

GUVERNUL ROMÂNIEI



HOTĂRÂRE

privind aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România

Având în vedere prevederile:

- art.9¹ ÷ 9⁹ din Ordonanța Guvernului nr.95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței cu modificările și completările ulterioare;
- art.20÷26 din Ordonanța de Urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviară;
- art.1 din Ordonanța Guvernului nr.14/2023;
- art.3 alin.(1) lit.a) din Ordonanța de urgență nr.34/2008 privind organizarea și funcționarea Sistemului național unic pentru apeluri de urgență;
- art.3 pct.19 din Hotărârea Guvernului nr.370/2021 și ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/572 al Comisiei din 24 aprilie 2020 privind structura de raportare care trebuie urmată pentru rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare,

În temeiul art.108 din Constituția României, republicată, și al art.37 alin.(1) din Ordonanța de Urgență nr.57/2019,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. - Se aprobă Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, denumit în continuare Regulament, prevăzut în anexa ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. - **(1)** Regulamentul este obligatoriu pentru Agenția de Investigare Feroviară Română, denumită în continuare AGIFER, pentru Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, denumită în continuare ASFR, și pentru următorii operatori economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul:

- a) administratorul de infrastructură feroviară;
- b) gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă;
- c) operatorii de transport feroviar;
- d) operatorii economici care efectuează operațiuni de transport cu metroul;
- e) operatorii care efectuează numai manevră feroviară;
- f) 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;
- g) operatorii economici care dețin, în proprietate sau cu chirie, vehicule feroviare care circulă pe infrastructura feroviară;
- h) operatorii economici care desfășoară activități conexe și adiacente transportului feroviar.

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

Art. 3. - **(1)** AGIFER este însărcinată cu investigarea accidentelor/incidentelor produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România, potrivit prevederilor din Regulament.

(2) Pentru fiecare accident sau incident investigat, AGIFER asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea investigației. Resursele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul Agenției de Investigare Feroviară Română, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului care urmează să fie investigat.

(3) Activitatea de investigare desfășurată de AGIFER este finanțată integral din venituri proprii obținute prin contracte de adeziune, pe care operatorii economici nominalizați la art. 9⁴ alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr.95/1998 au obligația să le încheie cu AGIFER, pe baza tarifelor 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 AGIFER, indiferent de numărul de accidente/incidente feroviare produse.

Art. 4. - (1) ASFR, în calitate de autoritate națională de siguranță, conform prevederilor art.3, pct.4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, are atribuții de gestionare a informațiilor primite prin intermediul Sistemului Național Unic pentru Apeluri de Urgență, referitoare la incidente, accidente sau fapte semnalate în legătură cu transportul feroviar și cu metroul, în cooperare cu toate agențiile specializate de intervenție participante, în vederea soluționării urgenței.

(2) Activitatea de preluare și gestionare a informațiilor prevăzute la alin.(1), transmise de centrele unice pentru apeluri de urgență 112 de la nivel național, se desfășoară în mod permanent, conform procedurilor specifice elaborate de către ASFR în acest sens.

Art. 5. - Până la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, conducerea operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar sau cu metroul asigură instruirea întregului personal interesat în scopul aplicării prevederilor prezentului Regulament.

Art. 6. – La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă:

a) Hotărârea Guvernului nr.117/2010 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, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 138 din 02.03.2010;

b) art. 1, alin. (2), lit. b) din Hotărârea Guvernului nr.716/2015 privind organizarea și funcționarea Agenției de Investigare Feroviară Română - AGIFER și pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 676 din 04/09/2015.

Art. 7. - În cazul accidentelor/ incidentelor feroviare aflate în proces de investigare la data intrării în vigoare a prezentei hotărârii, finalizarea investigației se face în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 117/2010.

Art. 8. - Prezenta hotărâre intră în vigoare la 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu excepția art.4, 5 și 8, ale căror prevederi intră în vigoare la data publicării acestei hotărâri.

PRIM-MINISTRU

Ilie-Gavril BOLOJAN

Regulament

de investigare a accidentelor și a incidentelor, 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 - (1) Prezentul Regulament se aplică sistemului feroviar din România, precum și rețelei de transport cu metroul din România.

(2) Prezentul Regulament nu se aplică:

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

Art. 2. - Prezentul Regulament stabilește modul în care se desfășoară activitatea de investigare a accidentelor și a incidentelor, pe căile ferate ori pe rețeaua de transport cu metroul din România.

Art. 3. - (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) Serviciu feroviar conex are înțelesul prevăzut de art.3 punctul 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe.

Art. 4. - (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.

(3) 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.

(4) Responsabilitatea exploatării în condiții de siguranță feroviară și controlul riscurilor asociate aparțin operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar, aceștia având obligația să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, după caz în cooperare, să aplice normele și standardele naționale de siguranță și să instituie sisteme de management al siguranței. Fără a aduce atingere răspunderii civile, în conformitate cu dispozițiile legale în vigoare, fiecare operator economic este responsabil de partea proprie de sistem și de exploatarea în siguranță a acesteia, inclusiv în ceea ce privește aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, personal implicat și terți.

Art. 5. – Operatorii economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul au obligația să utilizeze în funcțiile cu responsabilități în siguranța circulației feroviare pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul numai personal certificat/autorizat/atestat de către ASFR, după caz, conform prevederilor în vigoare, care să corespundă din punct de vedere profesional și să dețină avize medicale și avize psihologice de aptitudine, în termenul de valabilitate .

SECȚIUNEA a 2-a

Definiții

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

- a) **accident** – are înțelesul prevăzut de art. 3 punct 1. din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- b) **accident grav** - are înțelesul prevăzut de art. 3 punct 2 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- c) **accident la trecere la nivel** - are înțelesul prevăzut de punctul B 1.8 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- d) **accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare** - are înțelesul prevăzut de punctul B 1.9 din Anexa nr.1 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- e) **administratorul infrastructurii** - are înțelesul prevăzut de art.3 punctul 3 din Legea nr.202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.900 din 09 noiembrie 2016;
- f) **alte accidente** - are înțelesul prevăzut de punctul B 1.11 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- g) **avizare** – proces de înștiințare, în cel mai scurt timp posibil, a personalului stabilit prin prezentul regulament 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;

- h) coliziune de tren cu obstacol aflat în gabaritul de liberă trecere** - are înțelesul prevăzut punctul B 1.6 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- i) coliziune de tren cu vehicul feroviar** - are înțelesul prevăzut de punctul B 1.5 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- j) decedat** - are înțelesul prevăzut de punctul B 1.18 din Anexa nr.1 de Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- k) defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului** - are înțelesul prevăzut de punctul B 4.3 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- l) deraiere de tren** - are înțelesul prevăzut de punctul B 1.7 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- m) dispecer central** - salariat care supraveghează activitatea de exploatare pe întreaga rețea feroviară de transport cu metroul, având competențe de a lua decizii operative;
- n) dispecer de ramură instalații / linii și tunele** - salariat care supraveghează activitatea de exploatare și reparații instalații / linii și tunele, pe întreaga rețea feroviară de transport cu metroul, având competențe de a lua decizii operative corespunzătoare;
- o) dispecerat central** - structura organizatorică din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul care are ca scop principal coordonarea prestării serviciului de transport public, asigurarea condițiilor de desfășurare a acestuia în siguranță și tratarea incidentelor de exploatare având și atribuții privind avizarea și încadrarea accidentelor și incidentelor feroviare conform prevederilor prezentului regulament;
- p) factor cauzal** - are înțelesul prevăzut de art. 2 punct 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572 al comisiei din 24 aprilie 2020 privind structura de raportare care trebuie urmată pentru rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.L132 din 27 aprilie 2020;
- q) factor contributiv** - are înțelesul prevăzut de art. 2 punct 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572 al comisiei din 24 aprilie 2020 privind structura de raportare care trebuie urmată pentru rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare;
- r) factor sistemic** - are înțelesul prevăzut de art. 2 punct 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572 al comisiei din 24 aprilie 2020 privind structura de raportare care trebuie urmată pentru rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare;
- s) gestionar de infrastructură feroviară** - are înțelesul prevăzut de art 1 (10) b¹) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.834 din 09 septembrie 2004;
- t) incendiu al materialului rulant** - are înțelesul prevăzut de punctul B 1.10 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- u) incident** - are înțelesul prevăzut de art.3 punct 15 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- v) investigație** - are înțelesul prevăzut de art.3 punct 16 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- w) investigator** - are înțelesul prevăzut de art. 3 punct 17 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;

- x) **investigator principal** - are înțelesul prevăzut de art. 3 punct 18 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- y) **operator de care efectuează numai manevra feroviară** – are înțelesul prevăzut de art. 6 punctul j din Hotărârea Guvernului nr.361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 482 din 12 iunie 2018.;
- z) **operator de transport feroviar** - are înțelesul prevăzut de art.3 punctul 18 din Legea nr.202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european;
- aa) **ordin de circulație** – formularul definit la art.79 din Anexa la Ordinul MTCT nr.2229/2006;
- bb) **pagube importante** - are înțelesul prevăzut de art. 3 punct 27 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- cc) **raport de investigare** – actul care conține rezultatul investigației accidentelor sau incidentelor, întocmit în funcție de tipul și gravitatea accidentului sau incidentului, precum și de relevanța constatărilor investigației. Acesta descrie obiectivele investigației și cuprinde, dacă este cazul, recomandări de siguranță. Raportul de investigare nu produce efecte juridice, nu produce și nu stinge raporturi juridice între părți;
- dd) **recomandare de siguranță** - este o propunere care nu este obligatorie, este publică, formală și documentată, bazată pe informațiile și analizele derivate dintr-o investigare a unui accident sau incident, efectuată exclusiv pentru prevenirea accidentelor și incidentelor și care, în niciun caz, nu este menită să creeze o prezumție de vinovăție sau răspundere;
- ee) **regulator circulație** - structura organizatorică din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul care are ca scop principal organizarea și monitorizarea activității de circulație și manevră a trenurilor de călători, a trenurilor de serviciu, cât și activitatea personalului de mișcare din punctele de lucru având și atribuții privind avizarea și încadrarea accidentelor și incidentelor feroviare conform prevederilor prezentului regulament;
- ff) **regulator de circulație regional** – structura organizatorică din cadrul unei sucursale regionale de căi ferate care are ca scop principal asigurarea circulației trenurilor având și atribuții privind avizarea și încadrarea accidentelor și incidentelor feroviare conform prevederilor prezentului regulament;
- gg) **regulator de circulație central** – structura organizatorică din cadrul structurii centrale a administratorului infrastructurii care are ca scop principal asigurarea circulației trenurilor având și atribuții privind avizarea și încadrarea accidentelor și incidentelor feroviare conform prevederilor prezentului regulament;
- hh) **revizorat general de siguranța circulației** - structura organizatorică din cadrul administratorului de cale ferată CNCF „CFR” SA care are ca scop principal controlarea și monitorizarea faptului că personalul cu responsabilități în siguranța circulației își însușește și respectă prevederile din Sistemul de Management al Siguranței Feroviare propriu, pe baza măsurilor de siguranță comune;
- ii) **revizor central de serviciu** – în înțelesul prezentului Regulament este personalul cu studii superioare tehnice din cadrul revizoratului general de siguranța circulației care asigură, la momentul respectiv, serviciul de permanență la sediul revizoratului general de siguranța circulației, având și atribuții privind avizarea accidentelor/ incidentelor;
- jj) **sistem feroviar ușor** - are înțelesul prevăzut de art. 2, pct.33 din Hotărârea Guvernului nr. 108/04.02.2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.112 din 13 februarie 2020;
- kk) **sinucidere** - are înțelesul prevăzut de punctul B 3.1 din Anexa nr1 Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;
- ll) **subunitate** – subdiviziune a unui operator economic definit la art.2 alin.(1) din prezenta hotărâre de Guvern;

mm) șef subunitate – conducătorul structurii definite la litera ee), termenul fiind echivalent și cu șef de zonă, șef secție transporturi, șef sector transport;

nn) TEM - tren electric de metrou;

oo) tentativă de sinucidere - are înțelesul prevăzut de punctul B 3.2 din Anexa nr1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;

pp) vătămare gravă - are înțelesul prevăzut de punctul B1.19 din Anexa nr.1 la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;

qq) vehicul – are înțelesul prevăzut de art. 3 pct.36 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.1002 din 12 decembrie 2019;

rr) vehicul feroviar ușor – vehicul utilizat în sistemele feroviare ușoare;

În situația în care unul din termenii enumerați mai sus face obiectul unei schimbări generate de intrarea în vigoare a noii legislații la nivel național sau european, acest termen va fi înlocuit în cuprinsul prezentului Regulament în conformitate cu prevederile acestor acte normative.

CAPITOLUL II

Clasificarea accidentelor și incidentelor

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

- a)** coliziuni;
- b)** deraieri;
- c)** accidente la trecerile la nivel;
- d)** accidentări de persoane care implică material rulant în mișcare;
- e)** incendii ale materialului rulant;
- f)** alte accidente.

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

a) accidente grave:

- 1.** evenimentele prevăzute la alin.(1), lit. a) și b), produse în circulația trenurilor, care au dus la decesul cel puțin al unei persoane sau la vătămarea gravă a cinci sau mai multor persoane sau la pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului;
- 2.** evenimentele prevăzute la alin.(1) lit. c), d), e) și f), cu aceleași consecințe ca cele prevăzute la pct.1 și care, din primele constatări, reiese că acestea s-au produs ca urmare a unor deficiențe în sistemul feroviar.

b) accidente - evenimentele prevăzute la alin.(1) care nu se încadrează la accidente grave.

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

Grupa A- accidente produse în circulația trenurilor:

- 1.** coliziune de tren cu vehicul feroviar;
- 2.** coliziune de tren cu obstacol aflat în gabaritul de liberă trecere;
- 3.** deraieri de trenuri;
- 4.** accidente la trecerile la nivel;
- 5.** accidentări de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid;
- 6.** incendii ale materialului rulant;

7. alte accidente.

Grupa B - accidente produse la manevră:

1. coliziuni ce au loc între convoaie de manevră sau coliziuni între convoaie de manevră și alte vehicule feroviare în mișcare ori în staționare;
2. coliziuni ce au loc între un convoi de manevră și un obstacol aflat în gabaritul de liberă trecere;
3. deraieri de vehicule feroviare produse în activitatea de manevră;
4. accidente la trecerile la nivel;
5. accidentări de persoane care implică material rulant în mișcare;
6. incendii ale materialului rulant;
7. alte accidente.

Art. 9. - Clasificarea incidentelor, în funcție de activitatea în cursul căreia s-au produs:

Grupa A - incidente produse în circulația trenurilor:

1. expedieri sau plecări de trenuri când calea este ocupată - tren contra tren sau tren după tren, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;
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;
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;
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;
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 secțiunile 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;
6. plecarea trenurilor dintr-un punct de secționare fără a avea dreptul de a ocupa linia curentă și fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;
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;
8. depășirea de către trenuri a mărcii de siguranță în cazul semnalelor de ieșire de grup, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;
9. 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;

10. efectuarea de comenzi eronate pentru circulația trenurilor ca urmare a funcționării defectuoase, a neremedierii defecțiunilor sau a neverificării instalațiilor de centralizare și telecomandă;
11. 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;
12. executarea eronată a parcursurilor de intrare, de ieșire sau de trecere a trenurilor.

Grupa B - incidente produse în activitatea de manevră:

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. 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, locomotive izolate sau alte vehicule feroviare la manevră, fără respectarea prevederilor din reglementările specifice;
3. staționarea vehiculelor feroviare peste marca de siguranță, după terminarea activităților de manevră, fără respectarea reglementărilor specifice;
4. 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;
5. neretragerea și/sau neoprirea manevrei potrivit reglementărilor specifice și prevederilor planului tehnic de exploatare al stației, în vederea primirii, expedierii sau trecerii trenurilor.

Grupa C - alte incidente care ar putea afecta siguranța feroviară:

1. executarea serviciului de către personalul cu responsabilități în siguranța feroviară aflat sub influența consumului de băuturi alcoolice, a unor produse ori substanțe stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora;
2. circulația locomotivelor cu sistemele de vigilență și siguranță sau cu instalațiile de control automat al vitezei trenurilor scoase din funcție fără respectarea prevederilor specifice aplicabile;
3. părăsirea postului de către personalul cu responsabilități în siguranța circulației feroviare, fără respectarea reglementărilor specifice;
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 suspendării autorizației sau fără a deține aviz medical și /sau aviz psihologic, de aptitudine, în termen de valabilitate;
5. expedieri de trenuri/convoaie de manevra fără ordin de circulație, atunci când reglementările specifice prevăd obligativitatea emiterii acestuia sau cu ordin de circulație ce conține informații eronate referitoare la condițiile de circulație/manevră;
6. efectuarea serviciului în legătură directă cu siguranța circulației, după depășirea duratei de lucru reglementată;
7. îndrumarea trenurilor electrice de metrou fără respectarea prevederilor din reglementările specifice referitoare la verificarea numărului de osii fără frână activă și /sau neînscrierea în fișa de bord a numărului de osii fără frână activă;

8. neintroducerea restricțiilor de viteză sau neînchiderea liniei în cazurile prevăzute în reglementările specifice, neacoperirea cu semnale mobile a porțiunilor de linii închise sau slăbite;
9. depășirea de către trenuri/ convoaie de manevră a vitezelor maxime admise de linie, a vitezelor maxime stabilite pentru vehicule din trenuri/convoaie de manevră, a vitezelor maxime stabilite pentru categoria de tren respectivă în livretele de mers sau prin ordin de circulație, a treptelor restricțiilor de viteză sau a limitărilor de viteză. Depășirea de către trenuri/convoaie de manevră 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.
10. 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;
11. efectuarea de lucrări la linii sau la instalații fără respectarea prevederilor din reglementările specifice, referitoare la siguranță feroviară;
12. 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;
13. căderea pieselor aparținând vehiculelor feroviare sau a încărcăturii din vagoane (parțial sau total) care afectează siguranța feroviară, mediul sau sănătatea persoanelor sau scurgeri din conținutul vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase care se încadrează în prevederile cuprinse la pct.1.8.5.3 din Apendicele C – „Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase - RID” la Convenția cu privire la transporturile internaționale feroviare - COTIF;
14. îndrumarea transporturilor cu gabarit depășit sau a vagoanelor încărcate fără respectarea reglementărilor specifice: sarcina pe osie depășită, încărcătura deplasată sau neasigurată și altele similare;
15. 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;
16. manipularea neregulamentară a instalațiilor de centralizare, semnalizare și comandă care poate afecta siguranța feroviară;
17. 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;
 - e) defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului.
18. neefectuarea, la trenuri, a reviziilor tehnice stabilite în conformitate cu reglementările specifice aplicabile.

Art. 10. - Nu se încadrează ca accidente sau incidente situațiile și faptele care au condus la închiderea circulației 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, loviri de animale;
- 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 sau a TEM aflate în circulație sau la manevră;
- e) ruperea trenului;
- f) căderea de piese/subansamble de la trecerile supraterește peste calea ferată (pasarele);
- g) ruperi de șine.

Art. 11. - 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.

CAPITOLUL III

Avizarea accidentelor și incidentelor

SECȚIUNEA 1

Avizarea accidentelor și incidentelor produse pe infrastructura feroviară

Art. 12. - (1) Personalul operatorilor economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar care a luat cunoștință de producerea unui accident sau a unui incident în incinta unei subunități este obligat să anunțe în cel mai scurt timp posibil conducerea acelei subunități sau a punctului de lucru. Conducătorul acestei subunități sau al punctului de lucru este obligat, în acest caz, să anunțe, în cel mai scurt timp posibil, 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 înștiințeze, în cel mai scurt timp posibil, verbal, prin stația radio sau alte mijloace și prin raport de eveniment, șeful stației celei mai apropiate sau pe înlocuitorul acestuia. Modelul raportului de eveniment este prevăzut în anexa nr.1.

(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, în cel mai scurt timp posibil, 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, în cel mai scurt timp posibil, a producerii unui accident/incident pe infrastructura feroviară publică și privată specifică transportului pe calea ferată constituie atribuție de serviciu pentru personalul operatorilor economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar care a luat cunoștință de producerea acestuia.

Art. 13. - 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 succursalei

regionale CF a Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA, denumită în continuare CNCF „CFR” SA, și se realizează în două etape:

- a) înștiințarea verbală, cuprinzând primele informații, în cel mai scurt timp posibil, după ce acesta a luat cunoștință de producerea accidentului / incidentului;
- b) avizarea propriu-zisă, transmisă prin telefonogramă, în cel mai scurt timp posibil.

Art. 14. - (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 în cel mai scurt timp posibil la locul producerii acestora, unde sunt obligați:

- a) să constate proporția și urmările accidentului/ incidentului, dacă sunt persoane decedate sau vătămate și să solicite de urgență prezența organelor specializate din cadrul autorităților publice apelând Serviciul Național Unic pentru Apeluri de Urgență la numărul de apel de urgență 112;
- 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.
- c) în cazul în care, după producerea unui incident, s-a luat decizia că nu este necesară reținerea trenului la locul producerii, să întocmească un proces verbal de constatare preliminar și unul prin care să se stabilească starea fizică a personalului implicat, conform reglementărilor specifice aplicabile, documente care se predau, ulterior, investigatorului principal.

(2) șeful stației sau înlocuitorul acestuia ajuns la locul producerii accidentului/incidentului are obligația să întocmească și să transmită în cel mai scurt timp posibil, în scris, avizarea accidentului/ incidentului operatorului de serviciu de la regulatorul de circulație al sucursalei regionale CF pe raza căruia s-a produs accidentul/incidentul.

Art. 15. - (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.14 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. 16. - (1) În cazul în care accidentul/incidentul s-a produs pe infrastructura feroviară privată, atribuțiile stabilite la art.14, alin.(1) revin responsabilului cu siguranța circulației sau șefului de stație al operatorului economic care gestionează infrastructura respectivă. 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 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. 17. - (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 - radio, 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) dacă a fost solicitată prezența organelor specializate din cadrul autorităților publice prin apelarea Serviciului Național Unic pentru Apeluri de Urgență la numărul de apel de urgență 112.

Art. 18. - (1) După primirea avizării, pentru fiecare etapă în parte, operatorul de serviciu de la regulatorul de circulație aduce, în cel mai scurt timp posibil, 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, în cel mai scurt timp posibil, 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;

Art. 19. - Conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație regional avizează, în cel mai scurt timp posibil, pentru fiecare etapă în parte:

- a) revizorul central de serviciu de la revizoratul general de siguranță a circulației feroviare din cadrul CNCF „CFR” SA;
- b) conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație central din cadrul CNCF „CFR” SA;
- c) inspectorul de stat de serviciu de la structura teritorială din cadrul Autorității de Siguranță Feroviară Română - ASFR, denumită în continuare ASFR;
- d) personalul Agenției de Investigare Feroviară Române - AGIFER, denumită în continuare AGIFER, care asigură continuitatea serviciului în cadrul structurii teritoriale;
- e) conducătorii structurilor cu responsabilități în siguranța circulației ale operatorilor economici implicați în producerea accidentului/incidentului.

Art. 20. Conducătorul turei de serviciu de la regulatorul de circulație regional 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, la revizoratul general de siguranță a circulației feroviare din cadrul CNCF „CFR” SA, structurii teritoriale din cadrul ASFR și personalului AGIFER care asigură continuitatea serviciului în cadrul structurii teritoriale, fișa de avizare a accidentului/incidentului, potrivit modelului prevăzut în ANEXA nr.2;
- c)** să solicite și să urmărească îndrumarea și circulația mijloacelor de intervenție până la locul producerii accidentului/incidentului.

Art. 21. - Revizorul central de serviciu de la revizoratul general de siguranță circulației feroviare din cadrul CNCF „CFR” SA va aviza, în cel mai scurt timp posibil, pentru fiecare etapă în parte:

- a)** conducătorul revizoratului general de siguranță circulației feroviare;
- b)** inspectorul de stat de serviciu din cadrul structurii centrale a ASFR;
- c)** personalul AGIFER care asigură continuitatea serviciului în cadrul structurii centrale.

Art. 22. - **(1)** Conducătorul revizoratului general de siguranță a circulației feroviare avizează de îndată conducerea CNCF „CFR” SA, 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 grave sau accidente produse în circulația trenurilor, conducătorul revizoratului general de siguranță a circulației feroviare din cadrul CNCF „CFR” SA și conducerea celorlalți operatori economici implicați avizează telefonic, în cel mai scurt timp posibil, conducerile ASFR și AGIFER.

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

Art. 23. - **(1)** Revizoratul general de siguranță circulației feroviare din cadrul CNCF „CFR” SA informează în scris ASFR și AGIFER, zilnic, până la ora 7.00 a fiecărei zile, cu privire la accidentele și incidentele, inclusiv cazurile/ situațiile prevăzute la art.10 și art.11, produse în ultimele 24 de ore, de la ora 5.00 a zilei anterioare până la ora 5.00 a zilei în curs .

(2) După primirea în scris a informațiilor prevăzute la alin.(1), inspectorul de stat de serviciu din cadrul ASFR întocmește zilnic o notă scrisă pe care o transmite până la ora 9.00, sub semnătura directorului general al ASFR, conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precum și conducerii AGIFER.

Art. 24. - **(1)** Situațiile prevăzute la art.10 și 11 se avizează potrivit prezentului regulament, dar nu se înregistrează în statistica accidentelor și incidentelor produse pe infrastructura feroviară publică și privată.

(2) Pentru situațiile prevăzute la art.11, șeful subunității pe raza căreia s-a produs fapta avizează telefonic și organele de poliție.

SECȚIUNEA a 2-a

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

Art. 25. - (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 mișcare 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.

(3) Avizarea în cel mai scurt timp posibil a producerii unui accident/incident pe rețeaua de transport cu metroul constituie atribuție de serviciu pentru personalul din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul care a luat cunoștință de producerea acestuia.

Art. 26. - (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 și a incidentelor are prioritate față de orice altă comunicare.

Art. 27. - (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 cu înregistrarea convorbirii, telefonie operativă, telefonie de avarie sau telefonie administrativă.

(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. 28. - Operatorul de mișcare care a primit înștiințarea producerii unui accident/incident avizează de îndată dispecerul central al operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, cu privire la acest fapt.

Art. 29. - 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) directorii din ramura exploatare și ramura infrastructură;
- c) conducătorul compartimentului de siguranță a circulației din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul;
- d) inspectoratul pentru situații de urgență competent teritorial, dacă este cazul;
- e) stația de salvatori a operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, dacă este cazul;
- f) inspectorul de stat de serviciu de la structura centrală din cadrul ASFR;
- g) personalul AGIFER care asigură continuitatea serviciului în cadrul structurii centrale;
- h) dispecerii de ramură din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, conducătorii 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 cu atribuțiile pe care le au în astfel de situații și se vor trimite la locul producerii accidentului/incidentului echipa de constatare prealabilă și echipele de intervenție, dacă este cazul;
- i) parchetul, reprezentanții autorităților de stat din domeniile afacerilor interne, sănătății, muncii, familiei și protecției sociale, ai Gărzii Naționale de Mediu, după caz.

Art. 30. - După primirea avizării, dispecerii de ramură din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul avizează conducătorii subunităților implicate în accidentul/incidentul produs sau în operațiunile de înlăturare a urmărilor produse și păstrează legătura cu conducătorii direcțiilor de specialitate din exploatare, infrastructură și comercial.

Art. 31. - 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. 32. - 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.3 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;
 - inspectorului de stat de serviciu de la structura centrală din cadrul ASFR;
 - personalului AGIFER care asigură continuitatea serviciului în cadrul structurii centrale;
- 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. 33. - (1) Serviciul Mișcare, Exploatare, Tehnic și Reparații Material Rulant sau dispecerul central din cadrul operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul informează ASFR și AGIFER, zilnic, până la ora 7.00 a fiecărei zile, cu privire la accidentele și incidentele, inclusiv cazurile/situațiile prevăzute la art.10 și art.11, produse în ultimele 24 de ore, de la ora 5.00 la ora 5.00.

(2) După primirea în scris a informațiilor prevăzute la alin.(1), inspectorul de stat 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.10 și art.11 se avizează potrivit prezentului regulament, până la ora 7.00, către 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, telefonic, conducerea operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul, compartimentul de siguranță a circulației și, în cazul faptelor care se încadrează la art.11, organele de poliție.

CAPITOLUL IV

Investigarea accidentelor și a incidentelor

SECȚIUNEA 1

Generalități

Art. 35. - Investigarea accidentelor și a incidentelor reprezintă un proces desfășurat în scopul îmbunătățirii siguranței feroviare și prevenirii accidentelor și incidentelor. Acest proces include strângerea și analiza informațiilor, stabilirea concluziilor, inclusiv determinarea cauzelor și, dacă este cazul, emiterea unor recomandări de siguranță.

Art. 36. – (1) Investigația este realizată independent de orice anchetă judiciară. Investigația nu are în vedere, în niciun caz, stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

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

Art. 37. - (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) Componenta comisiilor de investigare a accidentelor și incidentelor este prevăzută în anexa nr.4 la Regulament.

Art. 38. - Activitatea de investigare a tuturor accidentelor grave, produse pe rețeaua de transport pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul, așa cum sunt ele clasificate în prezentul regulament, se efectuează de către AGIFER.

Art. 39. - (1) AGIFER poate investiga și acele accidente sau incidente care, în condiții ușor diferite, ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiunile tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză ori convenționale europene.

(2) AGIFER decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o investigație a unui asemenea accident sau incident, ținând seama în decizia sa de următoarele:

- a) gravitatea accidentului sau incidentului;
- b) dacă face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;
- c) impactul său asupra siguranței feroviare;
- d) cereri ale administratorului de infrastructură, ale operatorilor de transport feroviar sau cu metroul, ale ASFR sau ale statelor membre ale Uniunii Europene.

Art. 40. - (1) Pentru accidentele prevăzute la art.8 grupa A pct.4 și pct.5 și grupa B pct.4 și pct.5 nu se efectuează investigație, în condițiile prezentului regulament. În aceste cazuri, se vor efectua toate celelalte activități privind: avizarea, prezentarea la locul producerii, luarea măsurilor pentru restabilirea circulației, stabilirea condițiilor de producere și înregistrarea în statistica care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul implicați.

(2) Condițiile în care au avut loc accidentele prevăzute la alin.(1) se consemnează în procesul verbal întocmit de către șeful stației împreună cu persoanele nominalizate în formularele de la anexele nr.5 sau 6 la Regulament, după caz. În cazurile în care, aceste accidente au dus la decesul a cel puțin unei persoane sau la vătămarea gravă a cinci sau mai multor persoane, o copie a acestui proces verbal va fi transmisă către AGIFER, în cel mai scurt timp posibil, prin grija Revizoratului General de Siguranța Circulației.

(3) Prin excepție de la prevederile alin.(1) investigația accidentelor prevăzute la art.8, grupa A, pct.4 și pct.5 și grupa B, pct.4 și pct.5 se poate realiza de către AGIFER în condițiile prevăzute la art.39.

(4) 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 și numai cu acceptul organelor de cercetare penală.

(5) Prin excepție de la prevederile alin.(1) în cazurile lovirilor 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 vătămăte sau pagube materiale, administratorul/gestionarul infrastructurii procedează la efectuarea investigației, în condițiile prezentului regulament, dacă investigația nu se efectuează de AGIFER.

(6) În situația în care, cu ocazia investigației unui incident/accident, sunt constatate acțiuni, situații sau fapte care, luate separat, pot fi încadrate, conform prevederilor de la Capitolul II, ca

incidente feroviare, acestea nu vor fi avizate separat, contribuția acestora urmând a fi analizată în cadrul raportului de investigare al evenimentului avizat inițial.

SECȚIUNEA a 2-a

Procedura de investigare a accidentelor și a incidentelor

Art. 41. - (1) 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 activități în legătură cu transportul feroviar sau 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 activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul, precum și de alte instituții abilitate.

(2) În exercitarea atribuțiilor de investigare a accidentelor și incidentelor feroviare, personalul de specialitate al AGIFER are drept de acces pe toate mijloacele de transport feroviar, în unitățile cu specific feroviar care funcționează sub autoritatea sau în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în unitățile operatorilor de transport feroviar și ale operatorilor de manevră feroviară, în unitățile administratorului și deținătorilor de infrastructură feroviară sau de linii ferate industriale, precum și în unitățile operatorilor economici care furnizează produse sau prestează servicii pentru calea ferată, pe baza legitimației speciale emise și în condițiile stabilite de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Art. 42. - (1) În realizarea investigației, AGIFER poate:

- a)** apela la specialiști din domeniul feroviar sau domenii conexe;
- b)** solicita efectuarea de încercări, analize, probe, teste, evaluări tehnice, operatorilor menționați la art.2, alin.(1) din prezenta hotărâre implicați în producerea accidentelor, de către unități specializate acreditate, costul acestora fiind suportat de către deținătorul mijlocului fix.

(2) Atunci când sunt solicitări potrivit prevederilor alin.(1) lit.b), operatorii economici menționați la art.2, alin.(1) din prezenta hotărâre vor da curs solicitării în cel mai scurt timp posibil.

Art. 43. - AGIFER informează Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, denumită în continuare ERA, cu privire la decizia de deschidere a unei investigații, în termenul și în condițiile prevăzute de art. 25 alin.(1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară.

Art. 44. - (1) Până la numirea comisiei de investigare, potrivit prevederilor prezentului Regulament, atribuțiile acesteia la locul producerii accidentului/incidentului sunt exercitate de către personalul AGIFER și/sau al operatorilor economici implicați, după caz.

(2) Membrii comisiei de investigare se prezintă la locul, data și ora stabilite de investigatorul principal.

(3) Conducerile operatorilor economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar implicați au următoarele obligații:

a) de a asigura prezența, în cel mai scurt timp, la locul producerii accidentului/incidentului a reprezentanților proprii;

b) de a comunica, în scris, în cel mai scurt timp posibil, revizorului de serviciu din revizoratul general de siguranță a circulației feroviare membrii din comisia de investigare, în urma solicitării investigatorului principal, atunci când investigarea nu se realizează de către AGIFER;

c) de a asigura prezentarea membrilor din comisia de investigare la locul, data și ora stabilite de către investigatorul principal.

(4) În cazul accidentelor și incidentelor produse pe rețeaua de transport cu metroul, care nu se investighează de către AGIFER, directorul general al operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul numește, prin decizie scrisă, investigatorul principal și membrii comisiei de investigare.

Art. 45. - În cazul accidentelor sau incidentelor, pentru care a fost declanșată procedura de investigare de către comisia prevăzută în anexa nr.4 la Regulament, iar AGIFER decide, ulterior, începerea unei acțiuni de investigare, activitatea acestei comisii încetează. În acest caz, investigatorul principal numit inițial transmite documentele aflate în lucru și probele ridicate până la acel moment investigatorului principal desemnat de către AGIFER.

Art. 46. - (1) În cazul producerii accidentelor grave, a accidentelor prevăzute la art.8, grupa A, pct.1, 2, 3 și 6 și a incidentelor prevăzute la art.9, grupa A, personalul desemnat din cadrul ASFR se deplasează la fața locului și furnizează informații conducerilor proprii, cu privire la gravitatea accidentului sau a incidentului și împrejurările de producere a acestuia.

(2) După transmiterea informațiilor prevăzute la alin.(1), 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 accidentelor/ incidentelor care nu sunt investigate de către AGIFER, ASFR poate verifica modul în care sunt respectate prevederile prezentului regulament referitoare la declanșarea și desfășurarea procedurii de investigare.

(4) După producerea unui accident sau incident ASFR poate propune atunci când este cazul ca măsură preventivă de urgență, adoptarea unei noi norme naționale sau modificarea/completarea unei norme naționale existente.

Art. 47. – (1) În cazul producerii unui accident sau incident personalul desemnat al operatorilor economici implicați se deplasează la fața locului și furnizează conducerii proprii informații cu privire la gravitatea accidentului sau a incidentului și împrejurările de producere a acestuia, potrivit prevederilor procedurilor proprii. La solicitarea reprezentanților ASFR și AGIFER, aceste informații vor fi furnizate și acestora.

(2) De asemenea, în cazul producerii accidentelor definite la art.7, alin.(1) lit.c), d), e) și f), personalul prevăzut la alin.(1) consemnează condițiile de producere ale acestor accidente într-un proces verbal. O copie a acestui proces verbal va fi transmisă către ASFR și AGIFER în cel mai scurt timp posibil.

(3) În cazul accidentelor produse în circulația trenurilor, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației, este obligatorie prezența la locul accidentului a conducerii operatorilor economici implicați în producerea accidentului.

Art. 48. – (1) În cazul accidentelor grave, precum și a accidentelor care implică deraieri sau coliziuni produse în circulația trenurilor, AGIFER asigură prezența la locul investigării, în cel mai scurt timp posibil, a personalului propriu.

(2) AGIFER poate decide îndrumarea personalului propriu la locul investigării și în cazul altor accidente/ incidente feroviare.

Art. 49. - (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. 50. - Până la sosirea reprezentanților AGIFER, în situațiile prevăzute de art.48, este interzisă modificarea stării de fapt rezultată în urma producerii accidentului/incidentului, decât dacă, prin intervenție s-ar evita un pericol care ar putea afecta viața, sănătatea persoanelor sau mediul. Modificarea stării de fapt, pentru orice altă situație, se face numai cu acordul prealabil al AGIFER.

Art. 51. - Personalul implicat în producerea accidentului/incidentului pe calea ferată sau pe rețeaua de transport cu metroul, șefii subunităților pe raza cărora s-a produs evenimentul, precum și personalul desemnat al operatorilor economici implicați trebuie să rămână la dispoziția comisiei de investigare, atât timp cât este necesar, prin grija agentului economic angajator.

Art. 52. - (1) Până la sosirea personalului prevăzut la art.44 alin.(1), în cazul unui accident/incident produs pe infrastructura feroviară publică, șeful stației sau înlocuitorul său, împreună cu șefii subunităților prezenți la locul producerii, efectuează următoarele activități, după caz:

- a) delimitează și iau măsuri de securizare a zonei de infrastructură feroviară cu relevanță în stabilirea cauzelor, după consultarea organelor de urmărire penală, dacă este cazul;
- b) fac primele constatări privind producerea acestuia, după care, încheie procesul-verbal de constatare preliminară;
- c) constată starea personalului implicat, efectuând proba alcooltest și, dacă sesizează faptul că un angajat având atribuții privind siguranța circulației mijloacelor de transport, intervenție sau manevră pe calea ferată se află sub influența alcoolului sau a altor substanțe psihoactive, solicită sprijinul organelor de poliție în vederea prelevării probelor biologice;
- d) iau primele declarații de la personalul implicat.

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

(3) 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 deține, în proprietate, în leasing sau cu chirie, linia ferată industrială sau, după caz, responsabilului cu siguranța circulației feroviare al acestuia.

(4) În cazul în care accidentul/incidentul s-a produs pe rețeaua de transport cu metroul, atribuțiile stabilite la alin.(1) și (2) revin responsabilului echipei care efectuează constatarea prealabilă.

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

Art.53 - (1) Pentru stabilirea împrejurărilor care au determinat producerea accidentului/incidentului, comisia de investigare examinează și verifică amănunțit toate aspectele care au legătură cu producerea acestuia 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, însușite prin semnătură de către reprezentanții operatorilor economici implicați, prezenți la locul producerii evenimentului.

(3) În cazul în care reprezentanții AGIFER sunt prezenți la locul evenimentului, activitățile de la alin.(1) se efectuează în prezența acestora. În această situație, documentele scrise, însușite de către reprezentanții operatorilor economici implicați vor fi de asemenea, semnate, și de către reprezentanții AGIFER.

Art. 54. - (1) Comisia de investigare a accidentului/incidentului audiază și/sau chestionează personalul feroviar implicat și eventualii martori, pentru stabilirea cauzelor și împrejurărilor producerii acestuia.

(2) Investigatorul principal poate convoca pentru audiere și/sau chestionare și alt personal aparținând operatorilor economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul implicați în producerea accidentului/incidentului.

Art.55. - (1) Toate informațiile furnizate de dispozitivele de înregistrare existente pe locomotivă/tren implicate în accidentul/incidentul investigat, precum și cele furnizate de echipamente de înregistrare a mesajelor verbale și a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului, se conservă prin grija deținătorului mijlocului fix și se predau comisiei de investigare, însoțite de documentul de interpretare a acestora.

(2) La solicitarea comisiei de investigare, deținătorii de echipamente de înregistrare, montate în zona producerii accidentului/ incidentului sau care pot oferi informații în legătură cu acesta, au obligația de a pune la dispoziție comisiei înregistrările respective.

(3) Deținătorului mijlocului fix dotat cu dispozitive de înregistrare are obligația de a asigura la locul producerii accidentului/incidentului echipamentul necesar pentru descărcarea și conservarea informațiilor prevăzute la alin.(1).

Art. 56. - 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.

Art. 57. - (1) Relațiile scrise ale persoanelor implicate în producerea accidentului/incidentului se efectuează în prezența investigatorului principal și/sau 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 chestionate 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. 58. - 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. 59. - Investigația se desfășoară într-un mod cât mai transparent, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să partajeze rezultatele, potrivit prevederilor legale.

Art. 60. - (1) În cazul accidentelor sau al incidentelor pentru care AGIFER ia decizia de deschidere a unei investigații, amplitudinea investigațiilor și procedura de urmat în desfășurarea acestora se stabilește de către AGIFER, ținând seama de principiile și obiectivele investigației, precum și de învățămintele preconizate a fi dobândite ca urmare a accidentului sau incidentului, pentru îmbunătățirea siguranței.

(2) În cadrul investigării, până la finalizarea raportului de investigare, AGIFER poate emite, în maximum 30 de zile de la data deschiderii investigației, o Notă ce conține principalele date preliminare referitoare la împrejurările producerii faptelor.

(3) Atunci când, pe baza informațiilor colectate în timpul investigației, AGIFER consideră că riscul de repetare a accidentului/incidentului investigat este foarte mare sau când există un pericol major asupra sănătății sau vieții, poate întocmi un raport preliminar care va conține și recomandări de siguranță. Acest raport va fi transmis ASFR și operatorilor economici implicați.

Art. 61. - (1) Finalizarea investigării se face prin întocmirea unui raport de investigare asupra accidentului/incidentului și stabilirea încadrării finale a accidentului/incidentului.

(2) Rapoartele de investigare întocmite de AGIFER respectă modelul prevăzut de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/572 al comisiei din 24 aprilie 2020 privind structura de raportare care trebuie urmată pentru rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare.

(3) În cazul accidentelor/incidentelor care nu sunt investigate de către AGIFER, rapoartele de investigare respectă modelul prevăzut în anexa nr.7 la prezentul Regulament.

(4) Raportul de investigare face parte din dosarul de investigare. Dosarul de investigare se întocmește într-un singur exemplar, trebuie să conțină piesele prevăzute în anexa nr.8 la prezentul Regulament, iar filele să fie numerotate.

Art. 62. - (1) Finalizarea investigării accidentelor și incidentelor, respectiv întocmirea raportului de investigare, se efectuează la următoarele termene:

a) în cazul investigațiilor desfășurate de AGIFER, în cel mai scurt timp posibil de la data producerii accidentului/incidentului, dar nu mai mult de 12 luni. În cazul în care raportul final nu poate fi publicat în termen de 12 luni, AGIFER publică o declarație intermediară potrivit prevederilor art. 24 alin.(3) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară.

b) în cazul celorlalte investigații, în cel mai scurt timp posibil de la data producerii accidentului/incidentului, dar nu mai mult de:

- 180 zile lucrătoare pentru accidente încadrate la art.8 Grupa A;
- 90 zile lucrătoare pentru accidente încadrate la art.8 Grupa B și incidente încadrate la art.9 Grupa A;
- 45 zile lucrătoare pentru incidente încadrate la art.9 Grupa B și Grupa C.

(2) Atunci când investigarea nu este efectuată de către AGIFER, depășirea termenului de finalizare a investigării accidentului/incidentului, cu precizarea motivului depășirii termenului, este solicitată conducătorului structurii teritoriale a ASFR pe raza căreia s-a produs accidentul/incidentul. Conducătorul structurii teritoriale a ASFR pe raza căreia s-a produs incidentul stabilește și aprobă, o singură dată, durata de depășire a termenului de finalizare a dosarului de investigare, durată care nu poate fi mai mare decât jumătate din perioada stabilită la alin.(1).

SECȚIUNEA a 3-a

Finalizarea dosarului de investigare a accidentelor/incidentelor
atunci când există divergențe între membrii comisiei de investigare

Art. 63. - (1) Atunci când există divergențe între membrii comisiei de investigare în legătură cu stabilirea cauzelor producerii accidentului/incidentului, investigatorul principal solicită opinia AGIFER. În acest scop, acesta transmite cererea scrisă, la care se anexează copia dosarului de investigare însoțită de motivarea membrilor comisiei de investigare cu privire la divergențele apărute.

(2) AGIFER analizează dosarul de investigare primit și, dacă este cazul, solicită documente și/sau informații suplimentare. De asemenea, AGIFER poate solicita inclusiv chestionarea membrilor comisiei de investigare.

(3) Solicitarea opiniei AGIFER se poate face în termen de maxim 5 zile lucrătoare de la expirarea termenului prevăzut la art.62, alin.(1), lit.b .

(4) Finalizarea raportului de investigare asupra accidentului/incidentului se face de către o altă comisie de investigare, stabilită conform anexei nr.4, având în vedere opinia AGIFER.

SECȚIUNEA a 4-a

Transmiterea rapoartelor

Art. 64. - (1) Rezultatul investigației accidentelor/ 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) Raportul de investigare emis de AGIFER se comunică părților prevăzute la art.24, alin.(4) din Ordonanța de Urgență nr.73/2019 privind siguranța feroviară, după caz.

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

Art. 65. - (1) O recomandare de siguranță formulată în raportul de investigare nu creează în niciun caz o prezumție de vinovăție sau de răspundere civilă/penală/administrativă pentru un accident sau incident.

(2) Recomandările de siguranță emise de către AGIFER sunt adresate ASFR și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate - ERA, altor organisme sau autorități din România sau altor state membre.

(3) Recomandările de siguranță sunt luate în considerare și, dacă este cazul, sunt urmate.

(4) Autoritățile și organismele naționale cărora AGIFER le-a adresat recomandări de siguranță raportează periodic, către AGIFER, cel puțin o dată la 6 luni, cu privire la măsurile luate sau planificate drept consecință a unei anumite recomandări.

Art. 66. - În cazul în care accidentul/incidentul nu este investigat de către AGIFER, după finalizarea investigării de către comisiile prevăzute în anexa nr. 4 la Regulament, investigatorul principal transmite ASFR, în cel mai scurt timp posibil, dar nu mai târziu de cinci zile lucrătoare, o copie a raportului de investigare, în vederea supravegherii respectării continue a obligațiilor legale așa cum este stabilit la art.17 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.73/2019 privind siguranța feroviară și operatorilor economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul, în vederea exercitării atribuțiilor legale.

Art. 67. – (1) Originalele dosarelor de investigare a accidentelor/incidentelor se păstrează la AGIFER 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 AGIFER, se păstrează la structurile organizatorice cu responsabilități privind siguranța circulației feroviare ale operatorilor economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul implicați în producerea accidentelor/incidentelor.

CAPITOLUL V

Înlăturarea urmărilor accidentelor și ale incidentelor

SECȚIUNEA 1

Înlăturarea urmărilor accidentelor și ale incidentelor pe infrastructura feroviară

Art. 68. - (1) Reprezentanții AGIFER, precum și cei ai autorităților/instituțiilor care se prezintă la locul accidentului/incidentului își desfășoară examinările potrivit prevederilor prezentului regulament, astfel încât să permită operatorilor economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul să acționeze pentru ca operațiunile de înlăturare a urmărilor produse de accident/incident și de restabilire a circulației trenurilor să poată începe în cel mai scurt timp posibil.

(2) Începerea operațiunilor de înlăturare a urmărilor produse de accident/incident și de restabilire a circulației trenurilor este permisă după obținerea acordului investigatorului principal și al organelor de urmărire penală, dacă este cazul.

Art. 69. - (1) Pentru accidente/incidente 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/incidente nu s-au produs pe infrastructura feroviară publică, atribuțiile prevăzute la alin.(1) revin conducătorului subunității operatorului economic care deține, în proprietate, în leasing sau cu chirie, linia ferată industrială sau responsabilului cu siguranța circulației feroviare.

Art. 70. - Pentru accidente/incidente 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. 71. - La solicitarea reprezentantului menționat la art.70, operatorii economici care desfășoară activități în legătură cu transportul feroviar sau cu metroul 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. 72. - (1) După efectuarea constatării prealabile, securizarea zonei și conservarea reperelor necesare investigării de către echipa de constatare prealabilă, reprezentanții AGIFER, precum și cei ai autorităților/instituțiilor care se prezintă la locul accidentului/ incidentului își desfășoară examinările în conformitate cu legislația în vigoare, astfel încât să permită începerea, în cel mai

scurt timp posibil, a operațiilor de înlăturare a urmărilor produse de accident/incident și de restabilire a circulației trenurilor de metrou.

(2) Începerea operațiunilor de înlăturare a urmărilor produse de accident/incident și de restabilire a circulației trenurilor de metrou este permisă după obținerea acordului investigatorului principal și al organelor de urmărire penală, dacă este cazul.

Art. 73. - Personalul care participă la lucrările de înlăturare a urmărilor nu părăsește locul producerii accidentului sau incidentului fără aprobarea dispecerului central.

CAPITOLUL VI

Evidența și statistica accidentelor și incidentelor

Art. 74. - (1) Administratorul de infrastructură feroviară, gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă, operatorii de transport feroviar, operatorul economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul, operatorii de manevră, 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 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.9 la Regulament.

(2) Acest registru se păstrează la structurile organizatorice cu responsabilități în siguranța feroviară care au personalitate juridică.

(3) Un extras din Registrul pentru evidența accidentelor și incidentelor prevăzut la alin.(1) se va transmite trimestrial către AGIFER până pe data de 10 a lunii următoare. Acest extras va cuprinde datele referitoare la accidente/incidente pentru care operatorii economici menționați la alin.(1) care a asigurat investigatorul principal și pentru care investigația a fost finalizată în perioada de referință.

Art. 75. - (1) Lunar, trimestrial, semestrial și anual, structurile organizatorice cu responsabilități în siguranța feroviară ale operatorilor economici menționați la art.74 alin.(1), care au personalitate juridică, întocmesc statistica accidentelor și incidentelor pe formularul-tip prevăzut în anexa nr.10 la Regulament.

(2) Un exemplar al evidențelor statistice prevăzute la alin.(1) se transmite structurilor teritoriale și centrale ale ASFR până pe data de 10 a lunii următoare.

Art. 76. - Pe baza statisticilor primite, ASFR întocmește periodic evidența și statistica accidentelor și incidentelor produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România.

Art. 77. - Furnizarea datelor statistice pentru Institutul Național de Statistică și pentru organismele feroviare internaționale privind accidente și incidente produse pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România se face numai de către ASFR.

CAPITOLUL VII

Dispoziții finale

Art. 78. - Utilizarea raportului de investigare sau a unor fragmente ale acestuia în alte scopuri decât cele referitoare la prevenirea producerii accidentelor feroviare și îmbunătățirea siguranței feroviare este inadecvată și poate conduce la interpretări eronate, care nu corespund scopului acestui document.

Art. 79. – La cererea scrisă a organelor de specialitate legal abilitate ale autorităților publice, rapoartele de investigare întocmite în urma producerii accidentelor și incidentelor pot fi puse la dispoziția acestora, în copie, potrivit reglementărilor legale.

Art. 80. - (1) Nerespectarea prevederilor art.12 alin.(4) și 25 alin.(3) constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 5.000 lei la 15.000 lei.

(2) Nerespectarea prevederilor art.41 alin.(1), art.50 și art.51, constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 5.000 lei la 15.000 lei.

(3) Prevederile alin.(1) și alin.(2) se aplică persoanelor fizice și/sau persoanelor juridice, după caz.

(4) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin.(1) se fac de către personalul ASFR, împuternicit prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

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

Art. 81. - Prevederile art.80 referitoare la contravenții se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 82. - Anexele nr.1-10 fac parte integrantă din prezentul regulament.

fig. 1 - formularul „Raport de Eveniment” – pagină

fig.1 - formularul „Raport de Eveniment” – contrapagină

¹ Formularul trebuie să fie în format A5, cuprins într-un carnet de minimum 50 de file.

² Se va completa denumirea operatorului economic de care aparține salariatul care completează formularul „Raport de eveniment”.

³ Se va completa, dacă este cazul, denumirea subunității de care aparține salariatul care completează formularul „Raport de eveniment”.

⁴ Se vor completa, dacă este cazul, datele solicitate privind operatorul economic căruia îi este adresat „Raportul de eveniment”, precum și ale persoanei care a primit formularul în cauză.

Model „FIȘA DE AVIZARE
a accidentului/ incidentului produs pe calea ferată”
SUCURSALA REGIONALA DE CĂI FERATE
REGULATORUL DE CIRCULAȚIE REGIONAL
FIȘA DE AVIZARE

a unui accident sau incident feroviar, precum și a altor situații prevăzute prin HG nr.

1	Nr. avizare/ confirmare	RCR	RRSCF	ASFR	AGIFER
				<i>e-mail</i>	<i>e-mail</i>
2	Ora primirii/transmiterii avizării				
	Data primirii/transmiterii avizării				
3	Funcția	Șef Tură RCR	Revizor central RGSCF	Inspector ASFR	Personal AGIFER
	(nume și prenume)				

4. Avizare operatori economici implicați:
5. Locul producerii: (linie curentă, km, stație etc.):.....;
6. Data și ora producerii: /;
7. Încadrarea preliminară:
8. Descrierea:
-
-
-
-
-
-
-
9. Locomotive avariate: Număr locomotivă:
10. Mecanic: Mecanic ajutor:
11. Șef manevră (șef tren): Manevrant vagoane (conductor tren)
- Subunitatea de care aparțin:
12. Vagoane avariate (număr) încărcate goale.....;
13. Numărul de înmatriculare al vagoanelor implicate:
14. Linii închise: de la ora la ora
15. Morți:; Răniți:
16. Mijloace de ajutor solicitate: (data, ora solicitării):;
17. Mijloace de ajutor îndrumate: (data, ora îndrumării):;
18. Avizarea reprezentanților teritoriali ai organelor din cadrul parchetelor, poliției, inspectoratului pentru situații de urgență, salvării, gărzii de mediu, etc.:
19. Alte mențiuni:

Șef Tură RCR,
(nume și prenume)
Semnătură

**Model „FIȘA DE AVIZARE
a accidentului/incidentului produs pe rețeaua de transport cu metroul”**

FIȘĂ DE AVIZARE

a unui accident sau incident feroviar,
precum și a altor situații prevăzute prin HG nr.

- ☐ Accident
☐ Incident
☐ Accident de muncă
☐ Început de incendiu; inundații
☐ Perturbații majore în circulația TEM (peste 15 minute)

(Se va bifa fapta în pătrățel)

Nr. de avizare/..... (data și ora transmiterii), dispecer central
.....

..... (numele, prenumele)
Avizarea reprezentanților Autorității de Siguranță Feroviară Române, Agenției de Investigare Feroviară Română, Parchetului, inspectoratului teritorial pentru protecția muncii, pompierilor, inspectoratului județean pentru situații de urgență etc.

.....
Data, ora producerii:

Locul (stația, linia curentă, relația, linia de manevră, depoul):

Fir

Mecanic, mecanic ajutor

Tren nr.trasa.....

Depășiri ale intervalului de circulație:

Încadrarea preliminară a accidentului/incidentului:

Descrierea:

Pagube materiale: DA/NU

Victime omenești: DA/NU

Material rulant afectat:

Linii închise:

Macazuri afectate:

Instalații scoase din funcțiune:

Personal din conducerea operatorului economic care desfășoară operațiuni de transport cu metroul
avizat: ora

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

Mijloace de ajutor solicitate:

Dispecer central,
(nume și prenume)
Semnătură

.....

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 sunt numiți de către directorul AGIFER.		La locul producerii evenimentului vor fi prezente conducerea operatorilor de transport implicați în producerea evenimentului și conducerea operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.
ACCIDENTE	Accidente pentru care AGIFER decide efectuarea investigării	Investigatorul principal și membrii comisiei de investigare sunt numiți de către directorul AGIFER.		La locul producerii evenimentului vor fi prezente conducerea operatorilor de transport implicați în producerea evenimentului și conducerea operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componența comisiei de investigare	Observații
	Accidente încadrate la art.8 grupa A pct.4 și 5 și grupa B pct.4 și 5 nu se efectuează investigare	Nu se procedează la investigarea acestor accidente, potrivit prevederilor prezentului regulament.		La locul producerii evenimentului vor fi prezenți șeful stației administratorului/ gestionarului de infrastructură și șefii subunităților implicate în cazul în care evenimentele sunt produse pe infrastructura feroviară sau șefii subunităților implicate în cazul în care acestea sunt produse pe rețeaua de transport cu metroul. Condițiile de producere ale acestor evenimente se consemnează în procesul verbal întocmit conform Anexei nr.5 sau 6. O copie a acestui proces verbal va fi transmisă către AGIFER în cel mai scurt timp posibil

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații
ACCIDENTE	Accidente încadrate la art.8 grupa A pct.1, 2 și 3, grupa B pct.1, 2 și 3 produse pe infrastructura feroviară publică	Investigatorul principal numește, în scris, comisia de investigare, după consultarea, în prealabil, cu conducătorii operatorilor de transport/de manevră /operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, implicați în producerea accidentului.	Investigator principal, numit de conducătorul structurii teritoriale din cadrul deținătorului de infrastructură publică pe a cărui rază de activitate s-a produs accidentul, poate fi: ▪ conducătorul structurii teritoriale cu responsabilități în siguranța circulației; ▪ în situații temeinic justificate, personal de specialitate din cadrul structurii teritoriale cu responsabilități în siguranța circulației. Membri: ▪ reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor de transport/de manevră implicați în producerea accidentului.	La locul producerii evenimentului vor fi prezenți, după caz, conducerea sau reprezentanții operatorilor de transport/ de manevră implicați în producerea evenimentului și conducerea/ reprezentantul operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații
	Accidente încadrate la art.8 grupa A pct.6 și grupa B pct.6 produse pe infrastructura feroviară publică	Investigatorul principal numește, în scris, comisia de investigare, după consultarea în prealabil cu conducătorii operatorilor de transport / de manevră / operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, implicați în producerea accidentului.	Investigator principal, numit de conducătorul operatorului de transport feroviar implicat în producerea accidentului, este conducătorul structurii cu responsabilități în siguranța circulației/responsabilul cu siguranța circulației. Membri: reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor de transport/ de manevră/ operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, implicați în producerea accidentului.	La locul producerii evenimentului vor fi prezenți, după caz, conducerea sau reprezentanții operatorilor de transport/ de manevră implicați în producerea evenimentului, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații
	Accidente încadrate la art.8 grupa A pct.1, 2, 3 și 6 și grupa B pct.1, 2, 3 și 6 produse pe rețeaua feroviară de transport cu metroul	Investigatorul principal și membrii comisiei de investigare sunt numiți de către directorul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul.	Investigator principal: conducătorul compartimentului de siguranța circulației trenurilor din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul Membri: revizori de specialitate și reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate de transport din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul și, după caz, specialiști de la alți agenți economici care au legătură cu accidentul.	La locul producerii accidentului (în funcție de urmările avute) va fi prezentă conducerea operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul implicat în producerea accidentului, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații
ACCIDENTE	Accidente încadrate la art.8 grupa A pct.1, 2, 3 și 6, grupa B pct.1, 2, 3 și 6 produse pe infrastructura feroviară privată	Investigatorul principal numește, în scris, comisia de investigare, după consultarea, în prealabil, cu conducătorii operatorilor de transport / de manevră / operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, implicați în producerea accidentului.	Investigator principal, numit de conducătorul deținătorului de infrastructură feroviară privată pe a cărui rază de activitate s-a produs accidentul, este: ▪ conducătorul structurii cu responsabilități în siguranța circulației/responsabilul cu siguranța circulației din cadrul deținătorului de infrastructură feroviară privată; ▪ în situații temeinic justificate, personal de specialitate din cadrul structurii mai sus amintite. ▪ Membri: reprezentanți de specialitate în domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor de transport/ de manevră implicați în producerea accidentului.	La locul producerii evenimentului vor fi prezenți reprezentanți ai operatorilor de transport implicați în producerea evenimentului și reprezentantul operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații
INCIDENTE	Incidente încadrate la art.9 grupa A și grupa B produse pe infrastructura feroviară publică	Investigatorul principal numește, în scris, comisia de investigare, după consultarea, în prealabil, cu conducătorii operatorilor de transport/ de manevră/ operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, implicați în producerea incidentului.	Investigator principal, numit de conducătorul structurii teritoriale din cadrul deținătorului de infrastructură publică pe a cărui rază de activitate s-a produs incidentul, poate fi: ▪ conducătorul structurii teritoriale cu responsabilități în siguranța circulației; ▪ în situații temeinic justificate, personal de specialitate din cadrul structurii teritoriale cu responsabilități în siguranța circulației. Membri: reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor de transport/ de manevră implicați în producerea incidentului.	La locul producerii evenimentului vor fi prezenți reprezentanți ai operatorilor de transport/ de manevră implicați în producerea evenimentului și reprezentantul operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații
	Incidente încadrate la art.9 grupa A și grupa B produse pe infrastructura feroviară privată	Investigatorul principal numește, în scris, comisia de investigare, după consultarea, în prealabil, cu conducătorii operatorilor de transport/ de manevră/ operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, implicați în producerea incidentului.	Investigator principal, numit de conducătorul deținătorului de infrastructură feroviară privată pe a cărui rază de activitate s-a produs incidentul, este: ▪ conducătorul structurii cu responsabilități în siguranța circulației/ responsabilul cu siguranța circulației din cadrul deținătorului de infrastructură feroviară privată; ▪ în situații temeinic justificate, personal de specialitate din cadrul structurii mai sus amintite. Membri: reprezentanți de specialitate în domeniile de activitate feroviară din cadrul operatorilor de transport/ de manevră implicați în producerea incidentului.	La locul producerii evenimentului vor fi prezenți reprezentanți ai operatorilor de transport/ de manevră implicați în producerea evenimentului și reprezentantul operatorului economic pe a cărui infrastructură feroviară s-a produs, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor

Clasificarea accidentelor și incidentelor		Numirea comisiei de investigare	Componenta comisiei de investigare	Observații
	Incidente încadrate la art.9 grupa A și grupa B produse pe rețeaua feroviară de transport cu metroul	Investigatorul principal și membrii comisiei de investigare sunt numiți de către directorul care coordonează activitatea de exploatare.	Investigator principal: conducătorul compartimentului de siguranța circulației trenurilor/ revizor de specialitate din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul Membri: revizori de specialitate și reprezentanți de specialitate din domeniile de activitate de transport din cadrul operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul și, după caz, specialiști de la alți agenți economici care au legătură cu incidentul.	La locul producerii accidentului (în funcție de urmările avute) vor fi prezenți reprezentanți ai operatorului economic care efectuează operațiuni de transport cu metroul, pentru luarea măsurilor de înlăturare a urmărilor și de redeschidere a circulației.
	Alte incidente care ar putea afecta siguranța operațiunilor feroviare - art. 9 grupa C	Investigarea se face de către personal numit de angajatorul personalului implicat în producerea incidentului.		

- 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 componenta inițială, la propunerea investigatorului principal.

PROCES VERBAL
în cazul accidentelor la trecerile la nivel

Întocmit la data de /..... /....., ora ... : ..., în stația/ halta de mișcare, cu ocazia stabilirii condițiilor în care a avut loc accidentul produs la trecerea la nivel cu calea ferată situată la km + de șeful stației (*denumirea subunității și nume prenume*), împreună, după caz, cu:

(*denumirea subunității și nume prenume*)

- șeful secției / districtului L
- șeful secției CT / districtului SCB
- mecanic de locomotivă
- șeful de tren / șef manevră
- reprezentantul poliției

1. Data producerii accidentului: /..... /.....
2. Ora producerii: :
3. Secția de circulație:
4. Administratorul de infrastructură /gestionarul de infrastructură neinteroperabilă/ proprietarul LFI
5. Între stațiile/ haltele de mișcare: - stația/ halta de mișcare, cap X/Y /
6. Km + linia ferată industrială
7. Linie: simplă/dublă;
8. Dotare trecere la nivel:
 - a. indicatoare rutiere: DA / NU
 - b. barieră mecanică: DA / NU
 - c. instalație tip SAT: DA / NU
 - d. instalație tip BAT: DA / NU
 - cu semibariere simple,
 - cu semibariere duble;
9. Starea indicatoarelor rutiere de la trecerea la nivel:
.....
10. Starea de funcționare a barierei mecanice sau instalației automate de semnalizare rutieră cu/fără semibariere:.....
.....
11. Mecanicul a observat vehiculul rutier : DA / NU (în caz negativ se va menționa cauza)
.....
12. Mecanicul a dat semnale acustice la apropierea de trecerea la nivel: DA / NU
13. Mecanicul a luat măsuri de frânare a trenului pentru evitarea impactului: DA / NU
14. Impactul s-a produs:
 - a. la intrarea vehiculului rutier în pasaj: DA / NU
 - b. prin lovirea vehiculului/ lelor feroviar/e de către vehiculul rutier DA / NU
 - c. la ieșirea vehiculului rutier din pasaj: DA / NU
 - d. când vehiculul rutier staționa în pasaj: DA / NU
15. Denumire și tip drum:
16. Nr. tren / convoi manevră:
17. Operatorul feroviar implicat:

18. Vehicul rutier lovit:(tip, marcă, nr.de înmatriculare);
19. Condiții meteo:
 Cer: senin/ parțial acoperit/ acoperit;
 Precipitații: NU/ DA (se va preciza tipul: ploaie/ lapoviță/ ninsoare);
20. Carosabilul: uscat, umed, acoperit cu gheață/ acoperit cu zăpadă;
21. Nr. persoane rănite:, din care:
 a. din vehiculul rutier:;
 b. din tren / convoi manevră:;
 c. alte persoane:, se specifică calitatea acestora (utilizator al trecerii la nivel, martor, etc.);
22. Nr. persoane decedate:, din care:
 a. Din vehiculul rutier:;
 b. Din tren / convoi manevră:;
 c. Alte persoane:, se specifică calitatea acestora (utilizator al trecerii la nivel, martor, etc.);
23. Avarii și pagube rezultate în urma accidentului:
 a. la vehiculele feroviare:

 b. la linii:

 c. la instalații:

 d. la vehiculul rutier:

 e. afectarea mediului.....
24. Autoritățile publice avizate / solicitate pentru intervenție (inclusiv Serviciul Unic de Urgență 112):

25. Alte mențiuni, inclusiv observații privind funcționalitatea trecerii la nivel cu calea ferată:

Semnăturile celor care au întocmit prezentul proces verbal:

- șeful stației
- șeful secției/districtului L
- șeful secției CT / districtului SCB
- mecanic de locomotivă
- șeful de tren / șef manevră
- reprezentantul poliției

** - în situațiile prevăzute la art.40, alin.(4) în care mecanicul de locomotivă / șeful de tren / șeful de manevră nu pot participa acest lucru va fi menționat în procesul verbal*

PROCES VERBAL
în cazul accidentărilor de persoane care implică material rulant în mișcare

Întocmit la data de /..... /....., ora ... : ..., în stația / halta de mișcare, cu ocazia stabilirii condițiilor în care a avut loc accidentul feroviar produs la km + prin lovirea de persoane ce a implicat material rulant în mișcare, de șeful stației (*denumirea subunității și nume prenume*), împreună, după caz, cu:

(*denumirea subunității și nume prenume*)

- mecanicul de locomotivă*
 - șeful de tren / șeful manevră*
 - reprezentantul poliției
1. Data producerii accidentului: /..... /.....
 2. Ora producerii: :
 3. Secția de circulație:
 4. Administratorul de infrastructură/ gestionarul de infrastructură neinteroperabilă/ proprietarul LFI
 5. Între stațiile/haltele de mișcare: - / Stația/halta de mișcare, cap X/Y / linia ferată industrială
 6. Km +
 7. Linie: simplă/dublă;
 8. Mecanicul a observat persoana lovită: DA/ NU
 9. Mecanicul a sesizat intenție de suicid: DA/ NU
 10. Mecanicul a dat semnale acustice la apropierea de persoana implicată: DA / NU
 11. Mecanicul a luat măsuri de frânare a trenului: DA / NU
 12. Impactul s-a produs:
 - a. prin lovire de un vehicul feroviar: DA/ NU
 - b. prin lovirea de un obiect atașat la un vehiculul feroviar ori care s-a desprins din vehiculul respectiv DA/ NU
 - c. prin căderea persoanei dintr-un vehicul feroviar: DA/ NU
 - d. prin lovire de obiecte desprinse în timpul călătoriei la bordul vehiculelor DA/ NU
 - e. alte situații
 13. Nr. tren / convoi manevră implicat:
 14. Nr. vehicul feroviar implicat:
 15. Operatorul feroviar implicat:
 16. Condiții meteo:
Cer: senin/ parțial acoperit/ acoperit;
Precipitații: NU/ DA (se va preciza tipul: ploaie/ lapoviță/ ninsoare);
 17. Nr. persoane decedate:, din care: se specifică calitatea acestora (salariați feroviari, salariați ai contractorilor, călător, alte persoane);

18. Nr. persoane rănite:, din care: se specifică calitatea acestora (salariați feroviari, salariați ai contractorilor, călători, alte persoane);

19. Persoana lovită:

- a. a traversat liniile prin loc nepermis DA/ NU;
- b. se afla în zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice căii ferate fără a fi autorizată în acest sens DA/ NU;
- c. a încercat să se urce / coboare din mers în tren DA/ NU;
- d. a încercat să se urce / coboare în tren în zonă dotată cu peron DA/ NU;
- e. se afla în timpul procesului de lucru în zona în care a avut loc accidentul DA/ NU
- f. încerca să sustragă / sustrăgea piese, subansamble aferente liniilor CF/ instalațiilor feroviare / materialului rulant DA/ NU;
- g. alte situații relevante în legătură cu persoana lovită

20. Scurtă descriere a accidentului:
.....
.....

21. Autoritățile publice avizate / solicitate pentru intervenție (inclusiv serviciul unic de urgență 112):
.....
.....
.....

22. Alte mențiuni (observații privind starea căilor de acces, etc.):
.....
.....
.....

Semnăturile celor care au întocmit prezentul proces verbal:

- șeful stației
- mecanicul de locomotivă
- șeful de tren / șeful de manevră
- reprezentantul poliției

** - în situațiile prevăzute la art.40, alin.(4) în care mecanicul de locomotivă / șeful de tren / șeful de manevră nu pot participa acest lucru va fi menționat în procesul verbal*

CONȚINUTUL PRINCIPAL
al raportului de investigare asupra accidentelor/ incidentelor

(1) Rezumat

Rezumatul este o parte integrantă a raportului și trebuie să fie suficient de explicit încât să poată fi citit în lipsa oricărui alt context.

El trebuie să ofere o prezentare generală a datelor de bază ale accidentului sau incidentului:

- scurtă descriere a evenimentului;
- când, unde și cum s-a întâmplat;
- o concluzie privind factorii identificați (cauzali, contributivi și/ sau sistemici);
- o concluzie privind consecințele evenimentului.

Rezumatul trebuie să menționeze toți factorii (cauzali, contributivi și/ sau sistemici) identificați în urma investigației. Dacă este cazul, rezumatul trebuie să enumere recomandările privind siguranța și destinatarii acestora.

(2) Fapte imediate ale accidentului/ incidentului

a. 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.

b. 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.

c. 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.

d. Circumstanțe externe:

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

(3) Înregistrarea investigațiilor și a anchetelor

a. Concluzii rezultate din mărturiile (sub rezerva protecției identității persoanelor):

- personalului feroviar, inclusiv contractanți;
- altor martori.

b. 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.

c. 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.

d. 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.

e. 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.

f. 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.

g. Evenimente anterioare cu caracter similar.

(4) Analiză și concluzii

a. Descriere finală a lanțului de evenimente:

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

b. Interpretare și analiză:

- analiza faptelor stabilite la pct.(3), cu scopul de a trage concluzii cu privire la factorii care au condus la producerea accidentului/incidentului.

c. Concluzii:

Concluziile trebuie să rezume identificarea factorilor cauzali și contributivi ai accidentului sau incidentului, inclusiv factorii sistemici, atât imediați, cât și mai complecși, precum și măsurile de siguranță lipsă sau inadecvate pentru care se recomandă măsuri compensatorii. În plus, ele trebuie să se refere la capacitatea organizațiilor implicate de a aborda aceste aspecte prin intermediul sistemelor lor de management al siguranței, pentru a preveni viitoare accidente și incidente.

Acestea vor cuprinde, în final, toți factorii identificați în urma procesului de analiză a accidentului/incidentului, și anume:

- factori cauzali;
- factori contributivi;
- factori sistemici.

d. Observații suplimentare:

- deficiențe și lacune constatate în cursul investigației, dar fără relevanță pentru concluziile privitoare la factorii care au condus la producerea accidentului/incidentului.

(5) Măsuri care au fost luate

Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului.

(6) Propuneri pentru îmbunătățirea siguranței

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 preliminară 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 alcooltest 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.** Documente prin care părțile implicate au comunicat valoarea estimată a pagubelor produse în urma accidentului/incidentului;
- 7.** Schițele, fotografiile, înregistrările video și /sau audio referitoare la accident/incident, dacă este cazul;
- 8.** Foaia de parcurs a materialului rulant motor;
- 9.** Benzile/Fișierele rezultate în urma descărcării informațiilor stocate de instalațiile de înregistrare a parametrilor materialului rulant și procesele-verbale de citire/interpretare 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;
- 11.** Fișierele rezultate în urma descărcării informațiilor stocate de instalațiile de management al traficului feroviar și procesele-verbale de interpretare a acestora;
- 12.** 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;
- 13.** 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;
- 14.** Fișele pentru accidentați (răniți, morți), întocmite de către unitatea medicală care a constatat starea victimelor;
- 15.** 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;
- 16.** Actul de numire a membrilor comisiei de investigare a accidentului/incidentului;
- 17.** Orice alte documente referitoare la investigarea accidentului/incidentului.

REGISTRU DE EVIDENȚĂ
a accidentelor și incidentelor produse pe calea ferată

NR. CRT.	AVIZARE			DESCRIEREA PE SCURT ȘI ÎNCADRAREA		DATA FINALIZĂRII INVESTIGAȚIEI	FACTORI ȘI PROPUNERI PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI			
	Data și numărul telegramei	Data și locul producerii		Încadrarea inițială/ finală	Descrierea pe scurt		Factorii cauzali	Factori contributivi	Factori sistemici	Propuneri pentru îmbunătățirea siguranței
		Data	Locul							
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

→
continuare

URMĂRI																	NR. DOSARULUI DE INVESTIGARE
MORȚI			RĂNIȚI			PAGUBE (LEI)											
Călători	Personal feroviar	Alte persoane	Călători	Personal feroviar	Alte persoane	Locomotive		Vagoane		Alte vehicule	Linii și instalații	Întârzieri trenuri	Cost intervenție	Mărfuri	Mediu	Total	
						Nr.	Lei	Nr.	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28

REGISTRUL DE EVIDENȚĂ
a accidentelor și incidentelor produse la metrou

NR. CRT.	NUMĂR AVIZARE	DATA ȘI ORA	LOCUL UNDE S-A PRODUS	ÎNCADRAREA ACCIDENTULUI SAU INCIDENTULUI	DESCRIEREA	ÎNCHIDERI CIRCULAȚIE	DATA FINALIZĂRII INVESTIGAȚIEI	FACTORI ȘI PROPUNERI PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI				URMĂRI			NR. DOSARULUI DE INVESTIGARE
								Factori cauzali	Factori contributivi	Factori sistemici	Propuneri pentru îmbunătățirea siguranței	Morți	Răniți	Pagube (lei)	
0	1	2	3	4	5	6	6	7	8	9	10	11	12	13	14

RAPORT STATISTIC
privind accidentele și incidentele produse în
luna/ trimestrul/semestrulanul

Accidente și incidente		Încadrarea accidentelor și a incidentelor	Locul unde s-a produs			Consecințe														
			în circulația trenurilor	la manevră	Total	Pagube în lei								Morți			Răniți			
						Locomotive		Vagoane		Alte vehicule	Linie și instalații	Întârzieri de trenuri	Cost intervenție	Mărfuri	Călători	Personal feroviar	Alte persoane	Călători	Personal feroviar	Alte persoane
						Nr.	Lei	Nr.	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei	Lei						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Accidente grave art.7 alin.(2) lit. a)		1																		
		2																		
Total accidente grave																				
Accidente art.8	Accidente produse în circulația trenurilor grupa A	1																		
		2																		
		3																		
		4																		
		5																		
		6																		
		7																		
	Total accidente în																			

	circulație																		
	Accidente produse la manevră grupa B	1																	
		2																	
		3																	
		4																	
		5																	
		6																	
	7																		
Total accidente la manevră																			
Total accidente																			
Incidente art.9	Incidente produse în circulația trenurilor grupa A	1																	
		2																	
		3																	
		4																	
		5																	
		6																	
		7																	
		8																	
		9																	
		10																	
		11																	
		12																	
	Total incidente în circulație																		
	Incidente produse în	1																	
2																			

	activitatea de manevră grupa B	3																		
		4																		
		5																		
	Total incidente la manevră																			
	Alte incidente care ar putea afecta siguranța feroviară grupa C	1																		
		2																		
		3																		
		5																		
		6																		
		7																		
		8																		
		9																		
		10																		
		11																		
		12																		
		13																		
		14																		
		15																		
		16																		
		17																		
	18																			
	Total alte incidente																			
Total incidente																				
Total general																				