuia pentru care există cerințe esențiale de siguranță, inclusiv domeniul de competență care implică exploatarea și întreținerea sistemului feroviar. 3. Organismul de evaluare este acreditat sau recunoscut pentru evaluarea coerenței globale a managementului de risc și	independența prevăzute în standardul respectiv, cât și următoarele criterii specifice în materie de competență: 1.1. competență în managementul riscului: cunoștințe și experiență în ceea ce privește tehnicile standard de analizare a siguranței și standardele relevante; 1.2. toate competențele relevante pentru evaluarea părților sistemului feroviar afectate de schimbare; 1.3. competență în ceea ce privește aplicarea corectă a sistemelor de management al siguranței și al calității sau auditarea sistemelor de management. 2. Prin analogie cu art. 5, 6, 8, 12, 81, 141 și 142 din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, Organismul de evaluare este acreditat sau recunoscut pentru diferitele domenii de competență din cadrul sistemului feroviar sau al unor părți ale acestuia pentru care există cerințe esențiale de siguranță, inclusiv domeniul de competență				
--	---	--	--	--	--

	integrarea sigură a sistemului în curs de evaluare în ansamblul sistemului feroviar. Aceasta include competența organismului de evaluare în ceea ce privește verificarea următoarelor aspecte: (a) organizarea, adică măsurile necesare pentru asigurarea unei abordări coordonate privind realizarea siguranței sistemului printr-o înțelegere și o aplicare uniforme ale măsurilor de control al riscurilor pentru subsisteme; (b) metodologia, adică evaluarea metodelor și resurselor utilizate de diverse părți interesate pentru sprijinirea siguranței la nivel de subsistem și de sistem; și (c) aspectele tehnice necesare pentru evaluarea relevanței și a integralității aprecierilor de risc și a nivelului de siguranță pentru ansamblul sistemului. 4. Organismul de evaluare poate fi acreditat sau recunoscut pentru unul, mai multe sau toate domeniile de competență enumerate la punctele 2 și 3.		care implică exploatarea și întreținerea sistemului feroviar. 3. Organismul de evaluare este acreditat sau recunoscut pentru evaluarea coerenței globale a managementului de risc și integrarea sigură a sistemului în curs de evaluare în ansamblul sistemului feroviar. Aceasta include competența organismului de evaluare în ceea ce privește verificarea următoarelor aspecte: 3.1. organizarea, adică măsurile necesare pentru asigurarea unei abordări coordonate privind realizarea siguranței sistemului printr-o înțelegere și o aplicare uniforme ale măsurilor de control al riscurilor pentru subsisteme; 3.2. metodologia, adică evaluarea metodelor și resurselor utilizate de diverse părți interesate pentru sprijinirea siguranței la nivel de subsistem și de sistem; și 3.3. aspectele tehnice necesare pentru evaluarea relevanței și a integralității aprecierilor de risc și a nivelului de siguranță pentru ansamblul sistemului.				
--	---	--	--	--	--	--	--

			4. Organismul de evaluare poate fi acreditat sau recunoscut pentru unul, mai multe sau toate domeniile de competență enumerate la punctele 3 – 7.12 și 7.13 – 7.16.				
Anexa III							
	RAPORTUL DE EVALUARE A SIGURANȚEI ÎNTOCMIT DE ORGANISMUL DE EVALUARE Raportul de evaluare a siguranței întocmit de organismul de evaluare conține cel puțin următoarele informații: (a) identificarea organismului de evaluare; (b) planul evaluării independente; (c) definirea domeniului de aplicare al evaluării independente, precum și a limitărilor acesteia; (d) rezultatele evaluării independente, în special: (i) informații detaliate privind activitățile de evaluare independentă pentru verificarea conformității cu dispozițiile prezentului regulament; (ii) eventualele cazuri identificate de neconformitate cu dispozițiile prezentului regulament și cu recomandările organismului de evaluare; (e) concluziile evaluării independente	ANEXA nr. 3 la Metoda de siguranță pentru evaluare a și aprecier ea riscurilor în sectorul feroviar	I. RAPORTUL DE EVALUARE A SIGURANȚEI ÎNTOCMIT DE ORGANISMUL DE EVALUARE 1. Raportul de evaluare a siguranței întocmit de organismul de evaluare conține cel puțin următoarele informații: 1.1. identificarea organismului de evaluare; 1.2. planul evaluării independente; 1.3. definirea domeniului de aplicare al evaluării independente, precum și a limitărilor acesteia; 1.4. rezultatele evaluării independente, în special: 1.5. informații detaliate privind activitățile de evaluare independentă pentru verificarea conformității cu dispozițiile prezentei Metode; 1.6. eventualele cazuri identificate de neconformitate cu dispozițiile prezentei Metode și cu recomandările organismului de evaluare;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

			1.7. concluziile evaluării independente.				
--	--	--	--	--	--	--	--

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA



nr. 12-19 din 05.01.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodei de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Metodei de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor în sectorul feroviar.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este elaborat în temeiul art. 91 alin. (1) – (13) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Punctul 103 din Capitolul 14 Clusterul 4 Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Sănătății; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi; - Agenția Proprietăți Publice (Î.S. “Calea Ferată din Moldova”).
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.

7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Gapeev Roman, Șef al Direcției politici în domeniul transportului feroviar, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 0 22 250 617, e-mail: roman.gapeev@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii de Guvern; 2. Nota de fundamentare la proiect; 3. Tabel de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

**Viceprim-ministru,
Ministru**

Vladimir BOLEA

Ex. Roman Gapeev, 022-250-617

Piața Marii Adunări Naționale nr. 1, Chișinău, MD-2012, tel. +373-22-25-05-93, fax +373-22-23-40-64
E-mail: secretariat@midr.gov.md Pagina web: www.midr.gov.md