



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul 178 (XXII) — Nr. 138

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 2 martie 2010

#### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
<b>DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE</b>	
Decizia nr. 27 din 12 ianuarie 2010 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 322, art. 325 și art. 326 din Codul de procedură civilă.....	2–3
Decizia nr. 60 din 14 ianuarie 2010 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. I pct. 2 și 3 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 151/2008 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2008 privind creșterile salariale ce se vor acorda în anul 2008 personalului din învățământ, ale art. 2 și art. 3 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/2009 privind unele măsuri în domeniul salarizării personalului din sectorul bugetar și a celor ale art. 1, art. 2 și art. 4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 136/2008 privind stabilirea unor măsuri pentru salarizarea personalului din învățământ în anul 2008 .....	3–7
<b>HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI</b>	
117. — Hotărâre pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România .....	8–30
<b>ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE</b>	
1.390/2009. — Ordin al ministrului muncii, familiei și protecției sociale privind aprobarea modelului Contractului de finanțare pentru Programul operațional sectorial „Dezvoltarea resurselor umane 2007—2013” .....	31

# HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### HOTĂRÂRE

#### pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, al art. 21 alin. (4) și (6) din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, denumit în continuare *regulament*, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — (1) Regulamentul este obligatoriu pentru Autoritatea Feroviară Română, denumită în continuare *AFER*, și pentru următorii operatori economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau cu metroul:

- a) administratorul/administratorii de infrastructură feroviară;
- b) gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă;
- c) operatorii de transport feroviar;

d) operatorul economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul;

e) operatorii economici care dețin, în proprietate, în leasing sau cu chirie, linii ferate industriale racordate la infrastructura feroviară publică și/sau la infrastructura feroviară privată deschisă circulației publice;

f) operatorii economici care dețin, în proprietate sau cu chirie, vehicule feroviare care circulă pe infrastructura feroviară;

g) operatorii economici care desfășoară activități conexe și adiacente transportului feroviar.

(2) Pe liniile ferate de peage din România, prevenirea și investigarea accidentelor și a incidentelor se fac potrivit prevederilor prezentei hotărâri și ale convențiilor bilaterale la care România este parte.

(3) În cazul transportului urban pe șine și al altor sisteme de transport ușor pe șine, se pot aplica prevederile Regulamentului, integral sau parțial, în baza unui protocol aprobat prin ordin comun al autorității publice centrale responsabile cu transportul feroviar și al autorității publice locale implicate.

Art. 3. — (1) În toate cazurile, traficul feroviar are prioritate de trecere. Este interzis să se traverseze calea ferată prin alt loc decât cel amenajat special în acest scop.

(2) Participanții la traficul rutier care doresc să se angajeze într-o traversare a căii ferate printr-o trecere la nivel au obligația de a se asigura și de a ceda prioritatea de trecere oricărui vehicul feroviar.

(3) Pentru fluidizarea traficului feroviar, în cazul în care, ca urmare a accidentului la o trecere la nivel cu calea ferată, nu sunt înregistrate victime omenești sau accidentați și dacă sunt îndeplinite condițiile tehnice și operaționale, trenul își poate continua mersul.

Art. 4. — (1) Organismul de Investigare Feroviar Român, organism permanent și independent care funcționează în cadrul AFER, este însărcinat cu investigarea accidentelor feroviare, asigură investigatorul principal pentru incidentele produse în circulația trenurilor și dispune de resursele necesare pentru aceasta.

(2) Pentru fiecare accident sau incident Organismul de Investigare Feroviar Român asigură resursele corespunzătoare desfășurării investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Organismului de Investigare Feroviar Român, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de investigat.

(3) Activitatea de investigare desfășurată de Organismul de Investigare Feroviar Român va fi finanțată integral din venituri proprii obținute de AFER prin convenții încheiate cu operatorii economici nominalizați la art. 2 alin. (1), pe bază de tarife stabilite de consiliul de conducere al acestei instituții publice și aprobate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, potrivit legislației în vigoare. Tarifele stabilite vor acoperi cheltuielile de funcționare ale Organismului de Investigare Feroviar Român, indiferent de numărul de accidente/incidente feroviare produse, precum și cheltuielile pentru expertize, colaborări externe, probe, determinări și altele asemenea.

Art. 5. — (1) Se desemnează AFER ca agenție specializată de intervenție, care are obligația să acționeze în cazul apelurilor de urgență, în situația unui accident sau incident feroviar.

(2) În cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română, organism independent în structura AFER, funcționează un dispecerat permanent cu atribuții de preluare și tratare a apelurilor de urgență primite prin centrul unic pentru apeluri de urgență — 112, potrivit legislației în vigoare.

Art. 6. — Până la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, conducerile operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau cu metroul asigură instruirea și examinarea întregului personal interesat conform prevederilor Regulamentului.

Art. 7. — Pe data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, Ordinul ministrului transporturilor nr. 210/2000 privind aprobarea Instrucțiunilor pentru prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare — 003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 223 din 22 mai 2000, se abrogă, iar Ordinul ministrului transporturilor, lucrărilor publice și locuinței nr. 1.852/2002 pentru aprobarea Instrucțiunilor pentru

prevenirea și cercetarea accidentelor și evenimentelor feroviare la metrou — 003 M, nepublicat, își încetează aplicabilitatea.

Art. 8. — Prezenta hotărâre intră în vigoare la 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PRIM-MINISTRU  
**EMIL BOC**

Contrasemnează:  
p. Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
**Marin Anton**,  
secretar de stat  
Ministrul administrației și internelor,  
**Vasile Blaga**  
Ministrul muncii, familiei și protecției sociale,  
**Mihai Constantin Șeitan**  
Ministrul finanțelor publice,  
**Sebastian Teodor Gheorghe Vlădescu**

București, 17 februarie 2010.  
Nr. 117.

ANEXĂ

## REGULAMENT

### de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România

#### CAPITOLUL I

#### Obiectul și domeniul de aplicare a regulamentului, definirea accidentelor și incidentelor

##### SECȚIUNEA 1

#### Obiectul și domeniul de aplicare a regulamentului

Art. 1. — Prezentul regulament stabilește modul în care se desfășoară activitatea de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare în operațiunile de transport pe căile ferate sau pe rețeaua de transport cu metroul din România.

Art. 2. — (1) Prin *operațiuni de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul* se înțelege orice deplasare de persoane și/sau bunuri realizată cu vehicule feroviare de către operatorii economici, precum și serviciile adiacente ori conexe acestora.

(2) Serviciile adiacente sunt activitățile care au ca obiect:

a) asigurarea desfășurării în siguranță a transportului pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul;

b) asigurarea condițiilor tehnice constructive, de întreținere și de exploatare a infrastructurii și instalațiilor feroviare, precum și ale vehiculelor care circulă pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul.

(3) Serviciile conexe sunt activitățile care se desfășoară în legătură nemijlocită cu sau în timpul transportului feroviar.

Art. 3. — (1) Operațiunile de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul trebuie să se desfășoare în condiții de siguranță feroviară.

(2) Siguranța feroviară este conceptul potrivit căruia operațiunile de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul trebuie să se desfășoare fără pericol pentru persoane, pentru bunurile și mărfurile încredințate la transport, pentru vehiculele feroviare, pentru infrastructură, precum și pentru mediul înconjurător.

Art. 4. — Personalul Autorității Feroviare Române, denumită în continuare *AFER*, și al operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul este obligat să cunoască, să respecte și să aplice prevederile prezentului regulament, potrivit funcției deținute.

Art. 5. — (1) Siguranța feroviară se realizează prin aplicarea și respectarea de către toți operatorii economici care desfășoară

operațiuni de transport feroviar a actelor normative și a reglementărilor specifice sistemului de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul, care cuprind cerințe obligatorii de siguranță feroviară, denumite în continuare *norme naționale de siguranță feroviară*. Nivelurile de siguranță care trebuie atinse sunt exprimate prin criteriile de acceptare a riscului și sunt definite de obiectivele de siguranță comune.

(2) Normele naționale de siguranță feroviară cuprind prevederi referitoare la:

a) obiectivele și metodele de siguranță feroviară naționale cuprinse în reglementările specifice;

b) cerințele aplicabile sistemelor de management al siguranței feroviare, certificării și autorizării de siguranță;

c) cerințele privind construirea, autorizarea punerii în funcțiune, repararea și întreținerea elementelor infrastructurii specifice căii ferate și transportului cu metroul;

d) cerințele privind construirea, autorizarea punerii în funcțiune și introducerea în circulație, repararea și întreținerea vehiculelor, noi sau modificate, după caz;

e) cerințele referitoare la personalul cu responsabilități în siguranța circulației privind calificarea, instruirea, autorizarea, verificarea periodică din punct de vedere profesional și examinarea medicală și psihologică, potrivit reglementărilor specifice;

f) cerințele privind schimbul de vehicule feroviare între operatorii economici pe care aceștia le dețin, sistemele de înregistrare a respectivelor vehicule feroviare și cerințele aplicabile procedurilor de încercare pentru acestea;

g) modul de exploatare a rețelei feroviare, inclusiv regulile referitoare la sistemele de semnalizare și gestionare a traficului cuprinse în reglementările specifice;

h) cerințele aplicabile personalului cu responsabilități în siguranța feroviară, inclusiv criteriile de selecție, autorizare și atestare, dacă este cazul;

i) prevenirea și investigarea accidentelor și incidentelor;

j) normele de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare care trebuie stabilite de operatorii economici.

## SECȚIUNEA a 2-a

## Definiții

Art. 6. — În sensul prezentului regulament, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

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

b) *accident grav* — orice coliziune sau deraiere de trenuri ducând la decesul a cel puțin o persoană ori la vătămarea gravă a 5 sau mai multe persoane ori producând pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare ori asupra gestionării siguranței;

c) *pagube importante* — pagubele care pot fi evaluate de îndată de organismul de investigare la un total de cel puțin 2 milioane euro;

d) *incident* — orice eveniment, altul decât un accident sau un accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;

e) *decedat* — persoană la care a survenit decesul ca urmare a vătămării sale în accident, cu excepția sinuciderii<sup>1</sup>;

f) *vătămare gravă* — afecțiune a stării de sănătate suferită de o persoană în cursul unui accident/incident și care:

— în intervalul de 7 zile de la data accidentului/incidentului a necesitat spitalizarea pentru o perioadă mai mare sau egală cu 3 zile;

— are ca rezultat o fractură de os;

— implică rupei sau sfâșieri ale țesuturilor, care au ca urmări hemoragii grave, leziuni ale nervilor, mușchilor sau tendoanelor;

— implică leziunea oricărui organ intern;

— implică arsuri de gradul 2 sau 3 sau orice alte arsuri care acoperă mai mult de 5% din suprafața corpului;

— rezultă din expunerea la material biologic infecțios, materii toxice, corozive sau la radiații periculoase.

g) *investigație* — un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analiza informațiilor, stabilirea condițiilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță. Investigația are statutul juridic de act administrativ, permițând investigatorilor principali să își îndeplinească sarcinile în modul cel mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință. Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară. Investigația nu se ocupă în niciun caz cu stabilirea vinovăției sau a răspunderii;

h) *investigator principal* — o persoană responsabilă de organizarea, conducerea și controlul desfășurării unei investigații;

i) *avizare* — proces de înștiințare a personalului cu funcții de conducere și a celui cu atribuții de instruire, îndrumare și control cu privire la producerea unui accident sau a unui incident pe infrastructura feroviară publică și/sau privată specifică transportului pe calea ferată, respectiv pe rețeaua de transport cu metroul.

## CAPITOLUL II

## Clasificarea accidentelor și incidentelor

Art. 7. — (1) În înțelesul prezentului regulament, accidentele se împart în următoarele categorii:

a) coliziuni ce pot avea loc între trenuri sau coliziuni între trenuri și alte vehicule feroviare în mișcare ori în staționare, cu excepția celor care pot fi scoase de pe linie cu brațele. În

categoria coliziunilor de trenuri se includ acostările între trenuri sau cu vehicule feroviare în staționare ori în mișcare, precum și cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere, cu excepția celor care pot fi scoase din gabaritul liniei cu brațele;

b) deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație;

c) loviri ale vehiculelor rutiere la trecerile la nivel de către trenuri în circulație;

d) loviri ale persoanelor de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid;

e) incendii la vehiculele feroviare din compunerea trenurilor în circulație.

(2) În funcție de consecințe, accidentele se clasifică în:

a) accidente grave — situațiile sau faptele prevăzute la alin. (1) lit. a) și b), care au avut ca urmare, după caz:

— cel puțin o persoană decedată;

— vătămarea gravă a cel puțin 5 persoane;

— pagube importante produse vehiculelor feroviare, infrastructurii feroviare sau mediului, precum și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării acestora.

b) accidente — situațiile sau faptele prevăzute la alin. (1) care nu se încadrează la accidente grave. Sunt considerate accidente și situațiile sau faptele prevăzute la alin. (1) produse în activitatea de manevră feroviară, care au avut ca urmare decesul a cel puțin unei persoane.

Art. 8. — Clasificarea incidentelor, în funcție de activitatea în cursul căreia s-au produs:

1. Grupa A — incidente produse în circulația trenurilor:

1.1. expedieri sau plecări de trenuri când calea este ocupată — tren contra tren sau tren după tren, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;

1.2. primiri sau intrări de trenuri în stație pe linie ocupată ori închisă cu atacarea macazului care dă acces la linia ocupată sau închisă, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice; primiri de trenuri cu marca de siguranță ocupată la intrare;

1.3. primirea simultană a trenurilor sau expedierea unui tren simultan cu primirea altui tren în același sens de mers pe parcursuri incompatibile; primiri de trenuri cu marca de siguranță ocupată în capătul opus parcursului de primire, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice; expedieri sau plecări de trenuri cu marca de siguranță ocupată pe parcursul de ieșire;

1.4. scăpări de trenuri sau de vehicule feroviare din linie curentă ori din puncte de secționare, care se angajează pe parcursul de primire sau expediere, pe linia curentă ori pe linia de evitare/scăpare; scăpări de trenuri sau de vehicule feroviare din puncte de secționare cu depășirea mărcii de siguranță;

1.5. expedieri sau plecări de trenuri:

a) fără cale liberă sau fără consimțământul în blocul de linii al stației vecine;

b) fără ordinul operatorului de circulație, pe secțiile cu „conducerea centralizată a circulației trenurilor”;

c) în altă direcție de mers decât cea prevăzută, cu atacarea macazului care dă acces la acea direcție de mers;

d) pe linie închisă, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;

1.6. plecarea trenurilor dintr-un punct de secționare fără a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;

1.7. depășirea de către trenuri a semnalelor fixe sau mobile, precum și a indicatoarelor care ordonă „oprirea”, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice, respectiv de către trenuri de metrou cu instalația ATP izolată;

<sup>1</sup> Sinuciderea, numită și suicid, este actul prin care cineva își ia singur viața.

1.8. depășirea de către trenuri a mărcii de siguranță în cazul semnalelor de ieșire de grup, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;

1.9. depășirea de către trenuri a vitezelor maxime<sup>2</sup> admise de linie, a vitezelor maxime stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretele de mers sau prin ordin de circulație, a treptelor restricțiilor de viteză;

1.10. lovirea lucrărilor de artă, construcțiilor, instalațiilor sau a altor vehicule feroviare de către transporturi cu gabarit depășit, de către vagoane cu încărcătura deplasată ori cu părțile mobile neasigurate sau neînchise, respectiv de către piese ori subansambluri ale vehiculelor feroviare sau ale încărcăturii acestora, în urma cărora nu au fost înregistrate deraieri de vehicule feroviare;

1.11. efectuarea de comenzi eronate pentru circulația trenurilor ca urmare a funcționării defectuoase, a neremedierii defecțiunilor sau a neverificării instalațiilor de centralizare și telecomandă;

1.12. îndrumarea trenurilor cu procentul de masă frânată neasigurat în conformitate cu livretul de mers corespunzător categoriei trenului respectiv, precum și a trenurilor de lucru în activitatea de metrou, fără asigurarea procentului de masă frânată pentru menținerea pe loc sau cu conducta generală de aer întreruptă, indiferent dacă procentul de masă frânată este sau nu asigurat;

1.13. executarea eronată a parcursurilor de intrare, de ieșire sau de trecere a trenurilor;

1.14. lovirea de către trenuri a vehiculelor feroviare care se pot scoate de pe linie cu brațele, a materialelor, utilajelor, dispozitivelor, pieselor și instalațiilor aflate în gabaritul de liberă trecere, în urma cărora nu au avut loc deraieri de vehicule feroviare.

2. Grupa B — incidente produse în activitatea de manevră:

2.1. ieșirea convoiului de manevră, a locomotivei la manevră sau a altor vehicule feroviare dincolo de limita stației ori a postului de mișcare în linie curentă, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;

2.2. depășirea semnalelor fixe sau mobile care ordonă „oprirea” ori „manevra interzisă”, a indicatoarelor care interzic trecerea ori a mărcilor de siguranță de către convoaiele de manevră, locomotiva izolată sau alte vehicule feroviare la manevră, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;

2.3. depășirea de către convoaiele de manevră, locomotivele izolate sau alte vehicule feroviare la manevră a vitezelor maxime admise de linie, a treptelor restricțiilor de viteză, a vitezelor maxime stabilite la manevră prin reglementări specifice, prin planul tehnic de exploatare al stației sau prin ordinul de circulație;

2.4. deraieri de vehicule feroviare;

2.5. tamponări sau acostări de vehicule feroviare care au ca urmare avarii la vehicule feroviare și/sau la încărcătură;

2.6. lovirea de către convoaiele de manevră, locomotivele izolate sau alte vehicule feroviare la manevră a vehiculelor feroviare care se pot scoate de pe linie cu brațele, a materialelor, utilajelor, dispozitivelor, pieselor și a instalațiilor aflate în gabaritul de liberă trecere, în urma căreia nu au fost înregistrate deraieri de vehicule feroviare;

2.7. staționarea vehiculelor feroviare peste marca de siguranță, după terminarea activităților de manevră, fără respectarea reglementărilor specifice;

2.8. lovirea lucrărilor de artă, construcțiilor, instalațiilor sau a altor vehicule feroviare de către transporturi cu gabarit depășit, de către vagoane cu încărcătura deplasată ori cu părțile mobile

neasigurate sau neînchise, respectiv de către piese ori subansambluri ale vehiculelor feroviare sau ale încărcăturii acestora;

2.9. executarea eronată a parcursurilor de manevră, ca urmare a manipulării necorespunzătoare a instalațiilor, respectiv a funcționării defectuoase, a neremedierii defecțiunilor sau neverificării instalațiilor de centralizare și telecomandă;

2.10. neretragerea și/sau neoprirea manevrei potrivit reglementărilor specifice și prevederilor planului tehnic de exploatare al stației, în vederea primirii, expedierii sau trecerii trenurilor.

3. Grupa C — alte incidente produse în legătură cu siguranța feroviară:

3.1. neexecutarea de către personalul feroviar a atribuțiilor de serviciu stabilite în cadrul de reglementare specific și care ar putea conduce la producerea de accidente sau incidente clasificate potrivit prezentului regulament;

3.2. executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare aflat sub influența consumului de băuturi alcoolice sau a substanțelor halucinogene;

3.3. părăsirea postului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare, fără respectarea reglementărilor specifice;

3.4. executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare fără a fi autorizat, potrivit reglementărilor specifice, în funcție, pentru activitatea pe care o prestează sau la instalația pe care o deservește, pe perioada încetării temporare a valabilității autorizației sau fără a deține aviz medical și/sau aviz psihologic, de aptitudine, în termen de valabilitate;

3.5. expedieri de trenuri fără ordin de circulație, atunci când reglementările specifice prevăd obligativitatea emiterii acestuia;

3.6. efectuarea serviciului în legătură directă cu siguranța circulației, după depășirea duratei de lucru reglementată;

3.7. îndrumarea trenurilor electrice de metrou fără respectarea prevederilor din reglementările specifice referitoare la verificarea numărului de osii fără frână activă și/sau neînscrisura în fișa de bord a numărului de osii fără frână activă;

3.8. neintroducerea restricțiilor de viteză sau neînchiderea liniei în cazurile prevăzute în reglementările specifice, neacoperirea cu semnale mobile a porțiunilor de linie închise sau slăbite;

3.9. nedarea dispoziției pentru închiderea barierei sau neînchiderea barierei de la trecerile la nivel în vederea trecerii trenurilor; neînchiderea barierei de la trecerile la nivel, respectiv neoprirea circulației rutiere la trecerile la nivel dotate cu indicatoare rutiere, în vederea trecerii convoaielor de manevră, a locomotivelor izolate sau a altor vehicule feroviare;

3.10. efectuarea de lucrări la linii sau la instalații fără respectarea prevederilor din reglementările specifice, referitoare la siguranța feroviară;

3.11. darea în exploatare a vehiculelor feroviare, a liniilor de cale ferată, precum și a instalațiilor fixe, în urma operațiunilor de întreținere și reparare, cu defecte sau lipsuri, care afectează siguranța feroviară;

3.12. căderea pieselor aparținând vehiculelor feroviare sau a încărcăturii din vagoane (parțial sau total) și a altora similare din trenuri, care afectează siguranța feroviară;

3.13. îndrumarea transporturilor cu gabarit depășit sau a vagoanelor încărcate fără respectarea reglementărilor specifice (sarcina pe osie depășită, încărcătura deplasată sau neasigurată și altele similare);

<sup>2</sup> Depășirea de către trenuri a vitezelor maxime va fi interpretată în funcție de clasa de precizie a aparatului de înregistrare a vitezei, luându-se în considerare și toleranțele de măsurare.

3.14. nerespectarea opririlor trenurilor de călători și mixte stabilite în livretele de mers sau în mersul întocmit cu ocazia punerii în circulație a trenurilor suplimentare; nerespectarea condițiilor înscrise în ordinul de circulație, privind circulația trenurilor și manevrarea vehiculelor feroviare;

3.15. manipularea neregulamentară a instalațiilor de centralizare, semnalizare și comandă care poate afecta siguranța feroviară;

3.16. defecte și deranjamente în activitatea de exploatare feroviară:

- a) ruperi de osii;
- b) ruperi de roți sau de bandaje;
- c) șerpuirea liniilor de cale ferată;
- d) supraîncălzirea cutiei de osie.

Art. 9. — Nu se încadrează ca accidente sau incidente situațiile și faptele care au condus la închiderea circulației feroviare în mod accidental, din următoarele cauze:

- a) naturale, respectiv inundații, alunecări de teren, înzăpeziri, căderi de stânci, de copaci sau de alte obstacole neprevăzute, cutremure, incendii de vegetație;
- b) afectarea accidentală a gabaritului de liberă trecere al căii de către vehicule rutiere, utilaje și altele asemenea;
- c) defectarea vehiculelor feroviare din compunerea trenurilor aflate în circulație sau la manevră;
- d) ruperea pantografului locomotivelor aflate în circulație sau la manevră;
- e) ruperea trenului;
- f) scurgeri din conținutul vagoanelor încărcate cu substanțe chimice care pot afecta mediul și sănătatea personalului.

Art. 10. — Faptele produse de terțe persoane fizice sau juridice care au pus în pericol siguranța feroviară, care au avut ca urmare perturbarea activității de transport feroviar, distrugerea și/sau sustragerea de piese sau materiale din componența vehiculelor ori infrastructurii feroviare nu se încadrează ca accidente/incidente potrivit prezentului regulament, pentru acestea fiind aplicabile prevederile legislației în vigoare.

### CAPITOLUL III

#### Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare

##### SECȚIUNEA 1

#### Organizarea activității de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare

Art. 11. — (1) Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare se realizează de către personalul cu atribuții de conducere, instruire și control din cadrul structurilor organizatorice ale operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar, precum și de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare.

(2) Acest personal este obligat să cunoască și să aplice întocmai și la timp normele naționale de siguranță feroviară și sistemele de management al siguranței proprii operatorului economic angajator.

Art. 12. — (1) Responsabilitatea exploatării sigure a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate acestuia aparține operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar, care au obligația să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare, să aplice normele și standardele naționale de siguranță și să instituie sisteme de management al siguranței. Fără să aducă atingere răspunderii civile, în conformitate cu cerințele legale în vigoare, fiecare operator economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar este responsabil de partea lui de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv de

aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți.

(2) Prevederile alin. (1) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător de vehicule pentru operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, prestator de servicii și fiecărei entități achiziitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de fiecare operator economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar.

Art. 13. — Prin *management al siguranței feroviare* se înțelege modul de organizare a activităților specifice astfel încât acestea să se desfășoare în depline condiții de siguranță feroviară. În acest sens, operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul au, în principal, următoarele obligații:

- a) să organizeze desfășurarea operațiunilor de transport feroviar pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul pe baza normelor naționale de siguranță feroviară;
- b) să organizeze și să efectueze controlul activităților proprii privind siguranța feroviară, stabilind proceduri specifice;
- c) să utilizeze în activitățile pe care le desfășoară în legătură cu operațiunile de transport feroviar pe calea ferată sau cu metroul numai produse și/sau servicii feroviare critice, care respectă reglementările specifice obligatorii cu privire la autorizarea, omologarea sau agrementarea tehnică de către AFER;
- d) să utilizeze în funcțiile cu responsabilități în siguranța circulației feroviare pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul numai personal autorizat și/sau atestat, după caz, care corespunde din punct de vedere profesional și care deține aviz medical și aviz psihologic de aptitudine, în termenul de valabilitate;

e) să dețină personal desemnat cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul și de siguranță feroviară atestat de către AFER, precum și o structură organizatorică cu atribuții în coordonarea siguranței feroviare și a sistemului de management al siguranței feroviare, după caz;

f) să participe la operațiunile care se desfășoară pentru restabilirea circulației trenurilor în cazul accidentelor/incidentelor produse pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, la solicitarea administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare;

g) să stabilească proceduri pentru asigurarea raportării, investigării și analizării accidentelor și incidentelor produse pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;

h) să ia toate măsurile necesare pentru acoperirea răspunderii sale civile în caz de accidente și/sau incidente în timpul furnizării serviciilor de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul pe care le efectuează.

Art. 14. — În cazul în care se constată că personalul cu responsabilități în siguranța circulației pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul se face vinovat de producerea accidentelor sau incidentelor, AFER poate suspenda sau retrage autorizația/autorizațiile deținute de către acest personal, potrivit reglementărilor specifice.

Art. 15. — (1) Organizarea activităților de instruire și control al personalului cu responsabilități în siguranța circulației pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul se efectuează de către conducerea operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar.

(2) Desfășurarea activităților de control se efectuează cu personal stabilit de către conducerea operatorilor economici

care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul. În acest sens, fiecare operator economic care desfășoară astfel de operațiuni de transport trebuie să întocmească proceduri specifice proprii, în care să se stabilească modul de organizare, efectuare și finalizare a activității de control în legătură cu siguranța feroviară.

(3) Activitățile de pregătire, perfecționare, verificare profesională periodică și participare în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației se asigură de către personal de specialitate atestat de către AFER.

#### SECȚIUNEA a 2-a

##### **Obligațiile și răspunderile personalului operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul**

Art. 16. — În timpul serviciului, personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare pe calea ferată sau cu metroul are următoarele obligații:

a) să își exercite atribuțiile de serviciu cu respectarea prevederilor reglementărilor specifice;

b) să ia măsuri, potrivit competențelor pe care le are, ori de câte ori constată o încălcare a prevederilor din reglementările specifice referitoare la siguranța feroviară, pentru a asigura respectarea acestora;

c) să sesizeze verbal și în scris, prin raport de eveniment, adresat conducătorului subunității din care face parte, orice neregulă observată în legătură cu siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, indiferent de domeniul de activitate feroviară în care s-a produs. Modelul raportului de eveniment este prevăzut în anexa nr. I;

d) în cazul în care neregula sesizată pune în pericol iminent siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, să ia personal de îndată măsuri de prevenire a situației de pericol și să o avizeze pe orice cale conducerii subunității celei mai apropiate.

Art. 17. — Pentru dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, personalul de conducere, instruire și control al operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar are următoarele obligații, care vor fi cuprinse în fișele posturilor corespunzător funcției executate, după cum urmează:

a) să asigure toate condițiile necesare pentru ca activitatea personalului cu responsabilități în siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul să se desfășoare potrivit reglementărilor specifice;

b) să utilizeze în funcțiile cu responsabilități în siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul numai personal care corespunde din punct de vedere profesional și pentru care există avize medicale și avize psihologice, de aptitudine, aflate în termen de valabilitate;

c) să organizeze și să asigure verificarea stării personalului cu responsabilități în siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul la intrarea și în timpul serviciului;

d) să stabilească atribuțiile, sarcinile și răspunderile personalului cu responsabilități în siguranța circulației;

e) să se convingă că atribuțiile, sarcinile și răspunderile personalului privind siguranța feroviară sunt însușite și se execută întocmai;

f) să asigure condițiile necesare pentru însușirea integrală și la timp de către personalul cu responsabilități în siguranța feroviară a prevederilor din reglementările specifice;

g) să organizeze, să asigure și să verifice, după caz, efectuarea activității de control în legătură cu siguranța feroviară, desfășurată de personalul cu astfel de responsabilități;

h) să execute activitatea de control conform programului aprobat potrivit procedurilor specifice proprii;

i) să analizeze periodic eficiența activității de control și să prelucreze abaterile privind siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, potrivit procedurilor specifice proprii;

j) să organizeze periodic analize de siguranță a circulației pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, potrivit propriilor proceduri specifice;

k) să analizeze neregulile sesizate prin rapoartele de eveniment și să ia măsuri urgente de înlăturare a cauzelor care au condus la producerea acestora. În cazul în care conținutul raportului de eveniment privește alte structuri organizatorice cu specific feroviar, va înainta raportul de eveniment acestora, care au obligația de a răspunde în termen de cel mult 30 de zile de la data primirii raportului de eveniment;

l) să organizeze activitatea de evidență a rapoartelor de eveniment;

m) să asigure investigarea incidentelor potrivit competențelor stabilite în prezentul regulament, în vederea stabilirii de măsuri corective necesare pentru prevenirea unor incidente similare;

n) să aplice măsurile stabilite în dosarele de cercetare disciplinară a personalului propriu a cărui vinovăție în producerea accidentelor și incidentelor a fost constatată potrivit legislației în vigoare;

o) să sancționeze, potrivit dispozițiilor legale, abaterile privind siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul sesizate sau constatate în activitatea personalului propriu.

Art. 18. — (1) Analizele de siguranță a circulației reprezintă o componentă a sistemului de management al siguranței pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, în cadrul căreia se prelucrează, prin materiale educative, accidentele și incidentele, precum și abaterile produse în activitatea de transport feroviar în legătură cu siguranța circulației feroviare și modul de aplicare a măsurilor stabilite în urma acțiunilor de control care au vizat activitatea proprie.

(2) Operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar stabilesc prin proceduri specifice proprii modul de organizare și desfășurare a analizelor de siguranță a circulației, respectiv modul de întocmire a materialelor educative.

Art. 19. — Procedurile proprii de control și de desfășurare a analizelor de siguranță a circulației feroviare se întocmesc de către operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, ca parte integrantă a sistemului de management al siguranței feroviare.

Art. 20. — Periodic, AFER analizează cu operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul activitatea acestora în domeniul siguranței feroviare. Cu ocazia acestor analize se vor stabili, dacă este cazul, măsuri pentru îmbunătățirea activității cu privire la siguranța feroviară pe calea ferată sau cu metroul.

Art. 21. — Pentru neîndeplinirea obligațiilor privind siguranța pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, personalul operatorilor economici care desfășoară astfel de operațiuni de transport răspunde disciplinar, contravențional, material și/sau penal, după caz, potrivit prevederilor legale.

## CAPITOLUL IV

### SECȚIUNEA 1

#### **Avizarea accidentelor și incidentelor produse pe infrastructura feroviară publică și privată specifică transportului pe calea ferată**

Art. 22. — (1) Personalul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată care a luat cunoștință de producerea unui accident sau a unui incident în

incinta unei subunități este obligat să anunțe de îndată conducerea acelei subunități sau a punctului de lucru. Conducătorul acestei subunități sau al punctului de lucru este obligat, în acest caz, să anunțe de îndată șeful stației sau pe înlocuitorul acestuia, din cadrul structurilor organizatorice ale administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, care deservește subunitatea respectivă.

(2) Personalul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată care a luat cunoștință de producerea unui accident sau incident în linie curentă este obligat să sesizeze de îndată, prin raport de eveniment, șeful stației celei mai apropiate sau pe înlocuitorul acestuia.

(3) Pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, precum și în cazul secțiilor de circulație cu conducere în sistem dispecer, personalul care a luat cunoștință de producerea unui accident/incident este obligat să ia de îndată măsuri de înștiințare a conducătorului turei de serviciu de la regulatorul de circulație. Acesta îndrumă la fața locului pe șeful celei mai apropiate stații sau pe înlocuitorul acestuia.

(4) Avizarea de îndată a producerii unui accident/incident pe infrastructura feroviară publică și privată specifică transportului pe calea ferată și pe rețeaua feroviară cu metroul constituie atribuție de serviciu pentru personalul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată care a luat cunoștință de producerea acestuia.

Art. 23. — Avizarea accidentelor/incidentelor produse pe calea ferată, în toate cazurile, se face de către șeful stației sau înlocuitorul acestuia, din cadrul structurilor organizatorice ale administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, către operatorul de serviciu de la regulatorul de circulație pe raza căruia s-a produs accidentul/incidentul din cadrul sucursalei regionale CF a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” — S.A., denumită în continuare CNCF „CFR” — S.A., și se realizează în două etape:

a) înștiințarea verbală, cuprinzând primele informații, de îndată ce acesta a luat cunoștință de producerea accidentului/incidentului;

b) avizarea propriu-zisă, transmisă prin telefonogramă, în cel mai scurt timp posibil.

Art. 24. — (1) În cazul accidentelor/incidentelor produse pe infrastructura feroviară publică, șeful stației sau înlocuitorul acestuia, din cadrul structurilor organizatorice ale administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, după transmiterea înștiințării verbale, convoacă toți șefii subunităților locale cu specific feroviar implicați, care se vor deplasa de îndată la locul producerii acestora, unde sunt obligați:

a) să constate proporția și urmările accidentului/incidentului, dacă sunt persoane decedate sau vătămăte și să solicite de urgență prezența organelor specializate din cadrul autorităților publice: inspectoratul județean pentru situații de urgență, parchetul, reprezentanții autorităților de stat din domeniile administrației și internelor, sănătății, muncii, familiei și protecției sociale, ai Gărzii Naționale de Mediu, după caz, potrivit reglementărilor în vigoare;

b) să ia măsuri, până la sosirea comisiei de investigare, pentru împiedicarea extinderii distrugerilor și pagubelor, precum și pentru paza locului în vederea păstrării intacte a indiciilor, a probelor și a urmelor care pot conduce la stabilirea cauzelor producerii accidentului/incidentului.

(2) Șeful stației sau înlocuitorul acestuia ajuns la locul producerii accidentului/incidentului are obligația să întocmească și să transmită de îndată în scris avizarea accidentului/incidentului operatorului de serviciu de la regulatorul de circulație al sucursalei regionale CF.

(3) În cazurile prevăzute de lege, șeful stației sau înlocuitorul acestuia va aviza cele produse și la serviciul apelului de urgență 112.

Art. 25. — (1) În cazul producerii de accidente/incidente în stații sau în puncte de secționare afiliate neprevăzute cu șef de stație ori când șeful stației sau înlocuitorul acestuia, din cadrul structurilor organizatorice ale administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare, nu se poate prezenta în timp util la locul accidentului/incidentului, obligațiile șefului stației revin impiegatului de mișcare de serviciu.

(2) Atunci când accidentul/incidentul s-a produs în linie curentă, pe secții cu conducere centralizată a circulației trenurilor sau pe secții de circulație cu conducere în sistem dispecer, pentru obligațiile prevăzute la art. 24 alin. (1) și (2) conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație va stabili și va nominaliza prin dispoziție scrisă șeful stației care se va deplasa la locul producerii accidentului/incidentului.

Art. 26. — (1) În cazul în care accidentul/incidentul s-a produs pe infrastructura feroviară privată, atribuțiile stabilite la art. 24 revin responsabilului cu siguranța circulației sau șefului de stație al operatorului economic care gestionează infrastructura respectivă. Și în acest caz avizarea accidentului/incidentului se face de către șeful stației sau înlocuitorul său, din cadrul structurilor organizatorice ale administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare publice, care deservește subunitatea respectivă, în baza înștiințării verbale și a avizării scrise transmise de către responsabilul cu siguranța circulației feroviare, respectiv de către șeful de stație al operatorului economic.

(2) În cazul în care un operator economic are infrastructura feroviară deservită de mai multe stații, conducerea structurii teritoriale a administratorului/gestionarului infrastructurii feroviare stabilește stația care va aviza accidentele/incidentele produse pe infrastructura feroviară a operatorului economic respectiv.

Art. 27. — (1) Avizarea accidentelor și a incidentelor are prioritate față de orice altă comunicare.

(2) Când comunicațiile telefonice CFR sunt întrerupte, șeful stației sau înlocuitorul acestuia solicită prin orice mijloace — radiotelefon, telefon mobil, curier — celei mai apropiate stații cu posibilități de comunicare să transmită telefonograma de avizare a accidentului/incidentului.

(3) Telefonograma de avizare a accidentului/incidentului cuprinde:

a) data, ora și locul unde s-a produs accidentul/incidentul;

b) descrierea și urmările acestuia;

c) mijloacele de intervenție necesare pentru înlăturarea urmărilor și restabilirea circulației feroviare, potrivit reglementărilor specifice;

d) autoritățile publice care nu au putut fi avizate de șeful stației sau înlocuitorul acestuia potrivit art. 24 alin. (1) lit. a).

Art. 28. — (1) După primirea avizării, pentru fiecare etapă în parte, operatorul de serviciu de la regulatorul de circulație aduce de îndată la cunoștința conducătorului turei de serviciu de la regulatorul de circulație conținutul avizărilor respective.

(2) Conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație avizează de îndată, pentru fiecare etapă în parte:

a) conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație regional din cadrul sucursalei regionale CF;

b) dispecerul energetic feroviar, când s-au produs avarii la linia de contact sau atunci când se impune întreruperea alimentării cu energie electrică a liniei de contact;

c) autoritățile publice care nu au putut fi avizate de șeful stației sau de înlocuitorul acestuia potrivit art. 24 alin. (1) lit. a).

Art. 29. — Conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație regional avizează de îndată, pentru fiecare etapă în parte:

a) revizorul de serviciu de la revizoratul regional de siguranță a circulației din cadrul sucursalei regionale CF;



b) conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație central din cadrul CNCF „CFR” — S.A.;

c) conducerile operatorilor economici implicați în producerea accidentului/incidentului.

Art. 30. — (1) Revizorul de serviciu de la revizoratul regional de siguranță a circulației va aviza de îndată, pentru fiecare etapă în parte:

a) conducătorul revizoratului regional de siguranță a circulației din cadrul sucursalei regionale CF;

b) revizorul de serviciu de la revizoratul general de siguranță a circulației din cadrul CNCF „CFR” — S.A.;

c) inspectorul de stat teritorial de serviciu de la structura teritorială din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română, denumită în continuare ASFR;

d) investigatorul responsabil de structura teritorială din cadrul Organismului de Investigare Feroviar Român, denumit în continuare OIFR.

(2) Revizorul de serviciu de la revizoratul regional de siguranță a circulației din cadrul sucursalei regionale CF este obligat:

a) să facă încadrarea preliminară a accidentului/incidentului, potrivit prevederilor prezentului regulament;

b) să întocmească și să transmită în cel mai scurt timp structurii teritoriale din cadrul ASFR fișa de avizare a accidentului/incidentului, potrivit modelului prevăzut în anexa nr. II A;

c) să solicite și să urmărească îndrumarea și circulația mijloacelor de intervenție până la locul producerii accidentului/incidentului.

Art. 31. — Revizorul de serviciu de la revizoratul general de siguranță a circulației din cadrul CNCF „CFR” — S.A. va aviza de îndată, pentru fiecare etapă în parte:

a) conducătorul revizoratului general de siguranță a circulației;

b) inspectorul de stat central de serviciu din cadrul ASFR;

c) investigatorul de serviciu din structura centrală a OIFR.

Art. 32. — (1) Conducătorul revizoratului general de siguranță a circulației va aviza de îndată conducerea CNCF „CFR” — S.A., potrivit procedurilor proprii pentru asigurarea raportării accidentelor/incidentelor din cadrul sistemului de management al siguranței, despre producerea unui accident/incident.

(2) În cazul producerii de accidente, conducerea CNCF „CFR” — S.A. și a operatorilor economici implicați avizează de îndată telefonic conducerea ASFR și conducerea OIFR.

(3) După primirea avizării telefonice a producerii unui accident grav, directorul ASFR va informa conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii atât telefonic, cât și în scris, prin întocmirea și transmiterea unei note de avizare.

Art. 33. — (1) Revizoratul general de siguranță a circulației din cadrul CNCF „CFR” — S.A. informează în scris Serviciul control și siguranța circulației din cadrul ASFR și Serviciul investigare accidente grave din cadrul OIFR, zilnic, până la ora 7,00 a fiecărei zile, cu privire la accidentele și incidentele, inclusiv cazurile/situațiile prevăzute la art. 9 și 10, produse în ultimele 24 de ore.

(2) După primirea în scris a informației prevăzute la alin. (1), inspectorul de stat central de serviciu din cadrul ASFR întocmește o notă scrisă pe care o transmite, sub semnătura directorului ASFR, conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Art. 34. — (1) Situațiile prevăzute la art. 9 și 10 se avizează potrivit prezentului regulament, dar nu se înregistrează în statistica accidentelor și incidentelor produse pe infrastructura feroviară publică și privată.

(2) Pentru faptele prevăzute la art. 10, șeful subunității pe raza căreia s-a produs accidentul/incidentul avizează și organele de poliție, telefonic și în scris.

#### SECȚIUNEA a 2-a

##### **Avizarea accidentelor și a incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul**

Art. 35. — (1) Personalul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul care a produs sau care a luat cunoștință de producerea unui accident sau a unui incident pe rețeaua de transport cu metroul, stații, depouri, linie curentă și altele asemenea este obligat să anunțe de îndată telefonic dispecerul central sau, prin stație radio, operatorul de circulație din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, care comunică cele avizate dispecerului central.

(2) Personalul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul care a luat cunoștință de producerea unui accident sau a unui incident pe rețeaua de transport cu metroul este obligat să îl sesizeze și prin raport de eveniment pe șeful ierarhic superior.

Art. 36. — (1) Avizarea accidentelor sau a incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul se realizează în două etape:

a) înștiințarea verbală telefonică sau prin stație radio a dispecerului central, cuprinzând primele informații, de îndată ce s-a luat cunoștință de producerea accidentului/incidentului;

b) avizarea scrisă, în cel mai scurt timp posibil.

(2) Avizarea accidentelor sau a incidentelor are prioritate față de orice altă comunicare.

Art. 37. — (1) Înștiințarea verbală a producerii unui accident sau a unui incident pe rețeaua de transport cu metroul se face prin utilizarea mijloacelor de comunicație existente, respectiv instalația de radiocomunicații, telefonie operativă sau automată.

(2) Înștiințarea verbală a unui accident/incident produs pe rețeaua de transport cu metroul cuprinde, în mod obligatoriu, următoarele date:

a) ora și locul unde s-a produs accidentul/incidentul;

b) felul și proporțiile accidentului/incidentului;

c) eventuale urmări ale accidentului/incidentului, respectiv: accidentați, avarieri ale vehiculelor feroviare, ale infrastructurii feroviare, ale instalațiilor de siguranță etc.;

d) eventuale mijloace de intervenție sau ajutoare necesare;

e) numele, prenumele și funcția persoanei care face înștiințarea.

Art. 38. — Operatorul de circulație care a primit înștiințarea producerii unui accident sau a unui incident avizează de îndată dispecerul central al operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, cu privire la acest fapt.

Art. 39. — După primirea înștiințării verbale, dispecerul central avizează de îndată, prin mijloacele de comunicație de care dispune, succesiv:

a) directorul general al operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul;

b) conducătorul compartimentului de siguranță a circulației din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul;

c) inspectoratul județean pentru situații de urgență, dacă este cazul;

d) stația de salvatori a operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, dacă este cazul;

e) inspectorul de stat teritorial de serviciu de la structura teritorială din cadrul ASFR;

f) investigatorul responsabil de structura teritorială din cadrul OIFR;

g) dispecerul de ramură din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, pentru trimiterea

la locul producerii accidentului/incidentului a echipei de constatare prealabilă și a echipelor de intervenție, dacă este cazul;

h) parchetul, reprezentanții autorităților de stat din domeniile administrației și internelor, sănătății, muncii, familiei și protecției sociale, ai Gărzii Naționale de Mediu, după caz.

Art. 40. — După primirea avizării, conducătorul compartimentului de siguranță a circulației din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul avizează:

a) conducerea operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul;

b) conducerile compartimentelor de infrastructură feroviară și exploatare ale operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, care vor acționa în conformitate cu măsurile dispuse de conducerea respectivului operator economic și atribuțiile pe care le au în astfel de situații;

c) conducătorii subunităților implicate în accidentul sau incidentul produs ori în operațiunile de înlăturare a urmărilor produse.

Art. 41. — Atribuțiile și componența echipei de constatare prealabilă se stabilesc de către conducerea operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul prin procedură proprie, în condițiile prezentului regulament.

Art. 42. — Dispecerul central din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul este obligat:

a) să facă încadrarea preliminară a accidentului/incidentului, potrivit prevederilor prezentului regulament;

b) să întocmească fișa de avizare a accidentului/incidentului, potrivit modelului prevăzut în anexa nr. II B, și să o transmită în cel mai scurt timp:

— conducerii operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul;

— personalului din compartimentul de siguranță a circulației din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul;

— personalului de serviciu din structura teritorială din cadrul ASFR;

c) să solicite și să urmărească îndrumarea și circulația mijloacelor de intervenție până la locul producerii accidentului/incidentului, potrivit reglementărilor specifice pentru aceste cazuri. Circulația mijloacelor de intervenție se efectuează cu prioritate peste orice rang al trenurilor.

Art. 43. — (1) Compartimentul de siguranță a circulației din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul informează în scris Serviciul control și siguranța circulației din cadrul ASFR și Serviciul investigare accidente feroviare grave din cadrul OIFR, zilnic, până la ora 7,00 a fiecărei zile, cu privire la accidentele și incidentele, inclusiv cazurile/situațiile prevăzute la art. 9 și 10, produse în ultimele 24 de ore.

(2) După primirea în scris a informației prevăzute la alin. (1), inspectorul de stat central de serviciu din cadrul ASFR întocmește o notă scrisă pe care o transmite, sub semnătura directorului ASFR, conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Art. 44. — (1) Situațiile prevăzute la art. 9 și 10 se avizează potrivit prezentului regulament, până la ora 7,00, Serviciului control și siguranța circulației din cadrul ASFR, dar nu se înregistrează în statistica accidentelor și incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul.

(2) După producerea faptelor prevăzute la alin. (1), dispecerul central avizează de îndată conducerea operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, compartimentul de siguranță a circulației și/sau organele de poliție și parchetul.

## CAPITOLUL V

### Investigarea accidentelor și a incidentelor

#### SECȚIUNEA 1

##### Generalități

Art. 45. — Investigarea accidentelor și a incidentelor reprezintă un proces desfășurat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor, care include strângerea și analiza informațiilor, stabilirea concluziilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță, pentru îmbunătățirea siguranței pentru activitatea de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul și în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor.

Art. 46. — (1) Cercetarea disciplinară a personalului este atributul exclusiv al angajatorului și se realizează de către acesta în conformitate cu prevederile Legii nr. 53/2003 — Codul muncii, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Relațiile scrise ale persoanelor implicate și ale martorilor rezultate în urma chestionării acestora cu ocazia acțiunilor de investigare nu pot fi folosite în alte anchete de natură disciplinară sau judiciară, potrivit reglementărilor în vigoare.

Art. 47. — (1) Investigarea accidentelor și a incidentelor se efectuează de către comisii de investigare stabilite în funcție de:

a) încadrarea accidentelor și incidentelor;

b) operatorii economici implicați în producerea acestora.

(2) Componența comisiilor de investigare a accidentelor și incidentelor este prevăzută în anexa nr. III.

Art. 48. — (1) Activitatea de investigare a tuturor accidentelor, așa cum sunt ele clasificate în prezentul regulament, se efectuează de către OIFR.

(2) OIFR asigură investigatorul principal pentru incidentele produse în circulația trenurilor, clasificate potrivit art. 8 alin. (1).

Art. 49. — (1) OIFR poate investiga și acele incidente care, în condiții ușor diferite, ar fi putut duce la accidente, inclusiv defecțiunile tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză ori convenționale europene.

(2) OIFR decide dacă întreprinde o investigație a unui asemenea incident prevăzut la alin. (1), ținând seama în decizia sa de următoarele:

a) gravitatea incidentului produs;

b) dacă face parte dintr-o serie de incidente relevante pentru întreg sistemul;

c) impactul său asupra siguranței feroviare;

d) cereri ale administratorilor/gestionarilor de infrastructură feroviară, operatorilor de transport feroviar, cu metroul, ASFR.

Art. 50. — (1) Pentru faptele consemnate la art. 7 alin. (1) lit. c) și d) nu se efectuează investigare, în condițiile prezentului regulament. Potrivit prezentei reglementări, se vor efectua toate celelalte activități privind: avizarea, prezentarea la locul producerii, luarea măsurilor pentru restabilirea circulației și stabilirea condițiilor de producere.

(2) În cazurile în care s-au înregistrat loviri ale vehiculelor rutiere de către trenurile în circulație, mecanicul de locomotivă oprește și face o evaluare a urmărilor impactului și, în funcție de acestea:

a) dacă nu s-au înregistrat victime omenești sau accidentați, își continuă drumul, dacă starea tehnică a căii ferate și a vehiculelor feroviare permite continuarea circulației feroviare în condițiile asigurării siguranței feroviare;

b) dacă s-au înregistrat victime omenești sau accidentați, își continuă drumul după ce are avizul șefului de stație sau al înlocuitorului acestuia, prezent la locul producerii accidentului/incidentului, dacă starea tehnică a căii ferate și a vehiculelor feroviare permite continuarea circulației feroviare în condițiile asigurării siguranței feroviare.

(3) În cazurile loviturilor de vehicule rutiere de către trenuri în circulație la trecerile la nivel cu bariere — tip B, cu instalații automate de semnalizare rutieră cu semibariere — tip BAT și cu instalații automate de semnalizare rutieră fără semibariere — tip SAT, ca urmare a neînchiderii barierei sau nefuncționării instalației de semnalizare, fapte reieșite la primele constatări la fața locului și în urma cărora au rezultat persoane decedate și/sau vătămate sau pagube materiale importante, OIFR procedează la efectuarea investigării, în condițiile prezentului regulament.

#### SECȚIUNEA a 2-a

##### Procedura de investigare a accidentelor și a incidentelor

Art. 51. — În conformitate cu legislația în vigoare și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, investigatorilor li se permite de către operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar și cu metroul, cât se poate de repede:

- a) accesul la locul accidentului sau al incidentului produs pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, precum și la vehiculele feroviare implicate, la infrastructura aferentă și instalațiile de control al traficului și de semnalizare;
- b) dreptul de a întocmi de îndată o listă a probelor și a îndepărtării controlate a vehiculelor, instalațiilor sau componentelor infrastructurii, în vederea examinării sau analizei;
- c) accesul la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și al echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;
- d) accesul la rezultatele examinării corpurilor victimelor;
- e) accesul la rezultatele examinării personalului trenului și a altui personal implicat în accident sau incident;
- f) posibilitatea chestionării personalului feroviar implicat și a altor martori;
- g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, AFER, precum și de alte organe de stat abilitate.

Art. 52. — (1) În realizarea investigației accidentelor, în caz de nevoie și în urma unei consultări prealabile, OIFR poate:

- a) apela la specialiști din cadrul celorlalte organisme ale AFER;
- b) solicita efectuarea unor eventuale încercări și/sau analize;
- c) apela la specialiști din domeniul feroviar sau domenii conexe;
- d) solicita expertize (probe) tehnice operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar implicați în producerea accidentelor, costul expertizelor (probelor) tehnice fiind suportat de către deținătorul mijlocului fix. În toate cazurile, expertizele (probele) tehnice se vor efectua numai în laboratoare de specialitate acreditate.

(2) Atunci când sunt solicitate potrivit prevederilor alin. (1) pentru a pune la dispoziție specialiști, respectiv pentru a efectua încercări, analize și expertize (probe) tehnice, celelalte organisme din cadrul AFER, operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, precum și alte instituții ale statului vor da curs solicitării de îndată.

Art. 53. — (1) În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei investigații, OIFR notifică Agenției Feroviare Europene cu privire la aceasta, cu excepția investigațiilor accidentelor/incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul.

(2) Informațiile indică data, ora și locul accidentului/incidentului, consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale estimate.

Art. 54. — (1) Membrii comisiei de investigare se prezintă la locul investigării la data și ora stabilite de investigatorul principal.

(2) Conducerea operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar implicați au obligația de a comunica în scris revizorului de serviciu din revizoratul regional de siguranță a circulației membrii din comisia de investigare, în urma solicitării investigatorului principal, și de a asigura prezentarea acestora, în cel mai scurt timp, la locul investigării.

(3) În cazul incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul încadrate la art. 8 alin. (2) și (3) din prezentul regulament, directorul general al operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul numește prin decizie scrisă investigatorul principal și membrii comisiei de investigare.

Art. 55. — (1) Pentru declanșarea operativă a procedurii de investigare a accidentelor, precum și pentru luarea deciziei de investigare a incidentelor, directorul OIFR poate solicita conducerii ASFR ca deplasarea la locul producerii accidentului/incidentului să se facă în echipă.

(2) În urma analizei datelor furnizate de la locul producerii incidentului, directorul OIFR, în baza prevederilor art. 49 alin. (2) lit. a)–c), decide dacă OIFR declanșează procedura de investigare. Acest fapt este comunicat investigatorului principal al comisiei de investigare, care trebuia să efectueze investigarea potrivit anexei nr. III.

(3) Dacă pentru un incident, pentru care a fost declanșată procedura de investigare de către comisia prevăzută în anexa nr. III, OIFR decide începerea unei acțiuni de investigare, activitatea acestei comisii încetează. În acest caz, investigatorul principal al comisiei prevăzute în anexa nr. III transmite documentele aflate în lucru și probele ridicate până la acel moment investigatorului principal din cadrul OIFR.

Art. 56. — (1) În cazul producerii accidentelor sau incidentelor încadrate la art. 8 alin. (1), personalul desemnat din cadrul structurii teritoriale ASFR se deplasează la fața locului și furnizează informații directorilor ASFR și OIFR cu privire la gravitatea accidentului sau a incidentului și împrejurările de producere a acestuia.

(2) După transmiterea informațiilor prevăzute la alin. (1), personalul desemnat din cadrul structurii teritoriale ASFR poate efectua, după caz, o acțiune de inspecție de stat, având ca scop verificarea măsurilor luate în vederea restabilirii circulației feroviare.

(3) De asemenea, în cazul incidentelor încadrate la art. 8 alin. (2) și (3), personalul desemnat din cadrul structurii teritoriale ASFR poate verifica modul în care sunt respectate prevederile prezentului regulament referitoare la declanșarea și desfășurarea procedurii de investigare, dacă OIFR nu a început acțiunea de investigare în acest caz.

Art. 57. — La locul accidentului este obligatorie prezența conducerii operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul implicați în producerea accidentului, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

Art. 58. — (1) Locul investigării este, de regulă, acela unde s-a produs accidentul/incidentul.

(2) În cazul când acesta s-a produs în linie curentă, primele cercetări se fac la fața locului, iar continuarea lor, în stația care a făcut avizarea și a luat primele măsuri, respectiv în locul stabilit de investigatorul principal.

Art. 59. — Personalul implicat în producerea accidentului/incidentului pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul și șefii subunităților din care acesta face parte trebuie să rămână la dispoziția comisiei de investigare atât timp cât este necesar.

Art. 60. — (1) Până la sosirea comisiei de investigare, în cazul unui accident/incident produs pe infrastructura feroviară

publică, șeful stației sau înlocuitorul său delimitează zona de infrastructură feroviară cu relevanță în stabilirea cauzelor și face primele constatări privind producerea acestuia, după care, împreună cu șefii subunităților prezenți la locul producerii, încheie procesul-verbal de constatare preliminară. De asemenea, constată starea personalului implicat, efectuând proba alcooltest și, dacă este necesar, procedează potrivit reglementărilor specifice privind prelevarea probei biologice.

(2) Pentru desfășurarea în bune condiții a procedurii de investigare a accidentelor și incidentelor, până la sosirea la fața locului a comisiei de investigare, personalul menționat la alin. (1) ia măsurile necesare pentru ca zona securizată să fie delimitată.

(3) Identificarea și ridicarea tuturor probelor materiale, necesare pentru desfășurarea în bune condiții a procedurii de investigare a accidentelor și incidentelor, se efectuează numai de către comisia de investigare, după consultarea organelor de urmărire penală, dacă este cazul.

(4) În cazul în care accidentul/incidentul nu s-a produs pe infrastructura feroviară publică, atribuțiile stabilite la alin. (1) revin conducătorului subunității operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau, după caz, responsabilului cu siguranța circulației feroviare al acestuia.

(5) În cazul în care accidentul/incidentul s-a produs pe rețeaua de transport cu metroul, atribuțiile stabilite la alin. (1)— (3) revin responsabilului echipei care efectuează constatarea prealabilă.

(6) Procesul-verbal de constatare preliminară, declarațiile luate, precum și toate celelalte documente în legătură cu producerea accidentului/incidentului se predau investigatorului principal.

Art. 61. — (1) Pentru stabilirea împrejurărilor în care s-a produs accidentul/incidentul, a pagubelor și cauzelor care au determinat producerea acestuia, comisia de investigare examinează și verifică amănunțit toate aspectele legate de:

- a) starea tehnică a elementelor infrastructurii feroviare;
- b) starea tehnică a vehiculelor feroviare implicate;
- c) starea de fapt a instalațiilor de frânare de pe vehiculele feroviare implicate, respectiv a aparatelor și dispozitivelor de siguranță și vigilență de pe locomotivă;
- d) starea de fapt a instalațiilor de siguranță a circulației feroviare;
- e) documentele însoțitoare ale trenului;
- f) formularele tipizate, documentele și evidențele privind desfășurarea activităților de exploatare a infrastructurii (întreținere, reparație și urmărire în timp), de circulație a trenurilor și de efectuare a manevrelor.

(2) Toate constatările cu caracter tehnic ale comisiei de investigare se consemnează în documente scrise, însoțite prin semnătura specialistului competent din comisia de investigare.

Art. 62. — (1) Comisia de investigare a accidentului/incidentului audiază personalul feroviar implicat și eventualii martori, ia relații scrise și adresează întrebări pentru stabilirea cauzelor și împrejurărilor producerii acestuia.

(2) Investigatorul principal poate convoca pentru audieri și/sau relații scrise și alt personal aparținând operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar implicați în producerea accidentului/incidentului.

Art. 63. — După declanșarea procedurii de investigare a accidentului/incidentului, investigatorul principal poate solicita AFER suspendarea pe o perioadă determinată a autorizației/autorizațiilor deținute de către personalul implicat în producerea accidentului/incidentului.

Art. 64. — (1) Dacă investigarea accidentului/incidentului nu implică reținerea trenului, șeful stației în care se fac primele cercetări rupe sigiliul de la vitezometrul locomotivei în prezența mecanicului de locomotivă și aplică ștampila stației pe banda

vitezometrului, fără a o scoate din aparat, după care aplică sigiliul stației.

(2) Dacă trenul este reținut în stație în vederea cercetărilor, banda vitezometrului se scoate în prezența unui membru al comisiei de investigare și în prezența mecanicului de locomotivă și se semnează de către aceștia.

(3) Pentru tipurile de vitezometre fără bandă se procedează potrivit reglementărilor specifice pentru acest tip de instalație, în vederea conservării înregistrărilor. Investigatorul principal stabilește locul unde se fac atât descărcarea, cât și prelucrarea înregistrărilor. În cazul în care acest loc nu aparține unui operator economic implicat, trebuie obținut și acordul acestuia. Pentru trenurile de metrou tip Bombardier se apasă butonul „blocare înregistrare date” de către mecanicul de tren, în vederea conservării înregistrărilor.

Art. 65. — Membrii comisiei de investigare organizează activitatea de întocmire și/sau colectare a formularelor tipizate, documentelor, evidențelor și a extraselor din reglementările specifice, care vor fi componente ale dosarului de investigare a accidentului/incidentului. Documentele colectate în copie se vor certifica pentru exactitate prin semnătură și ștampilă de către șefii subunităților respective.

Art. 66. — (1) Relațiile scrise ale persoanelor implicate în producerea accidentului/incidentului se dau în prezența investigatorului principal și a cel puțin unui membru al comisiei de investigare și se semnează de către aceștia; acestea conțin în preambul date de identificare, după cum urmează: nume și prenume, funcția, denumirea angajatorului, actul de identitate, seria și numărul acestuia, codul numeric personal.

(2) Relațiile scrise ale fiecărei persoane audiate în legătură cu producerea accidentului/incidentului se semnează după fiecare răspuns de către aceasta.

(3) În cazul în care unele persoane nu pot fi aduse la locul stabilit pentru investigare, cel puțin 2 membri ai comisiei, desemnați de către investigatorul principal, se deplasează la locul unde se află acestea, pentru a le lua relații scrise.

(4) În cazul în care persoanele care trebuie să dea relații scrise sunt în imposibilitate de a scrie, declarațiile lor se consemnează de către unul dintre membrii comisiei de investigare. Declarația se completează cu formula „dată în fața noastră la data de ....." și se semnează de către toți membrii comisiei de investigare prezenți.

Art. 67. — Comisia de investigare este obligată să analizeze toate probele invocate de către persoanele implicate în producerea accidentului/incidentului. Persoanele implicate au dreptul să solicite audierea unor martori proprii și să prezinte orice alte probe în susținerea celor declarate.

Art. 68. — (1) Investigația se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate.

(2) În cazul investigării accidentelor, administratorul/gestionarul de infrastructură feroviară și operatorii de transport feroviar implicați, operatorul economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul, ASFR, victimele și rudele acestora, proprietarii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii, după caz, sunt informați periodic cu privire la investigație și mersul acesteia, acordându-li-se, la solicitarea acestora, posibilitatea de a-și prezenta opiniile și punctele de vedere referitoare la investigație, și au posibilitatea, la cerere, să facă comentarii cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.

Art. 69. — (1) În cazul accidentelor sau al incidentelor pentru care OIFR ia decizia de deschidere a unei investigații, amplasarea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestora se determină de OIFR, ținând seama de principiile și obiectivele investigației.

(2) În cadrul investigării accidentelor, până la finalizarea raportului de investigare asupra accidentului, OIFR poate emite un raport preliminar în maximum 30 de zile de la data producerii accidentului.

(3) Atunci când, în desfășurarea acțiunii de investigare a accidentelor, sunt identificate situații care pot afecta în mod direct siguranța feroviară, raportul preliminar se emite pe măsură ce informațiile sunt disponibile în cel mai scurt timp posibil.

Art. 70. — (1) Finalizarea investigării se face prin întocmirea unui raport de investigare asupra accidentului/incidentului și stabilirea încadrării finale a accidentului/incidentului.

(2) Raportul de investigare descrie obiectivele investigației și cuprinde, dacă este cazul, recomandări de siguranță. Acesta se întocmește potrivit modelului prevăzut în anexa nr. V și face parte din dosarul de investigare.

(3) Dosarul de investigare se întocmește într-un singur exemplar, trebuie să conțină piesele prevăzute în anexa nr. IV, iar filele să fie numerotate.

Art. 71. — (1) Finalizarea investigării accidentelor și incidentelor, respectiv întocmirea dosarului de investigare se efectuează la următoarele termene:

a) în cazul accidentelor, inclusiv cele grave, în cel mai scurt timp posibil de la data producerii accidentului, fără a depăși termenele legale de prescriere a faptelor, dar nu mai mult de 12 luni;

b) în cazul incidentelor, în cel mai scurt timp posibil și cel târziu la 15 zile lucrătoare de la data producerii incidentului.

(2) Atunci când investigarea nu este efectuată de către OIFR, depășirea termenului de finalizare a investigării incidentului se admite o singură dată și este solicitată conducătorului structurii teritoriale a ASFR pe raza căreia s-a produs incidentul. Conducătorul structurii teritoriale a ASFR pe raza căreia s-a produs incidentul stabilește și aprobă durata de depășire a termenului de finalizare a dosarului de investigare, care nu poate fi mai mare de 10 zile lucrătoare.

#### SECȚIUNEA a 3-a

##### **Finalizarea dosarului de investigare a incidentelor atunci când există divergențe între membrii comisiei de investigare**

Art. 72. — (1) Atunci când există divergențe între membrii comisiei de investigare în legătură cu stabilirea cauzei producerii incidentului pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, finalizarea raportului de investigare asupra incidentului se face de către OIFR. În acest scop, investigatorul principal transmite cererea scrisă, la care se anexează dosarul de investigare, însoțit de divergențele dintre membrii comisiei de investigare. După aceasta, comisia își încetează activitatea.

(2) Pentru cazul prevăzut la alin. (1), o nouă comisie de investigare se numește de către directorul OIFR. Comisia analizează dosarul de investigare primit și, dacă este cazul, solicită documente și/sau declarații/relații scrise suplimentare. De asemenea, pentru clarificarea divergențelor și finalizarea dosarului de investigare, se pot solicita relații scrise membrilor comisiei de investigare care nu au finalizat raportul de investigare.

(3) După finalizare, raportul de investigare este returnat operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, pentru realizarea măsurilor prevăzute la art. 76, fără a depăși termenele prevăzute la art. 71 alin. (1) lit. a).

#### SECȚIUNEA a 4-a

##### **Transmiterea rapoartelor de investigare**

Art. 73. — (1) Rezultatul investigației accidentelor sau a incidentelor face obiectul raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor, întocmit în funcție de gravitatea accidentului sau incidentului. Rapoartele descriu obiectivele

investigațiilor și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

(2) OIFR publică raportul final în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul AFER, în cel mai scurt timp posibil și cel târziu la 12 luni de la data accidentului/incidentului. Raportul de investigare, inclusiv recomandările de siguranță, se comunică operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul implicați, ASFR, victimelor și rudelor acestora, proprietarilor bunurilor deteriorate, producătorilor, serviciilor de urgență implicate, reprezentanților personalului și utilizatorilor acestora și, după caz, organismelor și părților în cauză din alte state membre ale Uniunii Europene.

(3) OIFR publică în fiecare an în Buletinul AFER și pe site-ul său din cadrul AFER, cel târziu până la data de 30 septembrie, un raport anual descriind investigațiile desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

Art. 74. — (1) O recomandare de siguranță formulată de OIFR în raportul de investigare prevăzut la art. 72 nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă pentru un accident sau incident.

(2) Recomandările sunt adresate ASFR și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din România ori altor state membre ale Uniunii Europene. Recomandările de siguranță emise de OIFR sunt aduse de către emitent și la cunoștința operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau cu metroul interesați.

(3) Toate recomandările de siguranță care pot fi urmate sunt luate în considerare și analizate; sunt identificate măsurile ce trebuie luate și este efectuată planificarea implementării acestora.

(4) ASFR și alte autorități sau organisme ori, dacă este cazul, alte state membre ale Uniunii Europene cărora li s-au adresat recomandări raportează cel puțin anual OIFR cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.

Art. 75. — După finalizarea investigării accidentelor/incidentelor de către comisiile prevăzute în anexa nr. III, investigatorul principal transmite de îndată, dar nu mai târziu de două zile lucrătoare, câte o copie a raportului de investigare operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport implicați în producerea accidentului/incidentului, ASFR și OIFR, pentru luarea la cunoștință a cauzelor producerii accidentului/incidentului și a eventualelor măsuri stabilite.

Art. 76. — (1) Operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, după ce au primit câte o copie a raportului de investigare asupra accidentului/incidentului, vor proceda, după caz, la:

a) efectuarea cercetării disciplinare a personalului propriu, potrivit prevederilor Legii nr. 53/2003, cu modificările și completările ulterioare, în sarcina căruia angajatorul a stabilit vinovăție față de cauza producerii accidentului/incidentului;

b) efectuarea cercetării disciplinare a personalului propriu, în sarcina căruia angajatorul a stabilit vinovății fără legătură directă cu cauza producerii accidentului/incidentului;

c) recuperarea pagubelor materiale înregistrate în urma producerii accidentului/incidentului.

(2) Concluziile rezultate în urma cercetării disciplinare se transmit investigatorului principal.

Art. 77. — După analizarea raportului de investigare a incidentelor investigate de către comisiile prevăzute în anexa nr. III — „Incidente produse în activitatea de manevră”, respectiv „Alte incidente produse în legătură cu siguranța feroviară”, ASFR poate dispune efectuarea unei inspecții de stat, dacă se identifică neconcordanțe între constatările consemnate în nota de constatare întocmită ca urmare a inspecției de stat prevăzute la art. 56 alin. (3) și conținutul raportului de investigare, stabilind măsuri în consecință.

Art. 78. — (1) Originalele dosarelor de investigare a accidentelor/incidentelor se păstrează la OIFR sau la structurile organizatorice cu responsabilități în siguranța circulației din care face parte investigatorul principal, după caz.

(2) Câte o copie a raportului de investigare a incidentelor, altele decât cele investigate de OIFR, se păstrează la structurile organizatorice cu responsabilități privind siguranța circulației feroviare ale operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar implicați în producerea incidentelor.

Art. 79. — Pentru accidente și incidentele investigate de către OIFR, acesta procedează la:

a) publicarea raportului de investigare a accidentului/incidentului produs pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul în Buletinul AFER și pe site-ul propriu din cadrul AFER, în cel mai scurt timp posibil și cel târziu la 12 luni de la data producerii accidentului/incidentului;

b) comunicarea raportului de investigare operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul și, după caz, organismelor și părților în cauză din alte state membre ale Uniunii Europene;

c) transmiterea către Agenția Feroviară Europeană a unei copii a raportului de investigare a accidentului/incidentului, exceptând rapoartele de investigare a accidentelor/incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul.

#### SECȚIUNEA a 5-a

##### Dispoziții pentru cazuri speciale

Art. 80. — În cazul în care la producerea accidentelor/incidentelor a fost implicat și personal care face parte din unități militare, investigatorul principal solicită unității militare respective participarea unui reprezentant ca membru în comisia de investigare. Investigarea și aplicarea recomandărilor se fac potrivit legislației în vigoare.

#### CAPITOLUL VI

##### Înlăturarea urmărilor accidentelor și ale incidentelor

#### SECȚIUNEA 1

##### Înlăturarea urmărilor accidentelor și ale incidentelor pe infrastructura feroviară

Art. 81. — (1) Persoanele împuternicite de OIFR, parchet, Garda Națională de Mediu, Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Sănătății și Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale își desfășoară examinările la locul accidentului/incidentului în conformitate cu legislația în vigoare, astfel încât să permită operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar să acționeze pentru ca operațiile de înlăturare a urmărilor produse de accident/incident și de restabilirea a circulației trenurilor să poată începe în cel mai scurt timp posibil.

(2) Începerea operațiilor de înlăturare a urmărilor produse de accident/incident și de restabilirea a circulației trenurilor este dispusă de către investigatorul principal, după consultarea organelor de urmărire penală, dacă este cazul.

Art. 82. — (1) Pentru accidente/incidentele produse pe infrastructura feroviară publică, la care înlăturarea urmărilor nu necesită mijloace de intervenție, șefii subunităților care se află la locul producerii acestora, după examinarea situației de pe teren, în afara obligațiilor prevăzute la cap. IV, iau măsuri pregătitoare în vederea restabilirii circulației trenurilor.

(2) Atunci când accidente/incidentele nu s-au produs pe infrastructura feroviară publică, atribuțiile prevăzute la alin. (1) revin conducătorului subunității operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau responsabilului cu siguranța circulației feroviare.

Art. 83. — Pentru accidente/incidentele la care înlăturarea urmărilor necesită mijloace de intervenție, restabilirea circulației trenurilor se face după un plan stabilit de către reprezentantul

operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-au produs acestea, împreună cu conducătorul mijlocului de intervenție.

Art. 84. — La solicitarea reprezentantului menționat la art. 83, toți operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar sunt obligați să participe, cu personal și mijloace, la înlăturarea urmărilor accidentului/incidentului și la restabilirea circulației trenurilor.

#### SECȚIUNEA a 2-a

##### Înlăturarea urmărilor accidentelor și ale incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul

Art. 85. — (1) După efectuarea constatării prealabile, securizarea zonei și conservarea reperelor necesare investigării de către echipa de constatare prealabilă, persoanele împuternicite de OIFR, parchet, Garda Națională de Mediu, Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Sănătății și Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale își desfășoară examinările la locul accidentului/incidentului în conformitate cu legislația în vigoare, astfel încât să permită operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar să acționeze pentru ca operațiile de înlăturare a urmărilor produse de accident/incident și de restabilirea a circulației trenurilor de metrou să poată începe în cel mai scurt timp posibil.

(2) Începerea acțiunilor de înlăturare a urmărilor produse de accidente sau incidente se poate face numai cu aprobarea investigatorului principal, după consultarea organelor de urmărire penală, dacă este cazul.

Art. 86. — Personalul care participă la lucrările de înlăturare a urmărilor nu părăsește locul producerii accidentului sau incidentului fără aprobarea dispecerului central.

#### CAPITOLUL VII

##### Evidența și statistica accidentelor și incidentelor

Art. 87. — (1) Operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar sunt obligați să țină evidența accidentelor și incidentelor în care sunt implicați și să completeze Registrul pentru evidența accidentelor și incidentelor, al cărui model este prevăzut în anexa nr. VI.

(2) Acest registru se află la structurile organizatorice cu responsabilități în siguranța circulației feroviare, precum și la nivelul subunităților din cadrul operatorului economic.

(3) Cazurile prevăzute la art. 7 alin. (1) lit. c) și d) se vor înregistra în statistica operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe a căror rază de activitate s-au produs accidente/incidentele.

Art. 88. — (1) Lunar, trimestrial, semestrial și anual, compartimentele centrale și teritoriale de siguranță a circulației ale operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar întocmesc statistica accidentelor și incidentelor pe formularul-tip prevăzut în anexa nr. VII.

(2) Un exemplar al acestor evidențe statistice se transmite ASFR și OIFR.

Art. 89. — Pe baza statisticilor primite de la operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, ASFR întocmește periodic evidența și statistica accidentelor și incidentelor produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România.

Art. 90. — Furnizarea datelor statistice pentru Institutul Național de Statistică și pentru organisme feroviare internaționale privind accidente și incidentele produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România se face numai de către ASFR.

#### CAPITOLUL VIII

##### Dispoziții finale

Art. 91. — La cererea scrisă a organelor de specialitate legal abilitate ale autorităților publice, rapoartele de investigare







Încadrarea preliminară a accidentului/incidentului: .....

Descrierea: .....

Pagube materiale: DA/NU

Victime materiale: DA/NU

Material rulant afectat: .....

Linii închise: .....

Macazuri afectate: .....

Instalații scoase din funcțiune: .....

Personal din conducerea operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metrour avizat: .....

ora .....

Personal din compartimentul responsabil cu siguranța circulației avizat:..... ora.....

Mijloace de ajutor solicitate: .....

Dispecer central,

.....

*ANEXA Nr. III  
la regulament***COMPONENȚA COMISIILOR DE INVESTIGARE A ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR**

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componența comisiei de investigare	Observații
ACCIDENTE GRAVE	Accidente grave		Investigatorul principal și membrii comisiei de investigare pot fi numiți prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea directorului Organismului de Investigare Feroviar Român (OIFR). Atunci când nu se emite un ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, numirea se face de către directorul OIFR.	La locul producerii accidentului grav vor fi prezente conducerile operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar implicați în producerea accidentului grav, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.
ACCIDENTE	Accidente încadrate la art. 7 alin. (1) lit. a) și b), care nu se încadrează ca accidente grave, c) <sup>1</sup> și e)		Investigatorul principal și membrii comisiei de investigare sunt numiți de către directorul OIFR.	La locul producerii accidentului vor fi prezente conducerile operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport implicați în producerea accidentului, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.
	Accidente încadrate la art. 7 alin. (1) lit. c) <sup>2</sup> și d)		Nu se procedează la investigarea acestor accidente, potrivit prevederilor prezentului regulament.	La locul producerii accidentului va fi prezent șeful stației administratorului/gestionarului de infrastructură și șefii subunităților implicate sau, după caz, conducătorul operatorului economic.

Clasificarea accidentelor și incidentelor	Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații		
INCIDENTE	Incidente produse în circulația trenurilor — art. 8 alin. (1)	Investigatorul principal numește, în scris, comisia de investigare, după consultarea în prealabil cu conducătorii structurilor teritoriale cu responsabilități în siguranța feroviară din cadrul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul implicați în producerea incidentului.	<p><u>Investigator principal:</u> personal din cadrul OIFR responsabil de organizarea, conducerea și controlul desfășurării investigației</p> <p><u>Membri:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— personal din cadrul structurilor organizatorice cu responsabilități în siguranța feroviară din cadrul operatorilor economici implicați în producerea incidentului;</li> <li>— reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor economici implicați în producerea incidentului</li> </ul>	La locul producerii incidentului (în funcție de urmările avute) vor fi prezente conducerile operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul implicați în producerea incidentului, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.	
	Incidente produse în activitatea de manevră — art. 8 alin. (2)	<p><b>Incident produs pe infrastructura feroviară publică</b></p> <p>Investigatorul principal convoacă, în scris, comisia de investigare, după consultarea în prealabil cu conducătorii structurilor teritoriale cu responsabilități în siguranța feroviară din cadrul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul implicați în producerea incidentului feroviar.</p>	<p><b>Incident produs pe infrastructura feroviară privată</b></p>	<p><u>Investigator principal:</u> conducătorul structurii teritoriale cu responsabilități în siguranța circulației din cadrul deținătorului de infrastructură publică pe a cărui rază de activitate s-a produs incidentul</p> <p><u>Membri:</u> reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul implicați în producerea incidentului</p>	<p><u>Investigator principal:</u> conducătorul structurii cu responsabilități în siguranța feroviară din cadrul deținătorului de infrastructură feroviară privată pe a cărui rază de activitate s-a produs incidentul</p> <p><u>Membri:</u> reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar implicați în producerea accidentului</p>

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componența comisiei de investigare	Observații
		<b>Incident produs pe rețeaua feroviară a metroului</b>	<u>Investigator principal:</u> conducătorul compartimentului de siguranță a circulației trenurilor din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul <u>Membri:</u> revizori de specialitate și reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate de transport din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul	
	Alte incidente produse în legătură cu siguranța feroviară — art. 8 alin. (3)	Investigarea se face de către personal numit de angajatorul personalului implicat în producerea incidentului.		

## NOTĂ:

- lit. c)<sup>1</sup> — Numai în cazurile prevăzute la art. 50 alin. (3).
- lit. c)<sup>2</sup> — Cu excepția cazurilor prevăzute la art. 50 alin. (3).
- Comisiile de investigare pot fi completate în cazul în care în timpul investigației acest fapt devine necesar și cu alți specialiști sau experți care nu au fost numiți inițial. Completarea comisiei poate fi făcută numai de cel care a aprobat componența inițială, la propunerea investigatorului principal.

*ANEXA Nr. IV  
la regulament*

### PIESE conținute de dosarul de investigare

1. Raportul de investigare a accidentului/incidentului
2. Copia fișei de avizare a accidentului/incidentului
3. Procesul-verbal de constatare întocmit de către șeful stației sau înlocuitorul său împreună cu șefii subunităților care au participat la primele constatări sau de către comisia de investigare preliminară pentru rețeaua feroviară a metroului, după caz
4. Rezultatele verificării stării fizice a personalului care are legătură cu producerea accidentului/incidentului în ceea ce privește consumul de băuturi alcoolice — efectuată de șeful stației sau al subunității în care s-a produs accidentul/incidentul sau, după caz, întocmită de comisia de investigare preliminară pentru rețeaua de transport a metroului (proces-verbal de verificare cu fiola alcoolest și rezultatele stabilirii alcoolemiei — atunci când acesta există)
5. Procesele-verbale încheiate în urma constatărilor pentru fiecare specialitate de către membrii comisiei de investigare
6. Devizele pentru repararea infrastructurii feroviare și a vehiculelor feroviare deraiate sau avariate în urma accidentului/incidentului, devizele pentru mijloacele de intervenție, dacă este cazul, devizele pentru lucrări de restabilire a circulației trenurilor, devizele pentru expertizele solicitate conform art. 52 lit. b) și d)
7. Schițele, fotografiile, înregistrările video și/sau audio referitoare la accident/incident, dacă este cazul

8. Foia de parcurs a locomotivei sau a automotorului care a remorcat trenul respectiv, în copie, certificată prin semnătură și ștampilă de către șeful subunității de tracțiune
9. Benzile/Înregistrările de vitezometru și procesele-verbale de citire a acestora
10. Documentele și evidențele privind desfășurarea activităților de exploatare a infrastructurii feroviare — întreținere, reparație și urmărire în timp, evidențele de mișcare de la stații, halte de mișcare, posturi de macazuri și posturi de mișcare în linie curentă, în copii, certificate prin semnătură și ștampilă de către șefii de subunități
11. Extrase din reglementări specifice și din planul tehnic de exploatare al stației, Regulamentul tehnic de exploatare a liniilor ferate industriale, autorizația de exploatare a LFI și contractul de exploatare, dacă este cazul
12. Dovada de înștiințare a reprezentantului operatorului economic implicat în producerea accidentului/incidentului care nu s-a prezentat pentru a participa în comisia de investigare, dacă este cazul
13. Fișele pentru accidentați (răniți, morți), întocmite de către unitatea medicală care a constatat starea victimelor
14. Declarațiile și relațiile scrise ale personalului feroviar implicat în producerea accidentului/incidentului și ale martorilor care pot relata împrejurările în care s-a produs accidentul/incidentul
15. Actul de numire a membrilor comisiei de investigare a accidentului/incidentului

16. Copia aprobării cererii de prelungire a termenului de finalizare a dosarului de investigare, dacă este cazul

17. Orice alte documente referitoare la investigarea accidentului/incidentului

*ANEXA Nr. V  
la regulament*

### **CONȚINUTUL PRINCIPAL al raportului de investigare a accidentelor și incidentelor**

#### (1) Rezumat

Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a accidentului/incidentului, când și unde a avut loc, precum și a consecințelor sale.

Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de investigație. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarul acestora.

#### (2) Fapte imediate ale accidentului/incidentului

##### 1. Evenimentul:

- data, ora exactă și locul accidentului/incidentului;
- descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv a eforturilor serviciilor de salvare și de urgență;
- decizia de a lansa o investigație, componența echipei de investigatori și desfășurarea investigației.

##### 2. Circumstanțele accidentului/incidentului:

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

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

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

##### 4. Circumstanțe externe:

- condiții meteorologice, hidrografice, de vizibilitate și referințe geografice.

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

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

- personal feroviar, inclusiv contractanți;
- alți martori.

##### 2. Sistemul de management al siguranței:

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

##### 3. Norme și reglementări:

- norme și reglementări comunitare și naționale relevante;

- alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile.

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

- sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări ale aparatelor de înregistrare automată a datelor;
- infrastructură;
- echipamente de comunicații;
- vehicule feroviare, inclusiv înregistrări ale aparatelor automate de înregistrare a datelor.

##### 5. Documentație privind sistemul de operare:

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

##### 6. Interfața om—mașină—organizație:

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

##### 7. Evenimente anterioare cu caracter similar

#### (4) Analiză și concluzii

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

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

##### 2. Interpretare și analiză:

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

##### 3. Concluzii:

- cauze directe și imediate ale accidentului/incidentului, inclusiv factori care au contribuit la eveniment legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau de starea materialului rulant ori a instalațiilor tehnice;
- cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere;
- cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.

##### 4. Observații suplimentare:

- deficiențe și lacune constatate în cursul investigației, dar fără relevanță pentru concluziile privitoare la cauze.

##### (5) Măsuri care au fost luate

Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului.

##### (6) Recomandări

**REGISTRUL DE EVIDENȚĂ  
a accidentelor și incidentelor**

Nr. cft.	AVIZARE		Descrierea pe scurt și încadrarea		Repartizare — M, C, T, V, L, I *							Consecințe												Observații						
	Data și numărul telegramelor	Data și locul producerii	Incadrarea inițială/finală	Descrierea pe scurt	Administrator infrastructură feroviară publică	Gestionar infrastructură feroviară publică	Gestionar infrastructură feroviară privată	Operator de transport feroviar	Gestionar de vehicule feroviare	Tehnic	Altele **	Locomotive				Vagoane		Pagube (lei)				Mortiți			Răniți					
												Nr.	Lei	Nr.	Lei	Alte vehicule	Linii și instalații	Intârzieri trenuri	Cost intervenție	Mărturi	Total	Călător	Personal feroviar		Alte persoane	Călător	Personal feroviar	Alte persoane		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

\*) Atunci când evenimentul s-a produs din cauze tehnice, în una dintre coloanele 6—10 se vor înscrie literele „TEHNIC” și în coloana 11, după caz, una dintre literele „M” (mișcare), „C” (comercial), „T” (tracțiune), „V” (vagoane), „L” (linii) sau „I” (instalații), în funcție de ramura implicată.

\*\*) Faptele consemnate la art. 7 alin. (1) lit. c) și d).

**REGISTRUL DE EVIDENȚĂ  
a accidentelor și incidentelor la metrou**

Nr. crt.	Număr avizare	Data și ora	Locul unde s-a produs	Încadrarea accidentului sau incidentului	Descrierea	Închideri circulație	Ramura în care s-a produs*)				Urmări			Sancțiuni disciplinare	Imputări valori	Observații
							M	M.R.	L.T.	I	Pagube	Morți	Răniți			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1																
2																
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																
11																
12																

\*) Atunci când accidentul sau incidentul s-a produs din cauze tehnice, în coloanele 7—10 se vor înscrie literele „TEHNIC” sau, după caz, una dintre literele „M” (mișcare), „M.R.” (material rulant), „L.T.” (linii și tunele) sau „I” (instalații), în funcție de ramura implicată.



