

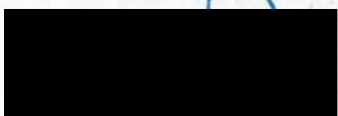


Autorizare pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe în conformitate cu alineatul (1), articolul 17 din Hotărârea Guvernului nr.108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar

APROBAT,
Director General
Petru BOGDAN



AVIZAT,
Director DLFAS
Doru Cătălin TOADER



Data intrării în vigoare 28.11.2024

Elemente de identificare	Modificare			
	1	2	3	4
Pagina				
Paragraf				
Capitol				
Numele, prenumele, semnătura persoanei care a operat modificarea				
Data operării modificării				

Elaborat	Nume și prenume	Semnătură	Verificat	Nume și prenume	Semnătură
	TOMOIAGA OVIDIU			BARTAC TOMIHA	

**CUPRINS**

Preambul – Procedura de autorizare

Scopul ghidului

1. Cadrul legislativ

- 1.1. Legislația europeană și națională
- 1.2. Norme – Standarde

2. Definiții și Prescurtări

- 2.1. Definiții din surse de reglementare
- 2.2. Prescurtări

3. Despre punerea în funcțiune a subsistemelor structurale fixe

- 3.1. Cerințele care decurg din Directiva (UE) 2016/797 privind Interoperabilitate sistemului feroviar în UE și din HG nr.108/2020
- 3.2. Cerințe esențiale
- 3.3. Respectarea altor reglementări care decurg din Tratatul UE
- 3.4. Respectarea prezumției de conformitate
- 3.5. Impactul proiectului asupra SMS al administratorului infrastructurii
- 3.6. Valabilitatea autorizației de punere în funcțiune a instalațiilor fixe
- 3.7. Alte autorizări necesare
- 3.8. Condiții și limite de utilizare a subsistemului

4. Etapele preliminare pentru depunerea cererii de autorizație pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe

- 4.1. Stabilirea categoriei de lucrări
- 4.2. Evaluarea semnificației unei modificări (schimbări) datorat unui proiect
- 4.3. Proceduri de aplicat
- 4.4. Dosarul de Prezentare a Proiectului – DPP

5. Etapele procedurale pentru eliberarea autorizație pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe

- 5.1. Dovezile necesare pentru aprobarea unei cereri de autorizare
- 5.2. Procesul DDS – DPS – DS
- 5.3. Dosarul de Definiție a Siguranței – DDS
- 5.4. Dosarul(ele) Preliminar(e) de Siguranță – DPS
- 5.5. Dosarul de Siguranță – DS
- 5.6. Cazurile speciale de autorizare

6. Etapele procedurale pentru eliberarea autorizației

- 6.1. Cerere de a autorizației pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe
- 6.2. Trimiterea Dosarului
- 6.3. Evaluarea detaliată a dosarului
- 6.4. Suspendarea evaluării dosarului la cererea solicitantului
- 6.5. Acordarea APFSS
- 6.6. Gestionarea restricțiilor operaționale emise în timpul unui APFSS
- 6.7. Reevaluarea / Contestația deciziei ASFR
- 6.8. Comunicarea cu ASFR în timpul evaluării cererii
- 6.9. Despre procesul de verificare „CE” pentru subsisteme

**6.10. Implementarea componentelor/sistem-elor electronice de siguranță**

ANEXA 1 – DPP și Fișa cu informații despre proiect

ANEXA 2 - Dosarul de Definiție a Siguranței – DDS

ANEXA 3 - Dosarul de Proiectare a Siguranței - DPS

ANEXA 4 - Dosarul de Siguranță - DS

ANEXA 5 - Dosarul Tehnic de Siguranță - DTS

SCOPUL GHIDULUI

ASFR, în conformitate cu art. 17, alin. (3) din H.G. nr.108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, furnizează orientări detaliate și pune la dispoziția solicitanților, în mod gratuit, un document de îndrumare. Documentul de îndrumare este acest ghid care cuprinde informații generale și/sau specifice pentru orientare cu privire la autorizarea pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe.












Ghidul se publică pe pagina de web a Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR și anume www.sigurantaferoviara.ro → LICENȚE / AUTORIZARE → GHIDURI

1. CADRUL LEGISLATIV

1.1 LEGISLAȚIE EUROPEANĂ ȘI NAȚIONALĂ

Indicativ	Denumirea actului juridic
 [EU-01]	DIRECTIVA 2012/34/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european
 [EU-02]	DIRECTIVA (UE) 2016/798 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară
 [EU-03]	DIRECTIVA (UE) 2016/797 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană
 [EU-04]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 402/2013 AL COMISIEI din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009
 [EU-05]	REGULAMENTUL (UE) NR. 1315/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE
 [EU-06]	REGULAMENTUL (UE) NR. 1299/2014 AL COMISIEI din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană
 [EU-07]	REGULAMENTUL (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă
 [EU-08]	REGULAMENTUL (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar
 [EU-09]	REGULAMENTUL (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „siguranța în tunelurile feroviare” a sistemului feroviar din Uniunea Europeană
 [EU-10]	REGULAMENTUL (UE) 2016/796 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004
 [EU-11]	REGULAMENTUL (UE) 2016/919 AL COMISIEI din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană
 [EU-12]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2023/1695 AL COMISIEI din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919

**Autorizare pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe în conformitate cu articolul 17, alineatul (1) din Hotărârea Guvernului nr.108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar**







	[EU-13]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/6 AL COMISIEI din 5 ianuarie 2017 privind planul de implementare la nivel european a Sistemului european de management al traficului feroviar
	[EU-13]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/764 AL COMISIEI din 2 mai 2018 privind taxele și sumele de bani care trebuie plătite Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate și condițiile de plată a acestora
	[EU-14]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/867 AL COMISIEI din 13 iunie 2018 de stabilire a regulamentului de procedură al comisiei (comisiilor) pentru soluționarea contestațiilor a(le) Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate
	[EU-15]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/250 AL COMISIEI din 12 februarie 2019 privind modelele de certificate și de declarații „CE” pentru subsistemele și pentru elementele constitutive de interoperabilitate feroviare, modelul de declarație de conformitate cu un tip de vehicul feroviar autorizat și procedurile de verificare „CE” a subsistemelor în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 201/2011 al Comisiei
	[EU-16]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/773 AL COMISIEI din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE
	[EU-17]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/776 AL COMISIEI din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei.
	[EU-18]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/777 AL COMISIEI din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE
	[EU-19]	REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/424 AL COMISIEI din 19 martie 2020 privind transmiterea către Comisie a informațiilor referitoare la neaplicarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797
	[EU-20]	DECIZIA COMISIEI din 5 iunie 2009/460/CE privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului
	[EU-21]	DECIZIA COMISIEI din 23 aprilie 2012/226/UE privind al doilea set de obiective de siguranță comune în ceea ce privește sistemul feroviar
	[EU-22]	DECIZIA COMISIEI din 9 noiembrie 2010/713/UE privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului
	[EU-23]	DECIZIA (UE) 2018/2022 A COMISIEI din 17 decembrie 2018 de întocmire a unei liste de experți calificați pentru comisiile pentru soluționarea contestațiilor ale Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate
	[EU-24]	DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/453 A COMISIEI din 27 martie 2020 privind standardele armonizate pentru produse feroviare elaborate în sprijinul



		Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate
	[EU-25]	RECOMANDAREA COMISIEI din 5 decembrie 2014/897 privind aspecte legate de punerea în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivelor 2008/57/CE și 2004/49/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului
	[EU-26]	ERA/ERTMS/033281- v.4.0 - INTERFACES BETWEEN CONTROL-COMMAND AND SIGNALLING TRACKSIDE AND OTHER SUBSYSTEMS
	[RO-01]	LEGE nr. 202 din 4 noiembrie 2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european
	[RO-02]	ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 73 din 6 decembrie 2019 privind siguranța feroviară
	[RO-03]	HOTĂRÂREA GUVERNULUI nr. 108/04.02.2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar
	[RO-04]	OMTIC nr. 232 din 4 februarie 2020 pentru eliberarea autorizației de siguranță administratorului/gestionarilor de infrastructură feroviară din România

În ghid se utilizează indicativul documentului.

1.2 NORME – STANDARDE – GHIDURI – METODOLOGII

	[ST-01]	EN 50126
	[ST-02]	EN 50128
	[ST-03]	EN 50129
	[GH-01]	Ghid de aplicare a Regulamentului Comisiei privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea riscului prevăzută la articolul 6, alineatul (3), litera (a) din Directiva privind siguranța feroviară elaborat de către ERA,
	[GH-02]	Ghid pentru evaluarea riscului în activitatea de transport feroviar/administrare/gestionare a infrastructurii feroviare neinteroperabile redactată de către ASFR
	[MT-03]	Metodologia pentru evaluarea efectuată de ASFR privind aplicarea procesului de management al riscului descris în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009, în cazul schimbărilor din sistemul feroviar național



2. DEFINIȚII și PRESCURTĂRI

2.1 . Definiții din surse de reglementare

Termen	Definiție	Sursa legislativă
<i>Instalații fixe</i>	Subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură	[RO-03] articol 2, alin. (1)
<i>Subsistem</i>	Diviziune a sistemului feroviar	[RO-03] Anexa nr.3, punctul 1
<i>Subsistem din domeniul structural</i>	Infrastructură, energie, control - comandă și semnalizare terestre	[RO-03] Anexa nr.3, punctul 1, b)
<i>Subsistemul infrastructură</i>	Linia de cale ferată, macazurile, trecerile de nivel, lucrările de artă - poduri, tuneluri și altele asemenea, elementele stațiilor de cale ferată care au legătură cu transportul feroviar - inclusiv intrările, peroanele, zonele de acces, spațiile de servicii, toaletele și sistemele de informare, precum și caracteristicile lor de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă, echipamentele de siguranță și de protecție	[RO-03] Anexa nr.3 punctul 2.1.
<i>Subsistemul energie</i>	Sistemul de electrificare, inclusiv liniile aeriene și componentele terestre ale sistemului de măsurare a consumului de energie electrică, precum și sistemul de tarifare	[RO-03] Anexa nr.3, punctul 2.2.
<i>Subsistemul Control - comandă și semnalizare terestre</i>	Toate echipamentele terestre necesare pentru a asigura siguranța și pentru a comanda și controla mișcările trenurilor autorizate să circule în rețea	[RO-03] Anexa nr.3 punctul 2.3.
<i>Caz special</i>	orice parte a sistemului feroviar care necesită includerea unor dispoziții speciale în S.T.I., în mod temporar sau definitiv, din cauza constrângerilor geografice, topografice, de mediu urban sau de compatibilitate cu sistemul existent, în special, linii și rețele de cale ferată izolate de rețeaua Spațiului Economic European, gabaritul, ecartamentul sau spațiul dintre liniile de cale ferată și vehiculele destinate exclusiv utilizării locale, regionale sau istorice, precum și vehiculele provenite din țări terțe sau destinate acestora;	[RO-03] articol 2 punctul 4 sau [EU-03] articol 2 punctul 13
<i>„Declarație intermediară de verificare”</i>	documentul întocmit fie de organismul notificat ales de solicitant, în cazul cerințelor STI, fie de un organism desemnat, în cazul cerințelor care decurg din normele naționale, care înregistrează rezultatele unei etape a procedurii de verificare;	[EU-15] articol 2
<i>Certificat „CE” de aptitudine pentru utilizare</i>	certificatul eliberat pentru un element constitutiv de interoperabilitate de către organismul notificat cu privire la adecvarea pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate luat în considerare în mediul său feroviar;	[EU-15] articol 2
<i>Certificat „CE” de conformitate</i>	certificatul eliberat pentru un element constitutiv de interoperabilitate de către organismul notificat cu privire la conformitatea unui element constitutiv de interoperabilitate, luat în considerare în mod izolat, cu specificația tehnică a Uniunii care trebuie respectată;	[EU-15] articol 2
<i>Certificat „CE” de verificare</i>	certificatul eliberat pentru un subsistem de organismul notificat doar cu privire la verificarea conformității cu STI-urile relevante	[EU-15] articol 2
<i>„Certificat de verificare”</i>	certificatul eliberat pentru un subsistem fie de organismul	[EU-15]



Autorizare pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe în conformitate cu articolul 17, alineatul (1) din Hotărârea Guvernului nr.108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar

	notificat, fie de organismul desemnat, cu privire la verificarea conformității cu STI-urile relevante sau, respectiv, cu normele naționale relevante, de la etapa de proiectare până la etapa de recepție înainte de introducerea pe piață sau darea în exploatare a subsistemului, care include verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat;	articol 2
Componentă critică pentru siguranță	Componentă a echipamentelor sau ansamblu de echipamente incluse în infrastructura feroviară care contribuie la menținerea permanentă a siguranței traficului, personalului, utilizatorilor și terților precum și la protecția mediului, în condiții nominale de utilizare sau în alte condiții previzibile în mod rezonabil, în special în modul degradat	
Componenta de interoperabilitate	Orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau set complet de echipamente încorporate sau destinate a fi încorporate într-un subsistem, determinate de specificațiile tehnice de interoperabilitate, de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar. Acest termen include obiecte materiale sau imateriale.	
Constrângere exportată	Pericole și cerințe de siguranță asociate care nu pot fi controlate de un singur actor și comunicate unui alt actor relevant, în scopul găsirii în comun a unei soluții adecvate.	[EU-04] Anexa I Articol 4.2.
Pus în funcțiune	Înseamnă toate operațiunile prin care un subsistem structural este pus în starea de funcționare proiectată care integrează cerințele esențiale, iar „dat/pus în exploatare (operațională)” înseamnă că subsistemul structural este funcțional și poate fi utilizat de către alții participanți în activitatea de transport feroviar.	
Partea care înaintează propunerea	Înseamnă una dintre entitățile următoare: (a) o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură care implementează măsuri de control al riscurilor în conformitate cu articolul 4 din Directiva 2004/49/CE; (b) o entitate responsabilă cu întreținerea care implementează măsuri în conformitate cu articolul 14a alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE; (c) o entitate contractantă sau un producător care invită un organism notificat să aplice procedura de verificare „CE” în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE sau un organism desemnat în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din directiva respectivă; (d) un solicitant al unei autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor structurale;	[EU-04] Articol 3 Pct. 11



2.2 Prescurtări

ASFR	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română
S	Solicitant
APFSS	Autorizație de punere în funcțiune subsistem structural
DDS	Dosar de Definiție a Siguranței
DPP	Dosar de Prezentare a Proiectului
DPS	Dosar Preliminar de Siguranță
DS	Dosar de Siguranță
Ghid	Ghidul pentru eliberarea autorizației de punere în funcțiune
Agenția	Agenția Europeană pentru Căile Ferate (ERA)
NoBo	Notified Body – Organism Notificat
DeBo	Designated Body – Organism Desemnat
SMS	Sistem de management al siguranței
STI	Specificație Tehnică de Interoperabilitate
HG	Hotărârea Guvernului nr. 108/04.02.2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar
AI	Administrator de infrastructură



3. Despre punerea în funcțiune a subsistemelor structurale fixe

3.1 Cerințele care decurg din Directiva (UE) 2016/797 privind Interoperabilitate sistemului feroviar în UE și din HG nr.108/2020

Una dintre cerințele de bază ale Directivei UE de interoperabilitate, art. 18 din [EU-03] și ale regulamentelor de interoperabilitate asociate este aceea că, niciun proiect de realizare a unei instalație fixe sau de modificare a instalațiilor existente, nu poate fi pus în exploatare ca întreg sau ca parte a sistemului feroviar decât cu condiția ca autoritatea de siguranță din statul în care se introduce instalația fixă să autorizeze punerea în funcțiune a subsistemului (o aprobare a proiectului subsistemului).

Prin transpunerea directivei de interoperabilitate în legislația națională [articolul 17 alin.1 din RO-03] și în România există obligația ca un subsistem nou sau o parte a subsistemului structural existent care este modificat substanțial prin reînnoire sau modernizare, trebuie să fie aprobat de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, înainte de a fi pus în funcțiune în România.

Prin autorizarea pentru punerea în funcțiune a unei instalații fixe se dă posibilitatea ca aceasta să poată fi exploatată în România. O autorizație de siguranță este valabilă până când subsistemul structural este modificat prin modernizare sau modificat substanțial prin reînnoire.

NOTĂ: Autorizarea pentru punerea în funcțiune a unui subsistem reprezintă recunoașterea de către autoritatea de siguranță a faptului că subsistemul îndeplinește, în stare de funcționare nominală, toate cerințele esențiale din HG nr.108/2020 și care sunt detaliate în STI asociate proiectului dezvoltat, la integrarea acestuia în sistemul feroviar din România. [EU-25]

Cerințele esențiale în conformitate cu art. 2 pct. 5 din [RO-03] sunt „toate condițiile precizate în anexa 1, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele”.

ASFR autorizează punerea în funcțiune a unui subsistem structural pentru instalații fixe în conformitate cu reglementările europene aprobate prin acte normative europene (directive, regulamente, decizii, recomandări), denumită procedura armonizată, dar și cu cele naționale (legi, hotărâri, ordonanță de urgență, ordine de ministru) prin procedura națională adoptată.

Un subsistem structural este autorizat de autoritatea de siguranță atunci când este dovedit de către solicitant că sunt îndeplinite cerințele esențiale referitoare la siguranță, fiabilitate și disponibilitate, sănătate, mediu, compatibilitate tehnică și accesibilitate.

Integrarea subsistemului structural este dovedită printr-un raport de siguranță care demonstrează că nivelul de siguranță al acestuia nu este diminuat față de cel avut anterior.

Pentru un subsistem feroviar, cerințele esențiale sunt considerate a fi îndeplinite doar atunci când se dovedește de către solicitant că subsistemul structural îndeplinește cerințele STI-urilor relevante asociate proiectului.

Autorizația de punere în funcțiune asigură că subsistemele sunt interoperabile și pot funcționa corect împreună. Acest proces implică verificarea că toate subsistemele – infrastructura feroviară, vehiculele, sistemele de semnalizare și furnizarea de energie – sunt compatibile și pot opera în condiții de siguranță în cadrul rețelei feroviare.



Furnizarea autorizației de către ASFR asigură faptul că subsistemele sunt interoperabile și pot fi operate împreună (vehicul – infrastructură - sistem de semnalizare - energie).

NOTĂ: *Cerințele din cadrul STI aplicabile includ elementele care sunt relevante pentru compatibilitatea subsistemelor de instalații fixe cu un vehicul care respectă STI (adică cerințele specificației instalației fixe trebuie privite prin referința vehiculului feroviar care este conform STI).*

În conformitate cu prevederile art. 17 din [RO-03] ASFR trebuie să verifice dacă dosarul este complet, coerent și relevant și conține documente justificative privind:

- a) declarațiile de verificare „CE” care sunt prevăzute la art.14 din [RO-03];
- b) compatibilitățile tehnice a subsistemelor cu sistemul în care urmează să fie integrate, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a registrelor corespunzătoare;
- c) integrării în siguranță a acestor subsisteme, stabilită pe baza STI, a normelor naționale și a metodelor de siguranță comune corespunzătoare prevăzute la art. 6 din [RO-02];
- d) în cazul subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre care implică echipamente din Sistemul european de control al trenurilor - ETCS și/sau Sistemul global de comunicații mobile - căi ferate - GSM-R, ale deciziei favorabile a Agenției emise în conformitate cu art. 19 din [EU-03], iar în cazul unei modificări la proiectul de caiet de sarcini sau la descrierea soluțiilor tehnice avute în vedere care au avut loc după decizia favorabilă, documente justificative ale conformității cu rezultatul procedurii prevăzute la art. 30 alin. (2) [EU-10].

În cazul reînnoirii/modernizării subsistemului, verificarea „CE” care trebuie realizată de un NoBo se limitează la părțile sau caracteristicile subsistemului cărora li s-au aplicat STI-ul (sau STI-urile).

Verificarea cu normele naționale (notificate) aplicabile realizate de un DeBo se aplică drept referință pentru verificarea îndeplinirii cerințelor esențiale atunci când:

- a) există un „punct deschis” într-o STI relevantă, sau
- b) un „caz special” impune aplicarea unei norme tehnice care nu este inclusă în STI relevantă, sau
- c) a fost notificată o neaplicare de STI pe care România a comunicat-o în cererea de neaplicare ca dispoziție alternativă la o normă națională [articolul 6 din RO-03],

CONCLUZIE! *ASFR consideră că un subsistem satisface cerințele esențiale dacă deține un certificat de verificare „CE” deoarece deținerea lui demonstrează că a fost verificat după toate STI-urile aplicabile.*

3.2 Cerințele esențiale

În Anexa 1 din din RO-03 sunt enumerate care sunt cerințele esențiale pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele. Aceste condiții includ:

- **Siguranța:** asigurarea că subsistemul nu prezintă riscuri pentru operarea feroviară;
- **Fiabilitatea și disponibilitatea:** subsistemul trebuie să funcționeze corect în condiții normale de operare;
- **Sănătatea și protecția mediului:** instalațiile trebuie să fie sigure pentru mediu și pentru lucrători;



- **Compatibilitatea tehnică:** subsistemul trebuie să fie compatibil cu celelalte componente ale sistemului feroviar (de exemplu, vehiculele feroviare și sistemele de semnalizare);
- **Accesibilitatea:** subsistemul trebuie să fie accesibil și utilizabil în condiții de siguranță pentru toate categoriile de utilizatori.

3.3 Respectarea altor reglementări care decurg din Tratatul UE

În conformitate cu articolul 10 alin.3 din [RO-03] toate celelalte directive care privesc alte aspecte din domeniul tehnic de aplicare a [EU-03] a elementelor constitutive de interoperabilitate (ECI), rămân aplicabile cu condiția să nu aibă legătură cu cerințele esențiale prevăzute în [EU-03]. Acest aspect apare necesar datorită respectării principiului elaborării STI-urilor prin faptul că acestea nu dublează cerințele care fac deja obiectul altor regulamente UE, cum ar fi domeniul compatibilității electromagnetice (CEM), emisii de gaze de eșapament etc. Faptul că un subsistem feroviar respectă cerințele esențiale a STI-urilor relevante nu-l scutește pe acesta de la obligația conformării tuturor regulamentelor aplicabile.

3.4 Respectarea prezumției de conformitate

În componența subsistemelor structurale a instalațiilor fixe există și componentele naționale de siguranță care pot fi aprobate pentru utilizare prin norme naționale dedicate fără a fi în contradicție cu reglementările europene, atunci când sunt introduse într-un subsistem structural.

NOTĂ: Componentele naționale de siguranță, parte a unui subsistem structural, nu sunt considerate ca fiind aprobate de către ASFR dacă subsistemul structural este autorizat pentru punerea în funcțiune în conformitate cu art.17 din [RO-03].

În conformitate cu art.16 din [EU-03] prezumția de conformitate a elementelor constitutive de interoperabilitate și a subsistemelor care sunt conforme cu standardele armonizate sau cu părți ale acestora, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele esențiale acoperite de standardele respective sau părți ale acestora.

Activitățile de monitorizare operațională și controlul performanței aplicației generice autorizate, cât și a primei aplicații specifice, sunt în responsabilitatea solicitantului și a operatorului responsabil de punerea în funcțiune/utilizare a acestora, activități ce trebuie reglementate și gestionate în cadrul unor proceduri specifice, parte integrantă a SMS a administratorului infrastructurii.

3.5 Impactul proiectului asupra SMS al administratorului infrastructurii

Conform art.17 din [RO-04] la solicitarea administratorului de infrastructură feroviară, ASFR poate actualiza (modifica/revizui) autorizația de siguranță la fiecare modificare substanțială a infrastructurii, a subsistemelor de semnalizare sau de alimentare cu energie utilizate în legătură cu infrastructura sau a principiilor de exploatare și întreținere a unei astfel de infrastructuri sau subsisteme de semnalizare sau de alimentare cu energie.

Înlăturarea sau îndepărtarea parțială a unei instalații fixe aflate în exploatare poate necesita modificarea autorizației de siguranță, în cazul în care această activitate determină o modificare a subsistemelor rămase, care deja au fost autorizate, cu potențialul de a afecta cerințele de siguranță sau alte cerințe de conformitate a acestora. Exemple pentru aceste cazuri pot fi sistemele de semnalizare, a trecerii la nivel, linii de cale ferată sau completări la liniile feroviare existente, poduri și structuri adiacente, gări sau ale clădiri necesare pentru exploatarea sau întreținerea căilor ferate, etc.



3.6 Valabilitatea autorizației de punere în funcțiune a instalațiilor fixe

Autorizațiile de punere în funcțiune emise în baza legislației anterioare intrării în vigoare a [RO-03] sunt valabile atâta timp cât nu se realizează nicio modificare semnificativă prin modernizare sau reînnoire a subsistemului structural. Subsistemele structurale ale instalațiilor fixe aflate în exploatare, atunci când [RO-03] a intrat în vigoare, sunt de asemenea considerate autorizate, întrucât acestea au fost date în operare în baza legislației naționale care a asigurat un anumit nivel de siguranță a rețelei feroviare din România, acceptat de Comisia Europeană.

Pentru autorizare, în procesul armonizat, subsistemul structural trebuie să îndeplinească STI-urile relevante ale Uniunii Europene, iar solicitantul are responsabilitatea de a se asigura că instalațiile fixe îndeplinesc cerințele tehnice ale STI-urilor. În acest proces de punere în funcțiune organismul notificat (NoBo) trebuie să verifice din etapa de proiectare, construcție și instalare dacă cerințele sunt îndeplinite și să furnizeze un raport și un certificat. Verificarea cu normele naționale este efectuată de organismul desemnat (DeBo) din România.

3.7 Alte autorizări necesare

În procesul de autorizare a instalațiilor fixe CCS-T Agenția Căilor Ferate a Uniunii Europene va autoriza, de asemenea, soluțiile tehnice pentru sistemele de protecție a trenurilor de cale cu ERTMS în legătură cu noile achiziții (pre-autorizare), conform *art. 18 din [RO-03]*.

3.8 Condiții și limite de utilizare a subsistemului

Fiecare subsistem este proiectat pentru o „stare de funcționare nominală” care, în conformitate cu definiția din art.2, pct 39 din [RO-03] înseamnă „modul normal de funcționare și condițiile de avarie (inclusiv uzură) previzibile”. Această proiectare de funcționare a unui subsistem în anumite condiții de funcționare degradate care sunt nominale și permise, conduce la „condiții și limite de utilizare”. Aceste condiții și limite de utilizare trebuie să fie menționate în documentele justificative care însoțesc cererea de autorizare a subsistemului sau a unei părți ale acestuia.

Este posibil ca la verificarea documentației depusă de către solicitant la ASFR, să fie necesar ca ASFR să furnizeze condiții suplimentare în vederea asigurării că respectarea cerințelor va fi menținută pe tot ciclul de viață a subsistemului, fără a fi afectat nivelul de siguranță al instalațiilor fixe autorizate. Aceste condiții suplimentare pot fi de diferite tipuri (de exemplu: documentație nefurnizată, echipament neinstalat și netestat, defecțiune constatată cu întârziere și care necesită măsuri de recuperare, rezultate asupra anumitor elemente ale infrastructurii etc) și trebuie să fie acceptate de către solicitant. Pentru garantarea nivelului de siguranță al infrastructurii autorizate, condițiile suplimentare identificate de ASFR impun măsuri compensatorii în termene bine stabilite bazate pe un plan plauzibil realist de acțiuni corective prezentat de către solicitant.

Siguranța operațională în exploatare ale instalațiilor fixe presupune pe lângă cerințele esențiale ale subsistemului și definirea condițiilor minime de exploatare (CEM) care contribuie la siguranța traficului, a persoanelor sau a mărfurilor precum și a personalului implicat în intervenția în situații de urgență proprii administratorului infrastructurii. Astfel, în cazul în care starea de funcționare a unui subsistem structural sau parte a acestuia (echipamente) poate să nu mai fie optimă în urma unui incident, avarie sau operațiune de întreținere (condiții degradate de funcționare), apare necesitatea implementării unor măsuri de urgență, de exploatare sau de întreținere pentru a se asigura, pentru o anumită perioadă bine determinată, ca fiind acceptabil acest risc. Aceste CEM-uri servesc la garantarea funcționării în siguranță prin includerea unor măsuri suplimentare pentru a asigura menținerea unor standarde de siguranță suficiente pe timpul operațiunilor de exploatare.

**IMPORTANT!**

1. ASFR autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, energie și infrastructură care sunt instalate sau gestionate pe teritoriul național al României numai dacă sunt proiectate, construite și instalate astfel încât să satisfacă cerințele esențiale relevante, atunci când sunt integrate în rețeaua de transport;
2. ASFR verifică, în special, compatibilitatea tehnică a acestor subsisteme cu sistemul în care sunt integrate și integrarea acestor subsisteme în condiții de siguranță;
3. O autorizație de punere în funcțiune pentru un subsistem din infrastructura feroviară este o aprobare a caracteristicilor de siguranță ale subsistemului și o aprobare conform căreia subsistemul respectă legislația relevantă aplicabilă, de ex. STI-urile (specificații tehnice de interoperabilitate) dacă subsistemul este acoperit de acestea;
4. Dacă un administrator de infrastructură efectuează modificări ale infrastructurii care nu sunt legate de siguranță sau de STI, nu este necesară nicio autorizație de punere în funcțiune.



4. Etapele preliminare pentru depunerea cererii pentru autorizarea punerii în funcțiune a instalațiilor fixe

4.1 Stabilirea categoriei de lucrări

Un subsistem nou a unei instalații fixe (sau o parte a subsistemului) trebuie să fie autorizat de către ASFR înainte de a fi pus în funcțiune în România. În mod similar, subsistemele reînnoite sau modernizate trebuie aprobate înainte de a fi puse în funcțiune.

Pentru obținerea autorizației de punere în funcțiune a unui subsistem structural a unei instalații fixe administratorul de infrastructură care dezvoltă un proiect nou sau efectuează o modificare/schimbare a sistemului de transport a instalațiilor fixe trebuie să determine categoria de lucrare din următorul tabel:

Demontarea instalațiilor: Se referă la îndepărtarea unui subsistem complet sau a unei părți a acestuia sau la ștergerea unei funcții, inclusiv lucrările de modificare efectuate asupra elementelor reținute, fără ca nivelul general de siguranță al subsistemului să fie în pericol de a fi afectat.	D
Întreținere: Se referă la lucrări de înlocuire de componente cu piese având funcții și performanțe identice ca parte a întreținerii subsistemelor fixe precum și toate lucrările de mică amploare de înlocuire sau modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia.	Î
Reînnoirea: Se referă la lucrări de înlocuire de anvergură a componentelor unui subsistem sau a unei părți a acestuia fără a îmbunătăți performanța generală a subsistemelor (viteza liniei, capacitatea, sarcina pe osie sau ecartamentul) pe o suprafață mare (secțiune de linie sau stație) și să permită efectuarea unui traseu în conformitate cu STI .	R
Modernizare: Se referă la orice lucrare majoră de modificarea unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE” cu îmbunătățirea performanței generale (viteza liniei, capacitatea, sarcina pe osie sau ecartamentul) pe o zonă mare (secțiune de linie sau stație).	M
Punerea în funcțiune a unui subsistem pe o linie existentă: Se referă la lucrările necesare pentru implementarea sistemului european de control al trenurilor (ETCS) pe o linie neechipată, electrificarea unei linii sau crearea unui tunel (prin acoperirea șinei, de exemplu). Punerea în funcțiune asigură că toate sistemele și echipamentele feroviare sunt proiectate, instalate, testate și configurate, în conformitate cu specificațiile clientului.	PIF
Subsistem Nou: Se referă la lucrările de creare a liniilor, instalațiilor în absența unei structuri de bază anterioare sau în absența unui traseu existent.	N

Determinarea categoriei de lucrare este necesară solicitantului pentru a decide dacă este necesar să:

- implementeze direct modificarea (schimbarea) în cadrul proceselor detaliate în sistemul său de management al siguranței (SMS), cu condiția să fie administrator de infrastructură (AI);
- consulte (implicare prealabilă) ASFR pentru a afla dacă este necesară o autorizație de punere în funcțiune;
- constate necesitatea solicitării la ASFR a eliberării unei autorizații de punere în funcțiune;
- solicite aprobarea Agenției (numai pentru proiectele ERTMS).

Pentru determinarea categoriei de lucrări căreia îi aparține proiectul dezvoltat de către un solicitant trebuie aplicată schema logică de mai jos cu precizarea că atunci când o diagramă conține mai multe propoziții, conectorul logic „SAU” trebuie luat în considerare între aceste propoziții diferite:



Figura 1 – Diagrama determinării tipului de proiect



EXPLICATIA DIAGramei: Următoarele definiții și clarificări trebuie luate în considerare atunci când se utilizează diagrama de flux:

(a) Exemple de subsisteme tehnice noi:

- „Energie”: electrificarea căii;
- „Tunel”: acoperirea căii sau extinderea unui tunel existent;
- „Control-comandă și semnalizare”: implementarea sistemului global de comunicații mobile - feroviar (GSM-R/FRCMS) sau a ETCS.

(b) O tehnologie este considerată nouă dacă conduce la apariția necesității aplicării unei noi proceduri curente de întreținere sau operare în organizația administratorului infrastructurii, și în plus, tehnologia nu are o referință normativă de proiectare, sau feedback semnificativ asupra experienței rețelei de transport în cauză sau dacă este utilizată în afara perimetrului definit la designul acestuia.

(c) Performanța generală: sarcina pe osie, dimensiunea, viteza liniei, capacitatea, tipul de trafic.

(d) Clasele de trafic sunt cele definite la punctul (7) de la punctul 4.2.1 din [EU-06]. de la P1 la P6 pentru traficul de pasageri și de la F1 la F4 pentru traficul de marfă.

(e) Aceștia sunt parametrii tunelului definiți la punctul 7.2.2.1 litera (c) din [EU-09]:

- 4.2.1.1 - Interzicerea accesului persoanelor neautorizate la ieșirile de urgență și la spațiile tehnice;
- 4.2.1.3 - Reacția la foc a materialelor de construcție;
- 4.2.1.4 - Detectare incendiu în încăperile tehnice;
- 4.2.1.5.4 - Iluminat de urgență;
- 4.2.1.5.5 - Marcaj de evacuare;
- 4.2.1.8 - Comunicarea în situații de urgență.

La care se adaugă următorii parametri, rezultați din reglementările naționale privind siguranța tunelurilor feroviare (vezi norme naționale intervenții salvare vieți omenești):

- acces la refugiu;
- alimentarea tunelului cu apă pentru intervenție în caz de incendiu;
- rețea de alimentare cu energie electrică pentru utilizare de către serviciile de urgență;
- extragerea fumului din tunel sau puncte de evacuare și de urgență;
- ventilarea accesului la adăposturi.

4.2 Evaluarea impactului potențial al schimbării asupra siguranței datorată proiectului

Atunci când se aduc schimbări în sistemul feroviar este necesar ca solicitantul unei autorizații, să efectueze o evaluare a riscurilor în conformitate cu [EU-04] pentru a se ține seama de impactul potențial al schimbării asupra siguranței în sistemul său.

Dacă schimbarea propusă are impact asupra siguranței se solicită opinia experților care pe baza celor 6 criterii, descrise în art.4, alin (2) din [EU-04], decid gradul de importanță al schimbării. Această evaluare a gradului de importanță a schimbării stabilește dacă schimbarea este considerată semnificativă și în acest caz se aplică procesul de management al riscului prevăzut în art.5 din [EU-04] sau este considerată ne semnificativă și atunci se aplică art. 2, alin. (2), pct. (b) din EU-04].



În conformitate cu art. 16 din [EU-04] partea care înaintea cererea prezintă, pe baza rezultatului aplicării [EU-04] și a *raportului de evaluare a siguranței* întocmit de organismul de evaluare, o *declarație scrisă* în care afirmă că toate pericolele identificate și riscurile aferente sunt controlate la un nivel acceptabil. Declarația face parte din dosarul prezentat la ASFR în vederea obținerii autorizației pentru punerea în funcțiune a instalației fixe.

Pe site-ul ASFR se găsesc documente de îndrumare în ceea ce privește ghidurile elaborate de ASFR.

NOTĂ: Crearea unui nou subsistem structural va avea de fapt un impact asupra siguranței și va fi considerată **semnificativă** în toate cazurile și va necesita o autorizație de punere în funcțiune pentru asigurarea interoperabilității acestuia în cadrul sistemului feroviar al Uniunii într-un mod compatibil cu [RO-02].

4.3 Proceduri de aplicat

Pentru a determina modul de abordare a proiectului solicitantul trebuie să:

- stabilească categoria de lucrare (conform pct.4.1) căreia îi aparține proiectul;
- să determine impactul potențial al schimbării (schimbare semnificativă sau nesemnificativă).

În funcție de rezultatul celor două criterii enumerate mai sus, AI poată să:

- efectueze lucrări de întreținere sau demontare a instalațiilor conform propriilor proceduri SMS;
- transmită la ASFR un DPP în care va descrie modificările planificate pentru lucrările de reînnoire sau modernizare, astfel încât ASFR să poată decide dacă este necesară o nouă autorizație;
- depună o cerere de autorizare, conform articolului 17 din [RO-03], pentru lucrările de punere în funcțiune a unui subsistem pe o instalație fixă existentă sau pentru crearea unei instalații fixe noi ori când ASFR decide că este necesar un APFSS în baza DPP;

În situația unui proiect ERTMS terestru, solicitantul va depune o cerere de aprobare prealabilă către Agenție.

4.4 Dosarul de Prezentare a Proiectului – DPP

În conformitate cu prevederile art. 17, alin.7 din [RO-03], în cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul depune un DPP la ASFR.

După examinarea dosarului, se va decide necesitatea unei noi APFSS pe baza următoarelor criterii:

- nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză riscă să fie afectat negativ de lucrările planificate;
- autorizarea este cerută de specificația tehnică de interoperabilitate (STI) relevantă;
- autorizarea se cere prin planurile de implementare a specificațiilor tehnice și interoperabilitate stabilite de statul român;
- se efectuează modificări ale valorilor parametrilor pe baza cărora a fost deja acordată o autorizație.

În DPP se vor descrie principalele schimbări planificate și va include evaluarea semnificației schimbării în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul MSC [EU-04].

Conținutul DPP este detaliat în Anexa I.



În timpul analizei dosarului, ASFR va comunica cu solicitantul prin intermediul unui tabel de observații. Punctele deschise trebuie eliminate pentru încheierea perioadei acordate de ASFR. În cazul proiectelor de echipamente ETCS și/sau GSM-R, pentru a lua decizia ASFR va examina dosarul în colaborare cu Agenția.

La finalul perioadei de analiză ASFR va notifica decizia privind necesitatea unei cereri de autorizare pentru proiect, sau în absența comunicării acesteia, la finalizarea perioadei de examinare, va conduce la obligația solicitantului de a depune o cerere de acordare APFSS la ASFR.

În cazul în care ASFR nu solicită autorizarea, solicitantul aplică prevederile SMS-ului său.

În cazul în care ASFR solicită o autorizație pentru lucrări de reînnoire și modernizare, se aplică prevederile capitolului 5 din prezentul ghid.



5. Procesul pentru autorizarea instalațiilor fixe

5.1 Dovezile necesare pentru aprobarea unei cereri de autorizare

Proiectul dezvoltat de solicitant este adesea supus unor cerințe care implică diverse subsisteme, cerințe ce pot fi regăsite în STI-uri sau în reglementările naționale aplicabile (acolo unde este cazul). Aceste situații sunt întâlnite frecvent pe parcursul perioadelor de tranziție în implementarea unui proiect de infrastructură feroviară.

NOTĂ: ASFR va analiza dacă combinația dintre cerințele STI și reglementările naționale (acolo unde sunt aplicabile) sunt îndeplinite și va evalua dacă subsistemele pot funcționa împreună într-un mod sigur și interoperabil. Exemple de elemente care trebuie aprobate în cadrul procesului național includ:

- componentele de siguranță (produsele feroviare critice), produse care nu sunt încă acoperite de STI-uri. (Acest aspect este valabil doar în perioada de tranziție, până la implementarea noilor STI-uri, când va deveni aplicabil procesul armonizat de aprobare);
- infrastructura și vehiculele feroviare destinate exclusiv utilizării în scopuri istorice sau infrastructura care este izolată funcțional de restul sistemului feroviar.

Pentru a autoriza un subsistem de instalații fixe care să fie sigur și interoperabil, ASFR va examina dosarele prezentate de solicitant. Aceste dosare trebuie să demonstreze modul în care solicitantul respectă reglementările de siguranță feroviară și acoperă riscurile identificate pe parcursul tuturor fazelor de la proiectare, implementare și construcție ale sistemului inclusiv pe tot parcursul ciclului de viață a acestuia. Dosarele vor permite ASFR să evalueze dacă nivelul general de siguranță al sistemului feroviar este cel puțin menținut la nivelul avut. Solicitantul va trebui să demonstreze că gestionează riscurile și respectă obiectivele de interoperabilitate, fiind responsabil pentru coerența generală a proiectului.

CONCLUZIE: Solicitantul trebuie astfel să adune contribuțiile tuturor actorilor implicați în proiectul care se va dezvolta și să demonstreze menținerea nivelului general de siguranță al sistemului feroviar și respectarea obiectivului de interoperabilitate cerut de legislația europeană și națională.

În acest sens, pentru obținerea a APFSS, solicitantul va prezenta către ASFR trei dosare succesive :

- dosarul de definire a siguranței (DDS);
- dosarul(ele) preliminar(e) de siguranță (DPS);
- dosarul de siguranță (DS)

5.2 Procesul DDS – DPS – DS

În fig. 3 este prezentat ilustrativ procesul pentru obținerea APFSS. Subliniem faptul că nu toți pașii vor fi aplicabili pentru fiecare cerere de autorizare, în special în cazul sistemelor modificate (reînnoite sau modernizate).

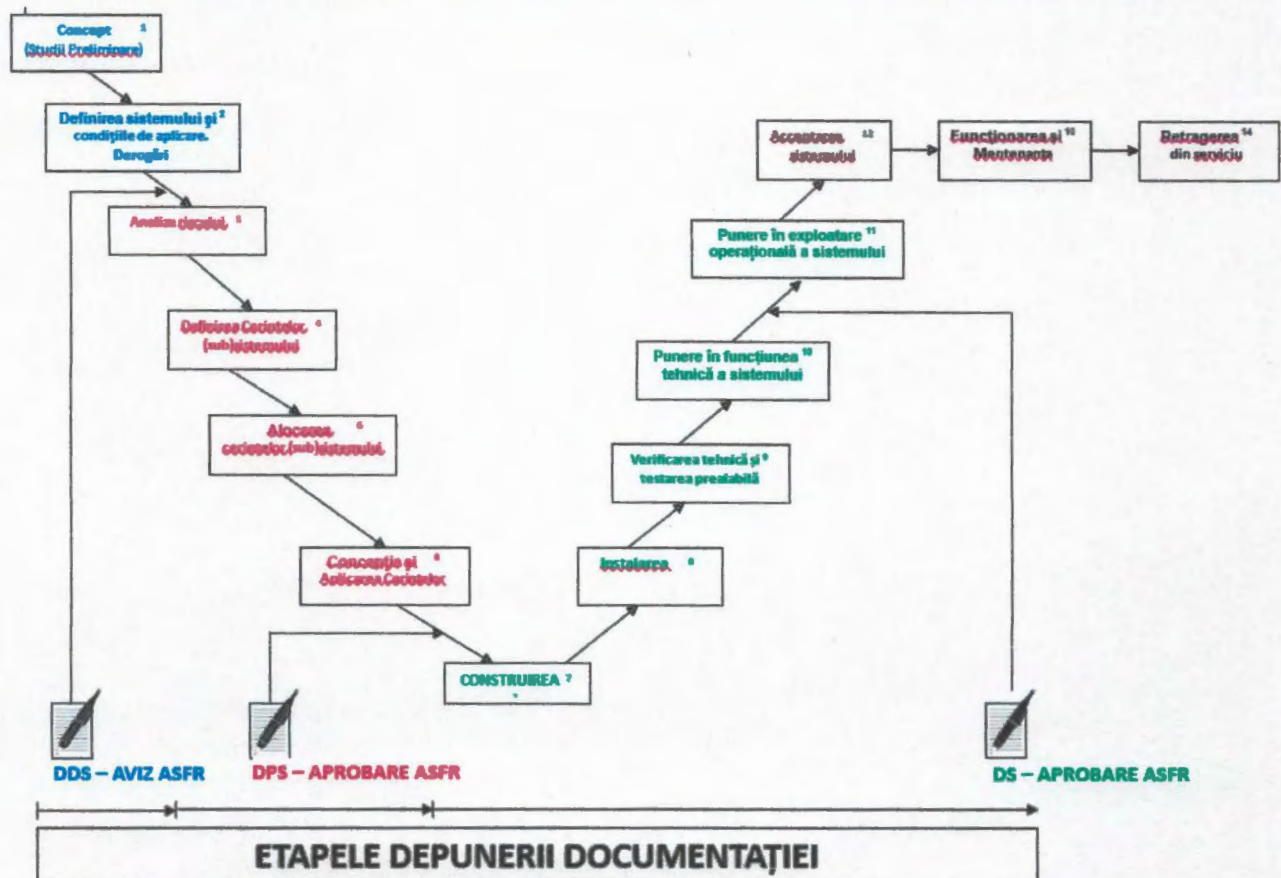


Figura 3 – Etapele depunerii documentației pentru eliberarea unei autorizații

5.3 Dosarul de Definiere a Siguranței – DDS

Solicitantul, încă din faza de Concept a proiectului, trebuie să-și definească sistemul și cerințele de aplicare inclusiv eventualele derogări de la STI-urile relevante. Acestea se concretizează prin întocmirea Dosarul de Definiere a Siguranței – DDS care este necesar să fie evaluat de către ASFR. ASFR va acorda un aviz cu privire la fezabilitatea proiectului.

DDS va conține:

- programul de implementare al proiectului și lucrările considerate a fi pregătitoare și care nu necesită aprobarea prealabilă prin DPS;
- proiectul și organizarea solicitantului în care sunt descrise principalele caracteristici tehnice și funcționale;
- obligatoriu avizului Departamentului de specialitate din Ministerul de Interne, care se va concentra pe problemele de securitate civilă și intervenții de urgență în caz de accidente grave feroviare.

Pentru proiectele ERTMS, DDS va conține, pe lângă cele specificate mai sus, și lista funcțiilor planificate a fi implementate.

NOTĂ: Solicitantul, va identifica în DDS principalele probleme de siguranță și va face referire la STI-urile și reglementările naționale aplicabile (acolo unde este cazul) pe care le va lua în considerare în dezvoltarea fazelor ulterioare ale proiectului.



La finalul evaluării, ASFR va da un aviz către solicitant privind fezabilitatea proiectului în raport cu dosarul prezentat și cu punctele particulare legate de siguranță care trebuie luate în considerare în etapele de proiectare și implementare. Aceste puncte particulare vor fi detaliate de către solicitant în Dosarul(ele) Preliminar(e) de Siguranță – DPS.

Evaluarea de către ASFR a naturii lucrărilor pregătitoare este inclusă în avizul DDS.

Conținutul DDS este detaliat în Anexa II.

5.4 Dosarul(ele) Preliminar(e) de Siguranță – DPS

DPS se transmite de către Solicitant la sfârșitul fazei de proiectare și înainte de faza de construcție. Lucrările de construcție incluse în domeniul de aplicare al DPS pot începe doar după aprobarea dosarului de către ASFR.

NOTĂ: Aprobarea DPS devine nulă dacă lucrările de construcție nu sunt inițiate în termen de doi ani de la notificarea acesteia.

În cazul în care proiectul este structurat în mai multe faze, Solicitantul poate prezenta un DPS pentru fiecare fază, sau ASFR poate solicita ca fiecare fază să aibă un DPS propriu. De exemplu, când complexitatea proiectului o justifică, DPS poate fi prezentat în mai multe etape: mai întâi un DPS pentru construcții civile apoi un DPS pentru construcții civile și echipamente feroviare etc. DPS prezentat pentru prima etapă trebuie să fie îmbogățit cu elementele etapei următoare până la DPS global (sau final). Această etapă poate, de exemplu, să facă posibilă începerea lucrărilor de inginerie civilă după aprobarea DPS de inginerie civilă fără a aștepta DPS global (final) care detaliază atât inginerie civilă, cât și toate celelalte părți ale proiectului.

NOTĂ: Împărțirea DPS în etape trebuie mai întâi discutată și aprobată de ASFR înainte de implementare

DPS va include în principal:

- descrierea managementului siguranței avut în vedere pentru proiect (plan de management al siguranței, organigrame etc.);
- detalii despre elementelor de proiectare și principii de realizare a sistemelor sau subsistemelor care urmează a fi exploatate;
- lista STI-urilor și normele naționale aplicabile, inclusiv derogările prevăzute;
- planificarea detaliată a tuturor etapelor proiectului;
- condițiile specifice pentru realizarea lucrărilor, asigurând siguranța liniilor operate;
- modalitățile de integrare a avizelor Departamentului de specialitate din Ministerul de Interne emise în etapa DDS;
- programul de teste și încercări planificate;
- descrierea metodelor de operare și a principiilor de întreținere avute în vedere, inclusiv condițiile minime de funcționare;
- detalii despre procesul de analiză a riscurilor: organizarea diferiților actori implicați, metodele utilizate;
- analize de risc: identificarea riscurilor, măsurile de acoperire explicite asociate, identificarea constrângerilor exportate și a entităților în cauză etc.



- registrul de defectare (RD) în forma sa finală: riscurile trebuie să fie închise la nivelul de proiectare (adică măsurile de acoperire a proiectelor au fost amortizate);

De asemenea, DPS va include rapoartele întocmite în etapa de proiectare de organismul de evaluare a riscurilor (AsBo), precum și cele întocmite de organismul (organismele) de evaluare a conformității (NoBo, eventual DeBo). În cadrul procesului de analiză a riscurilor prezentat în DPS, este necesar ca riscurile identificate în registrul de defectare (RD) să fie închise la nivel de proiectare.

Pentru proiectele ERTMS, DPS va include aprobarea Agenției și modul de integrare a cerințelor acesteia sau, în lipsă, informațiile despre problemele aflate în discuție cu Agenția la momentul prezentării DPS.

DPS va conține obligatoriu avizul Departamentului de specialitate din Ministerul de Interne, care va analiza aspectele legate de securitatea civilă și intervențiile de urgență în caz de accidente feroviare grave.

După examinarea DPS, ASFR va aproba dosarul și va putea atașa cerințe suplimentare pentru continuarea proiectului, termene de respectat și condiții specifice de monitorizare a implementării precum și modalități prin care ASFR va fi informat.

ASFR va notifica solicitantul cu privire la DPS.

NOTĂ: Orice abatere de la prevederile DPS aprobat, apărute în timpul implementării proiectului, trebuie justificată de solicitant, iar dacă abaterile afectează negativ siguranța proiectului, solicitantul va prezenta expertize suplimentare, teste sau încercări pentru a asigura conformitatea cu cerințele de siguranță și interoperabilitate, însoțite de un raport al organismului de evaluare a conformității. Aprobarea modificărilor prezentate de solicitant de către ASFR va constitui aprobarea DPS modificat.

Conținutul DPS este detaliat în Anexa III.

5.5 Dosarul de Siguranță – DS

Pentru autorizarea punerii în funcțiune a proiectului sau a subsistemului solicitantul trebuie să depună la ASFR o *cerere de autorizare*, disponibilă pentru descărcare pe site-ul www.sigurantaferoviara.ro. Cerere este însoțită de un Dosar de Siguranță - DS prezentat spre aprobare. În funcție de numărul de faze de punere în funcțiune ale proiectului Solicitantul poate depune mai multe cereri de APFSS însoțite de DS necesare.

ASFR va verifica, prin intermediul DS, următoarele aspecte:

- lucrările au fost efectuate în conformitate cu DPS și cerințele de siguranță și interoperabilitate aprobate de ASFR;
- eventualele abateri de la DPS au fost gestionate astfel încât siguranța și interoperabilitatea proiectului să fie asigurate;
- cerințele emise de ASFR și Departamentul de specialitate din Ministerul de Interne pentru siguranța civilă și intervențiile de urgență au fost respectate și implementate în etapa DPS;
- exploatarea și întreținerea planificată a proiectului garantează menținerea nivelului de siguranță a sistemelor pe durata lor viață;
- toate măsurile de acoperire a riscurilor identificate în procesul de management al riscurilor sunt implementate eficient (solicitantul trebuie să furnizeze dovezi pentru fiecare măsură);



- constrângerile exportate au fost acceptate și implementate de entitatea primitoare.

DS va include, de asemenea, rapoartele finale emise de un organism de evaluare a riscurilor (AsBo), precum și de organismele de evaluare a conformității (NoBo și, dacă este cazul, DeBo).

Pentru a dovedi conformitatea cu STI-urile, solicitantul va furniza, în DS:

- certificate de verificare „CE”, însoțite de certificate „CE” de conformitate și/sau adecvare pentru utilizarea constituenților de interoperabilitate (ECI);
- o declarație de verificare „CE” a subsistemului structural în conformitate cu STI-urile relevante.

Pentru proiectele ERTMS terestre, solicitantul transmite și decizia pozitivă a Agenției precum și, după caz, rezultatul procedurii de recurs.

NOTĂ: Avizul negativ definitiv al Agenției duce la excluderea aprobării punerii în funcțiune a subsistemului ERTMS terestru de către ASFR.

În cadrul procesului de analiză a riscurilor din DS și pentru aprobarea cererii de eliberare a APFSS, este necesar ca:

- riscurile identificate în registrul de defectări (RD) să fie închise;
- dovezile sunt furnizate sau menționate în RD;
- raportul organului de evaluare a riscurilor (AsBo) este concludent și favorabil.

La finalul examinării DS de către ASFR, dacă sunt îndeplinite condițiile de acordare, acesta aprobă DS și emite APFSS a instalațiilor fixe în cauză, luând în considerare restricții operaționale în termenele stabilite.

NOTĂ În cazul în care ASFR eliberează APFSS cu restricții operaționale, acestea trebuie ridicate în termenul stabilit, dar nu mai mult de trei ani de la eliberarea autorizației. Dacă restricțiile operaționale nu sunt ridicate în termenul prevăzut, autorizația va deveni nulă de drept.

În caz contrar, ASFR transmite decizia sa de a refuza autorizarea, indicând motivele refuzului acesteia.

ASFR notifică solicitantul decizia APFSS și publică decizia pe site-ul www.sigurantaferoviara.ro.

Conținutul DS este detaliat în Anexa IV.

5.6 Cazurile speciale de autorizare

Pentru un subsistem deja autorizat într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau într-un stat care aplică reguli echivalente cu cele ale Uniunii Europene, în temeiul acordurilor încheiate cu acesta și în conformitate cu prevederile din [RO-03], solicitarea aprobării APFSS este supusă doar depunerii unui Dosar Tehnic de Siguranță – DTS depus de către solicitant la ASFR.

Pentru aceste tipuri de proiecte, în vederea autorizării punerii în funcțiune a proiectului, se transmite către ASFR o cerere de autorizare, însoțită de un DTS. DTS include fazele de proiectare și implementare ale proiectului, așa cum este indicat în diagrama din figura 4.

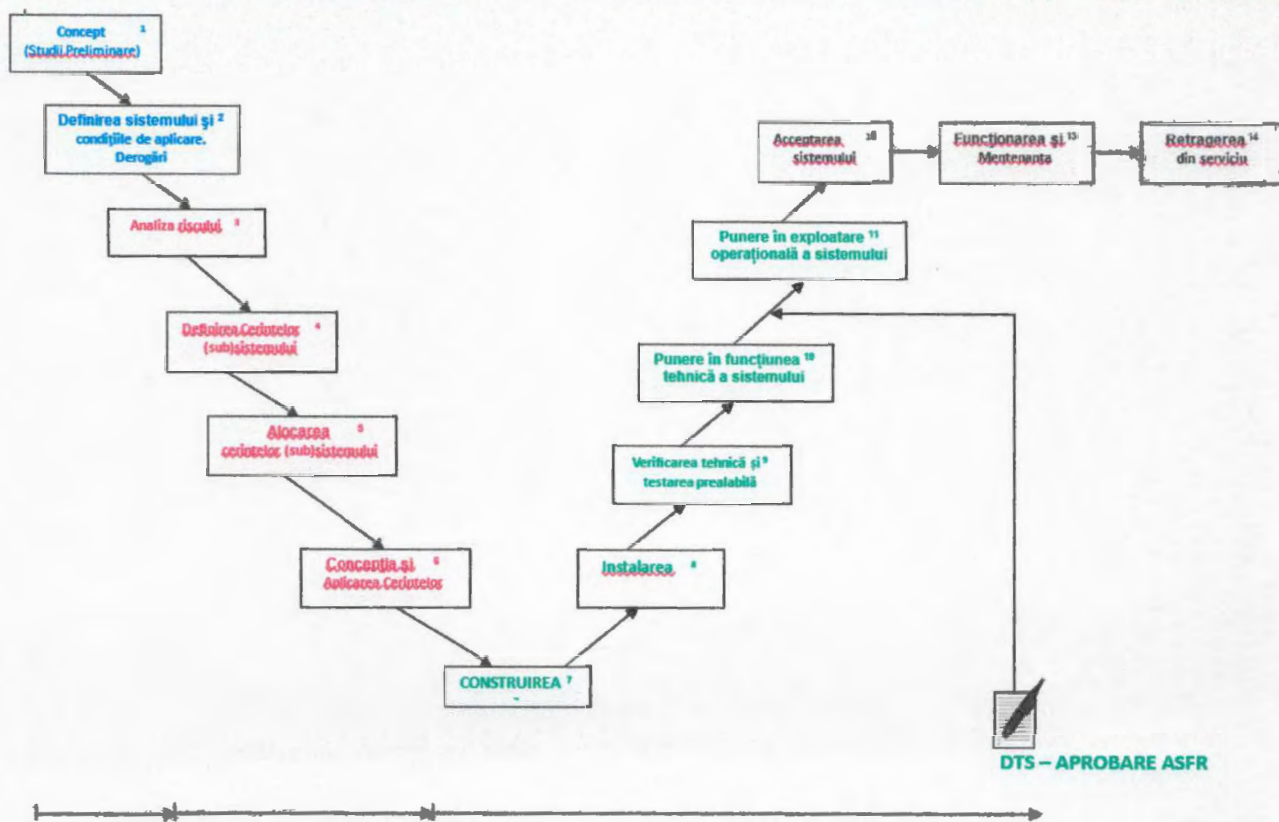


Figura 4 – Etapele depunerii documentației tehnice de siguranță

Pentru subsistemele care au făcut deja obiectul unui APFSS în alt stat din Uniunea Europeană, ASFR va evalua conținutul DTS al solicitantului, care trebuie să demonstreze că integrarea subsistemului deja autorizat se face astfel încât nivelul general de siguranță să fie cel puțin echivalent cu cel existent înainte de evoluția avută în vedere. Solicitantul trebuie să analizeze:

- impactul sistemului feroviar (infrastructură, mediu, instrumente, proceduri, material rulant, etc.) asupra subsistemului supus autorizației;
- impactul subsistemului supus autorizării asupra sistemului feroviar în care este integrat (infrastructură, mediu, instrumente, proceduri, material rulant etc.).

DST va include în special următoarele informații:

- descrierea elementelor de proiectare și a principiilor de realizare a sistemului sau subsistemelor care urmează a fi exploatate;
- lista STI-urilor și normele naționale aplicate, precum și orice (derogări) avute în vedere;
- principiile de funcționare și întreținere planificată a sistemului sau subsistemului, care garantează menținerea unui nivel de siguranță constant pe toată durata de viață a acestuia.

Pentru proiectele ERTMS, solicitantul va include în DST și decizia pozitivă a agenției și, după caz, rezultatul procedurii de recurs.

În cadrul procesului de analiză a riscurilor prezentat în DTS este necesar ca:

- riscurile identificate în registrul de defectări RD să fie închise atât la nivel de proiectare, cât și la nivel de implementare;
- dovezile referitoare la riscuri să fie furnizate sau menționate în RD;



- raportul organismului de evaluare a analizei riscurilor (AsBo) să fie concludent și favorabil.

După examinarea DTS de către ASFR, dacă sunt îndeplinite condițiile de acordare, ASFR aprobă DTS și emite APFSS a instalațiilor fixe în cauză, după caz, luând în considerare restricții operaționalele în termenele stabilite de către solicitant. Restricțiile operaționalele pot fi de diferite tipuri (documentație nefurnizată, echipament neinstalat sau netestat, defecțiune constatată cu întârziere și care necesită recuperare, feedback asupra anumitor elemente ale infrastructurii, etc.), dar nu pot afecta nivelul de siguranță al instalațiilor fixe autorizate. În anumite cazuri, restricții operaționalele pot impune măsuri compensatorii pentru a garanta nivelul de siguranță al infrastructurii autorizate. Ridicarea acestor măsuri compensatorii se va face doar după ce toate restricțiile operaționalele justificative au fost rezolvate. Decizia ASFR va include motivația pentru autorizația eliberată cu restricții operaționale.

NOTĂ: APFSS poate fi emisă cu restricții operaționale, cu condiția ca acestea să fie ridicate în termenul stabilit. După furnizarea și acceptarea de către ASFR a documentației solicitate, autoritatea va ridica restricții operaționalele și va informa solicitantul prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire. Nerespectarea termenelor poate pune în pericol valabilitatea autorizației.

În caz contrar, ASFR va transmite solicitantului decizia sa de refuz a autorizării, indicând motivele refuzului acesteia.

NOTĂ: O APFSS emisă cu restricții operaționale de către ASFR trebuie să aibă toate restricții operaționalele ridicate în termenul alocat, dar nu mai târziu de trei ani de la data eliberării autorizației. Dacă restricții operaționalele nu sunt ridicate în termenul prevăzut, autorizația va deveni nulă de drept.

ASFR va notifica solicitantul despre eliberarea APFSS și publică decizia pe site-ul www.sigurantaferoviara.ro.

Conținutul DS este detaliat în Anexa V.



6. Etapele procedurale pentru eliberarea autorizației

6.1 Cererea de eliberare a autorizației pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe

Modelul de cererea de eliberare a autorizației pentru punere în funcțiune se poate descărca de la secțiunea dedicată de pe site-ul ASFR.

6.2 Trimiterea Dosarului

Solicitantul trimite cererea împreună cu dosarul la ASFR, prin corespondență cu confirmare de primire sau îl depune la registratura ASFR cu număr de înregistrare. Dosarul va avea un opis și o adresă de înaintare. Toate documentele din cadrul dosarului sunt puse în ordinea punctelor din opis și paginile sunt numerotate. Toate documentele se vor prezenta în limba română, indiferent de modul de desfășurare a proiectului. De asemenea, dosarul va avea o copie pe suport electronic (de exemplu CD, memory stick, etc.) care va fi depus odată cu cel în format letric.

În cazul unei discrepanțe între versiunea pe hârtie și versiunea electronică, versiunea pe hârtie are prioritate. Atunci când ASFR constată o astfel de discrepanță, informează solicitantul pentru ca acesta din urmă să verifice și să corecteze, dacă este necesar, neconcordanța.

Documentele se trimit sau se depun la următoarea adresă: Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, Calea Griviței, nr.393, Sector 1, BUCUREȘTI, Cod poștal 010719, în atenția directorului general a ASFR.

6.3 Primirea și caracterul complet al dosarului

ASFR evaluează dacă cererea este corect completată și dosarul conține documentele enumerate. Dosarul trebuie să conțină elemente de probă suficiente, să fie structurat și să conțină trimiteri interne pentru a putea fi evaluat. Dosarul va fi în limba română. În situația în care sunt documente în altă limbă se va anexa documentul tradus în limba română.

ASFR notifică solicitantul, fără întârzieri nejustificate și nu mai târziu de o lună de la data primirii cererii, dacă cererea și dosarul sunt complete precum și valoarea tarifului aferent.

În cazul în care ASFR constată că dosarul transmis nu cuprinde toate documentele cerute de reglementări sau că sunt necesare informații suplimentare, informează solicitantul și acordă un termen rezonabil pentru furnizarea lor.

Solicitantul transmite dovada achitării tarifului și dacă este cazul documentele solicitate în termenul convenit cu ASFR.

Evaluarea și timpul acordat evaluării sunt reluate după ce solicitantul a prezentat informațiile cerute.

După achitarea tarifului și completarea dosarului cu documentele solicitate se trece la etapa de evaluare detaliată a DAS.

În cazul în care solicitantul nu furnizează informațiile solicitate în termenul convenit, ASFR poate decide să prelungească termenul de răspuns al solicitantului sau să notifice solicitantul că cererea sa este respinsă.

Termenul de examinare a dosarelor este de patru luni pentru DDS și de trei luni și două săptămâni pentru DPP, DPS, DS și DTS. Timpul de procesare curge de la finalizarea dosarului care are loc fie:



- la expirarea termenului de o lună de la primirea dosarului, în lipsa unei cereri de documente suplimentare;
- la data primirii documentelor suplimentare solicitate.

6.4 Evaluarea detaliată a dosarului

După finalizarea etapei inițiale de examinare, ASFR va proceda la evaluarea detaliată a dosarului, utilizând legislația relevantă aplicabilă.

Dacă sunt documente neconforme sau sunt necesare informații noi sau suplimentare va notifica motivate această cerință solicitantului. Solicitantul transmite documentele solicitate în termenul convenit cu ASFR.

6.5 Suspendarea evaluării dosarului la cererea solicitantului

Termenul pentru examinarea dosarelor, așa cum este definit la art. 17 din [RO-03], nu poate depăși patru luni pentru DDS și peste trei luni și două săptămâni pentru DPP, DPS, DS sau DTS. Pe parcursul examinării dosarelor, solicitantul poate furniza documente suplimentare, inclusiv rezultatele testelor și încercărilor, sau ASFR poate solicita documente adiționale

Dacă ASFR așteaptă elemente suplimentare pentru a demonstra nivelul de siguranță, solicitantul poate cere suspendarea evaluării ASFR pentru a putea realiza analizele necesare și a furniza aceste elemente. În acest caz, solicitantul va trimite o cerere oficială, motivată, către ASFR. ASFR poate aproba suspendarea evaluării dosarului. Timpul de evaluare rămas se calculează scăzând din timpul regulamentar, timpul scurs între completarea dosarului și primirea cererii de suspendare a evaluării. Reluarea evaluării trebuie solicitată prin trimiterea unei scrisori recomandate cu confirmare de primire de către solicitant, însoțită, după caz, de elementele solicitate de ASFR.

ASFR va confirma primirea în termen de șapte zile de la primirea cererii de reluare a evaluării și confirmă solicitantului reluarea efectivă a acesteia, atunci când sunt îndeplinite toate condițiile preconizate pentru reluarea evaluării. Timpul de procesare începe din nou de la data primirii scrisorii de cerere de reluare.

Cu toate acestea, în cazul în care durata suspendării sau natura elementelor suplimentare transmise fac ca anumite elemente ale dosarului inițial să fie depășite, ASFR poate decide reluarea evaluării cu perioada inițială planificată (patru luni pentru un DDS; trei luni și două săptămâni pentru un DPS, DS sau DTS). În acest caz, solicitantul returnează ASFR un dosar complet.

6.6 Acordarea APFSS

După constatarea îndeplinirii tuturor cerințelor pentru eliberarea APFSS prevăzute în [RO-03], ASFR va elibera autorizația. APFSS va avea un număr unic de identificare.

ASFR notifică solicitantului decizia de acordare a APFSS solicitată. Exemplarul original al APFSS se trimite prin poștă, cu confirmare de primire, la adresa menționată de către solicitant în cerere.

Eliberarea APFSS se publică pe site-ul ASFR și anume pe www.sigurantaferoviara.ro.

6.7 Gestionarea restricțiilor operaționale emise în timpul unui APFSS

Așa cum s-a menționat anterior, APFSS poate fi emisă cu restricții operaționale, având în vedere termenele în termene stabilite. După ce solicitantul furnizează elementele solicitate și acestea sunt analizate și acceptate de ASFR, autoritatea va ridica restricțiile operaționale și va informa solicitantul. Totuși, dacă toate rezervele nu sunt ridicate în termen de trei ani de la emiterea APFSS, autorizația devine nulă de drept.



6.8 Reevaluarea / Contestația deciziei ASFR

Solicitantul poate contesta în scris, deciziile ASFR referitoare la neeliberarea APFSS precum și a restricțiilor operaționale impuse, în termen de 5 (cinci) zile lucrătoare de la data primirii notificării, solicitând reevaluarea deciziei.

Reevaluarea deciziei, conform prevederilor art. 17 din [RO-03], se efectuează de către ASFR în termen de 30 de zile de la data primirii solicitării, pe bază de tarif, iar rezultatul motivat se notifică Solicitantului.

În cazul în care ASFR menține decizia inițială Solicitantul se poate adresa instanțelor de contencios administrativ, conform Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările în vigoare.

Dacă Solicitantul intenționează, în continuare, să obțină APFSS, va depune un nou dosar în condițiile reluării întregului proces de eliberare a autorizației în conformitate cu prevederile reglementărilor specifice în vigoare.

6.9 Comunicarea cu ASFR în timpul evaluării cererii

Modul de comunicare între părți, ASFR respectiv solicitant, se face în scris prin Registratura ASFR, comunicare prin poștă cu confirmare de primire, sau prin intermediul poștei electronice.

Comunicarea în procesul de eliberare a APFSS se face privind orice aspect ce trebuie documentat.

Situația etapelor procesului de eliberare a APFSS și motivele documentate care au stat la baza deciziilor respective sunt comunicate solicitantului prin intermediul Registraturii ASFR, comunicare prin poștă cu confirmare de primire, sau a poștei electronice.

NOTĂ: Depunerea cererii de autorizare pentru punere în funcțiune a unui subsistem structural constituie demararea procedurii administrative a ASFR de evaluare a documentației.

6.10 Despre procesul de verificare „CE” pentru subsisteme

Verificarea „CE” a unui subsistem structural al unei instalații fixe are scopul de a demonstra că cerințele relevante privind interoperabilitatea subsistemului sunt îndeplinite (inclusiv normele naționale aplicabile) și că punerea în funcțiune a acestuia poate fi autorizată.

Organismele notificate (NoBo) responsabile de verificare evaluează proiectarea, producția și testarea finală a subsistemului și emit un certificat de verificare, pe baza căruia solicitantul întocmește declarația de verificare „CE”. Procedurile de stabilire a declarației „CE” precum și procedura de verificare „CE” sunt reglementate de reglementări europene.

Procedurile de stabilire a declarației „CE” și procesul de verificare „CE” sunt reglementate de reglementări europene, conform [RO-03], care face referire la Anexa 4 din Directiva de interoperabilitate [UE-03] și la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2019/250 privind verificarea „CE” a subsistemelor și modelelor, precum și conținutul declarației de verificare „CE” [UE-15].

Declarația „CE” de verificare a subsistemului:

- trebuie emisă de către solicitant pe propria răspundere;
- trebuie întocmită pe baza certificatului de verificare emis de NoBo, și dacă este cazul DeBo;



- trebuie să confirme că subsistemul respectă STI-urile și, după caz, normele naționale aplicabile.

Declarația de verificare „CE” se întocmește conform modelului care figurează în anexa la [UE-15]. Aceasta trebuie să fie datată și semnată de producător (sau reprezentantul acestuia) și însoțită de următoarele documente:

- certificat de conformitate „CE” și după caz, de aptitudine pentru utilizare;
- documentația tehnică prevăzută de Decizia 2010/713/UE.

Modulele SB, SD, SF, SG și SH1 tratează evaluarea conformității în conformitate cu anexa I la Decizia 2010/713/UE;

- modul SB - examen de tip „CE”;
- modul SD - verificare „CE” pe baza sistemului de asigurare a calității procesului de fabricație;
- modul SF - verificare „CE” bazată pe verificarea produsului;
- modul SG - verificare „CE” pe baza verificării unității;
- modul SH1 - Verificare „CE” bazată pe sistemul complet de management al calității și controlul proiectării.

NOTĂ: Modulul SB nu poate fi utilizat singur de către NoBo (vezi RFU-STR-092 - NB RAIL): un alt modul (SD sau SF) este necesar pentru a finaliza procesul de verificare „CE” și, astfel, a putea livra verificarea „CE” certificat. Sunt astfel posibile combinații ale următoarelor module:

- SB + SF;
- SB+SD.

Capitolul 6 din fiecare dintre STI-uri specifică modulul sau combinația de module care este autorizată să efectueze verificarea „CE”. Nu toate modulele sau combinațiile sunt permise:

STI	CCS-T	ENERGIE	INFRA	TUNEL	PMR
Module de verificare CE pentru autorizare subsisteme structurale	SB+SD	-	-	-	-
	SB+SF	-	-	-	-
	SG	SG	SG	SG	SG
	SH1	SH1	SH1	SH1	SH1



În cazul modificării unui subsistem deja pus în funcțiune fără o declarație de verificare „CE”, solicitantul trebuie să analizeze modificarea și să evaluează impactul asupra documentației existente privind proiectarea și întreținerea acesteia.

Dacă modificarea afectează un parametru esențial, solicitantul trebuie să determine dacă este necesară aplicarea procedurii de verificare conform articolului 15 din [UE-03] și, dacă este cazul, să inițieze această procedură. Organismul de evaluare a conformității ca evalua numai părțile subsistemului care suferă o modificare și evaluează interfețele cu părțile neschimbate ale subsistemului.

Solicitantul va întocmi o declarație de verificare „CE” pentru întregul subsistem, declarând pe propria răspundere că:

- partea modificată și interfețele acesteia cu părțile neschimbate ale subsistemului au făcut obiectul procedurilor de verificare aplicabile și respectă dispozițiile aplicabile ale dreptului Uniunii, precum și orice norme naționale relevante;
- partea neschimbată a fost dată în exploatare în sistemul feroviar și s-a menținut în starea sa nominală de funcționare de la data punerii în funcțiune în sistemul feroviar până la data constituirii declarației de verificare „CE”.

6.11 Implementarea componentelor/sistemelor electronice de siguranță

În diferite domenii de aplicare și în vederea unor scopuri diferite, aceeași componentă (ECI sau componentă națională de siguranță) poate fi caracterizată ca un *produs generic*, parte a unei aplicații generice sau specifice, iar în altele ca o *aplicație generică* (AG) reală.

În primul caz, contextul aplicației are în vedere o utilizare generică a componentei, validată conform standardelor generice (de ex. EN 50129 pentru componente cu funcții de siguranță în transmisiile de date), iar pentru această aplicație sunt identificați parametri configurabili legați de siguranță.

În al doilea caz, se identifică un set precis și specific de cerințe față de care se face validarea la sfârșitul procesului de proiectare a aplicației, parametri de funcționare cu efect asupra siguranței rămânând configurabili la nivel de produs generic, astfel încât apare necesitatea unei descrieri precise și detaliate a contextului și procesului de aplicare (a se vedea capitolul 6.6 din EN 50126-2:2017).

În conformitate cu abordarea larg împărtășită de comunitatea tehnică din domeniul siguranței, este recunoscut în mod convențional natura aplicației generice (AG) la sistemele și echipamentele de interblocare (interlocking), unde software-ul și hardware-ul generic dezvoltat de anumiți producători, datele și logica de încărcare, pregătirea, instalarea și testarea pentru aspecte și schemele specifice sunt tratate într-un proces generic. Ulterior aceste aplicații generice sunt replicate, îmbunătățite sau combinate luând forma unei *aplicații specifice* (AS) care este folosit pentru un anumit proiect.

Pe cale de consecință, aplicarea standardelor EN 50126, EN 50128, EN 50129 și EN 50159 (menționate în apendicele, tabelul A3 din [EU-12]) este considerat un mijloc adecvat pentru respectarea pe deplin a procesului de management al riscului stabilit în anexa I la [EU-04] în ceea ce privește proiectarea, implementarea, producția, instalarea și validarea (inclusiv acceptarea din punct de vedere al siguranței) a ECI și a subsistemelor CCS de cale (terestre). Astfel, anumite componente/sisteme electronice de siguranță pot fi construite în baza combinațiilor acestor ECI și componente națională de siguranță, care respectă standardele menționate anterior, conduc la posibilitatea existenței unor aplicații generice (care este aplicabilă diferitelor proiecte și diferiților



utilizatori), iar în urma unui proces de configurare pentru a obține o aplicație specifică (dedicată unei anumite utilizări sau utilizator, anume pentru un proiect).

Utilizarea în domeniul siguranței feroviare a acestor aplicații generice și specifice necesită o acceptare de siguranță din partea ASFR care se bazează pe dovezile documentate pe care solicitantul le va prezenta în dosarul de acceptare a siguranței prezentat împreună cu cererea. Actul final al procesului de evaluare a dosarului de acceptare, realizat de ASFR, prin care se certifică că aplicația generică (în configurația indicată de prima aplicație specifică respectivă) este adecvată și utilizabilă pe sisteme feroviare specificate de solicitant, în contextele indicate de acesta, pe baza unui proces de cerere identificat în mod corespunzător.

Această autorizație poate fi eliberată și cu caracter temporar dacă ASFR consideră că aplicația generică poate fi utilizată în condiții sau cerințe care trebuie rezolvate într-un anumit interval de timp. Astfel, orice cerințe aplicabile, dar a căror verificare de conformitate nu a fost efectuată de către NoBo/DeBo, declarate în cererea de angajament preliminar și confirmată în autorizația de dezvoltare a proiectului dat de ASFR în urma cererii DDP, vor fi indicate în documentul de acordare cu obligația că aceste cerințe trebuie să fie evaluate de NoBo/DeBo în procesul de certificare a subsistemului.

Anumite componente/sisteme electronice de siguranță pot fi proiectate și construite pe baza unei aplicații generice (aplicabilă diferitelor proiecte și diferiților utilizatori/constructori) și a unui proces de configurare pentru a obține o aplicație specifică (dedicată unui proiect, a unei utilizării sau destinată unui utilizator).

NOTĂ: Standardele CENELEC EN 50126 [ST-01], EN 50128 [ST-02] și EN 50129 [ST-03] exprimă *cerințele metodologice care trebuie aplicate pentru a garanta siguranța produselor și sistemelor dezvoltate în cadrul general a unui sistem feroviar.*

Etapele procedurale pentru implementarea componentelor/sistemelor electronice de siguranță

În acest caz, DS trebuie să descrie măsurile implementate pentru controlul riscurilor potențiale întâlnite pe parcursul fazelor de viață ale sistemului (dezvoltare, implementare, exploatare, întreținere, modificare) și rezultate din analiza preliminară a riscurilor.

DS prezintă, de asemenea, strategia de desfășurare avută în vedere de solicitant.

Standardul EN 50129 [ST-03] ia în considerare trei tipuri de dosare de siguranță:

- dosarul de siguranță pentru *produse generice* (produse independente de aplicație): un produs generic poate fi reutilizat pentru diverse aplicații independente;
- dosarul de siguranță pentru o *aplicație generică* (pentru o clasă de aplicație): o aplicație generică poate fi reutilizată pentru o clasă sau tip de aplicații având funcții comune;
- dosarul de siguranță pentru o anumită *aplicație specifică*: o anumită aplicație este utilizată pentru o anumită instalare.

O reprezentare geometrică a DS pentru implementarea componentelor/sistemelor electronice de siguranță este proiectată mai jos.

Pentru aplicații specifice DS trebuie împărțit în două părți:

- DS pentru proiectarea aplicației, care trebuie să conțină dovada siguranței proiectării teoretice a aplicației specifice;

- DS a realizării fizice, care trebuie să conțină dovada siguranței realizării fizice a aplicației specifice.

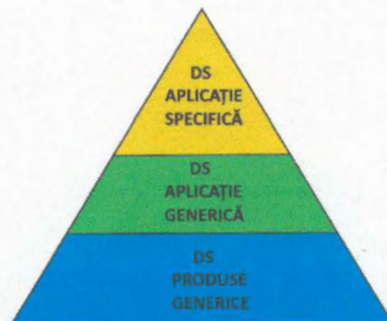


Figura 5 – DS pentru implementarea componentelor/sistemelor electronice de siguranță

Este esențial să se demonstreze pentru fiecare cerere specifică că condițiile de mediu și contextul de utilizare îndeplinesc cerințele aplicației generice. Este esențial să se demonstreze în DS pentru fiecare cerere specifică faptul că, condițiile de mediu și contextul de utilizare îndeplinesc cerințele aplicației generice.

Pentru desfășurarea unei noi aplicații specifice a unui sistem electronic de siguranță deja autorizat în România sau în alt stat din Uniunea Europeană, se acceptă să se facă referire la aprobarea de siguranță obținută pentru produsul generic și aplicația generică, fără a fi obligat să se repete procesul de aprobare generică.



7. ANEXE

ANEXA I.

DPP conține următoarele elemente:

a) Fișa cu informații despre proiect (anexat);

b) un raport descriptiv care trebuie cel puțin:

1. să indice data propusă de începere a construcției proiectului, iar în cazul modificărilor complexe care implică mai multe subsisteme structurale, datele cu începerea fiecărei etape;
2. să indice în mod clar tipul de modificare asupra subsistemului existent (modernizare sau reînnoire, așa cum este definit la art. 2 pct. 16 și 27 din [RO-03]);
3. să prezinte secțiuni textuale distincte în cazul proiectelor de rețea complexe care implică mai multe subsisteme structurale;
4. să evidențieze sub formă tabelară și, dacă este cazul, grafică o comparație între configurația actuală a subsistemului și cea din proiect, necesară pentru identificarea amploarea modificărilor introduse;
5. să producă (de preferință sub formă tabelară) o comparație între parametrii fundamentali ai subsistemului din configurația autorizată anterior și cel care face obiectul cererii, cu referire la STI-urile aplicabile;
6. să evidențieze referințele la planul național de implementare a STI-ului cu impact asupra subsistemului în curs de modificare, indicând dacă, prin intervenția de reînnoire/modernizare se intenționează să se implementeze faze ale planului menționat anterior;
7. să descrie riscurile naturale și tehnologice identificate în această etapă a proiectului;
8. să precizeze interfețele subsistemului cu sistemul în care va fi încorporat, iar în cazul mai multor subsisteme se vor preciza și interfețele interne dintre acestea;
9. să fie însoțite de documente grafice care evidențiază caracteristicile tipologice, spațiale, funcționale și tehnologice ale subsistemului. În special, pentru subsistemele structurale Infrastructură și Energie, raportul trebuie să conțină cel puțin o schiță cadru generală, un plan de traseu, un număr adecvat de tronsoane standard și schemele de electrificare corespunzătoare;
10. să stabilească caracteristicile liniei în conformitate cu STI-ul Infrastructură actual (numai pentru subsistemul infrastructură);
11. să facă referire la detaliile autorizațiilor de utilizare în vigoare emise de autoritățile de siguranță competente (numai pentru subsistemul control-comandă și semnalizare), în legătură cu aplicațiile generice care:
 - sunt deja implementate în subsistem și nu suferă modificări;
 - constituie un sistem de referință pentru orice modificări care se intenționează a fi aduse aplicațiilor generice deja implementate sau care urmează să fie implementate în subsistemul care face obiectul deciziei;
12. să se evidențieze pentru subsistemul control-comandă și semnalizare:



- similaritatea contextului de aplicare și a procesului de aplicare a aplicației generice autorizată de autoritatea de siguranță, care se intenționează să o implementeze în subsistem fără ca aplicația generică să sufere modificări;
 - coerența proiectului cu planul european și/sau național de implementare ERTMS;
- c) lista regulilor (norme, normative, standarde, ordine, regulamente, etc.), inclusiv cele de origine nestrict feroviară care s-a aplicat modificării, cu o declarație explicită privind caracterul complet și exhaustiv al acestei liste în raport cu derularea proiectului sau implementării. Toate celelalte documente din dosar trebuie să se refere la această listă, având în vedere necesitatea de a garanta lipsa de ambiguitate a listei de norme aplicabile; Pentru standardele care nu sunt derivate strict din căile ferate precum sectoarele de securitate electrică, inginerie civilă, construcții, asistență medicală și protecție împotriva incendiilor, subsistemul va fi însoțit de toate certificările și autorizațiile prevăzute în legislația menționată, care se anexează la declarația în sine. Declarația de verificare «CE» și documentele documentele însoțitoare sunt datate și semnate de către solicitant.
- d) dacă se aplică STI-urile, lista cerințelor aplicabile modificării;
- e) o analiză a importanței schimbării (preliminară), efectuată în temeiul art. 4 din [EU-04] care evidențiază posibilul impact asupra siguranței sistemului feroviar și relevanța sau nu a intervenției descrise. În acest sens, se precizează că documentul care conține această analiză ar trebui, cel puțin să:
- furnizeze o descriere concisă și ușor de înțeles a intervenției evaluate;
 - facă evidența organismului/personalului tehnic caruia i-a fost încredințată analiza cu privire la relevanța modificării (schimbării), evidențiindu-se competențele specifice;
 - furnizeze dovezi că, clasificarea modificării se bazează pe compararea cu cele șase criterii prevăzute la art. 4 alin. (2) din [EU-04];
- f) Analiza proiectului cu privire la criteriile prevăzute la art. 17 alin. (7) din [RO-03].
- g) acordul administratorului infrastructurii dat solicitantului asupra măsurilor de siguranță identificate de solicitant în sarcina administratorului infrastructurii.

NOTĂ: Declarația de verificare «CE» și toate documentele documentele însoțitoare din dosar sunt datate și semnate de către solicitant.

Fișa cu informații despre proiect

(se anexează în DPP)

INFORMATII GENERALE DESPRE PROIECT:

NUMELE PROIECTULUI:

DATA estimată de intrare în funcțiune:

Lider de proiect:

SUBSISTEME STRUCTURAL CUPRINSE DE PROIECT:



- INFRASTRUCTURĂ
- ENERGIE
- CCS (Control-Comandă-Semnalizare)

SUBSISTEME FUNCTIONALE CUPRINSE DE PROIECT:

- TUNEL
- PMR

TIPURI DE LINII CUPRINSE ÎN PROIECT:

1. Linie nouă
 - a. platformă nouă
 - b. platformă existentă sau extinsă (linie învecinată/eeelire/prelungire/rectificare aliniament)
2. Linie existentă
 - a. în funcțiune
 - trafic mixt (pasageri + marfă)
 - 100% trafic de pasageri
 - Trafic de marfă 100%.
 - b. închis serviciului comercial sau căroră nu se oferă drept de acces
 - de mai mult de 5 ani / de mai puțin de 5 ani
 - c. inclusiv trecerile la nivel / fără trecerile la nivel

IMPORTANTA LUCRĂRII

1. proiect semnificativ (secțiune de linie, secțiune de alimentare de 25 kV, stație de alimentare cu energie, etc.)
2. proiect fără importanță semnificativă

PERIMETRUL LUCRĂRII

1. Linie completă
 - a. LMV (linie de mare viteză)
 - b. Liniile convenționale
2. Stație (punct de secționare)
3. Secțiune-chenar: Faceți clic sau atingeți aici pentru a introduce text.



4. Altele: Faceți clic sau atingeți aici pentru a introduce text.

CONSECINȚA LUCRĂRII

1. necesită modificarea procedurilor, instrumentelor, metodelor sau planurilor de întreținere
2. necesită modificarea instrumentelor, metodelor sau procedurilor de operare (exploatare)

NATURA LUCRĂRII

1. Crearea unui nou subsistem

- a. electrificare
- b. acoperirea căii (liniei)
- c. implementare GSM-R și/sau ETCS
- d. altele, specificați: _____

2. Modificarea subsistemelor existente:

- a. creșterea performanței subsistemului:
- i. Sarcina pe osie: _____
- ii. Gabarit _____
- iii. Viteza _____
1. ≤ 30 km/h
2. > 30 km/h
- iv. Capacitate trafic (trenuri/24 ore)
- v. Tipul de trafic (pasageri, marfă în afara MD, marfă cu MD, TAF etc.)
- vi. Clasa de trafic (a se vedea punctul 4.2.1 din STI „Infrastructură”)
- b. noi funcții de siguranță implementate
- c. se referă la parametrii tunelului definiți la punctul 7.2.2.1 litera (c) din STI „Tunel”
- d. înlocuirea identică a elementelor (funcții și performanțe)

3. Implementarea de noi tehnologii

- a. care a făcut obiectul unei autorizații de către un alt stat membru
- b. care a făcut obiectul aprobării anterioare la CFR SA, SNCFR
- c. planificat să fie aprobat ca parte a proiectului.



d. al cărui eșec (poate) afecta direct:

- i. mediul înconjurător
- ii. siguranța personalului, a pasagerilor sau a terților
- iii. siguranța traficului

ORGANIZAREA PROIECTULUI

Natura operațiunilor (în exploatare) avute în vedere în această etapă:

- 1. au fost deja implementate de către solicitant;
- 2. nu au fost niciodată implementate de către solicitant.

Procedurile planificate a fi implementate sunt:

- 1. conform cu SMS-urile
- 2. necesită proceduri noi sau modificarea procedurilor existente:
 - a. pentru muncă
 - b. pentru teste și/sau încercări

REGLEMENTĂRI APLICABILE

În această etapă a proiectului, se preconizează:

- 1. (nu se solicită) nicio derogare de la STI-uri sau de la normele naționale
- 2. (se solicită) derogări (de la):
 - a) STI, datorită:
 - i. stadiului avansat de dezvoltare a proiectului;
 - ii. viabilității economice a proiectului.
 - b) reguli naționale, **specificați**:.....

AUTORIZARE NECESARĂ:

- 1. Autorizarea este impusă prin planurile de implementare a STI;
- 2. Autorizarea este cerută de STI-urile aplicabile;
- 3. Autorizarea nu este cerută în mod specific de STI-uri sau de planurile de implementare.

**ANEXA II.****Dosarul de Definiere a Siguranței - DDS**

DDS va conține următoarele elemente:

a) O descriere a organizării generale a proiectului, inclusiv:

- prezentarea solicitantului;
- principiile organizatorice pentru diferitele faze ale proiectului;
- misiunile pe care solicitantul intenționează să le încredințeze organismelor de evaluare a conformității și de evaluare a riscurilor și denumirea acestora, după caz, dacă acestea sunt cunoscute.

b) o documentație tehnică ilustrativă sumară a proiectului subsistemului care va face obiectul cererii de autorizare ce trebuie să conțină toate elementele necesare identificării univoce a limitelor subsistemului (inclusiv, cu titlu de exemplu, indicarea precisă a componentelor subsistemului care urmează să fie autorizate instalate la limitele subsistemului), trebuie să fie compus din:

- i. raport descriptiv al subsistemului care vizează ilustrarea configurației ce urmează a fi autorizată și a caracteristicilor tehnice generale ale acestuia;
- ii. desene grafice necesare pentru a permite identificarea caracteristicilor tipologice, spațiale, funcționale și tehnologice ale subsistemului care urmează să fie autorizat. În special, aceste documente trebuie să includă cel puțin:
 - pentru subsistemul Infrastructură: o schiță cadru generală, un document grafic care conține un plan schematic și/sau un traseu care evidențiază limitele subsistemului și liniile progresive relevante în raport cu un sistem de referință identificat corespunzător, precum și un număr de secțiuni tip;
 - pentru subsistemul Energie: o schiță cadru generală, un document grafic care conține schemele de electrificare adecvate și un plan al traseului care evidențiază limitele subsistemului și liniile progresive relevante în raport cu un sistem de referință identificat corespunzător, precum și un număr adecvat de secțiuni tip;
- iii. în cazul în care solicitantul intenționează să împartă subsistemul în diverse părți va prezenta un raport tehnic descriptiv al acestor părți;
- iv. pentru subsistemul Control-comandă și semnalizare la sol: descrierea oricăror aplicații generice care alcătuiesc acest subsistem și care, acolo unde este necesar, vor face obiectul unei autorizații specifice.

Nivelul de detaliu și scara de reprezentare a documentelor descrise mai sus trebuie să fie în concordanță cu nivelul de dezvoltare a proiectării subsistemului care face obiectul cererii de autorizare;

c) O descriere sumară a proiectului, inclusiv:

- contextul, obiectivele și motivațiile proiectului;
- planificarea detaliată a prognozei;



- lista STI-urilor aplicabile și a normelor naționale, precum și a scutirilor avute în vedere în această etapă a proiectului;
 - lista elementelor constitutive de interoperabilitate;
 - principalele caracteristici tehnice și funcționale și, în special, pentru proiectele ERTMS, lista funcțiilor planificate a fi implementate;
 - lista lucrărilor pregătitoare planificate;
 - interfețe cu sistemul în care se intenționează să fie utilizat sau încorporat subsistemul;
 - inovațiile și singularitățile proiectului;
 - posibile variante de proiectare ale elementelor subsistemului;
- d) lista de specificații și standarde tehnice aplicate pentru a demonstra conformitatea subsistemului cu cerințele pentru eliberarea autorizației. Această listă trebuie structurată conform unui tabel care să conțină, pentru fiecare dintre cerințele esențiale menționate în Anexa 1 din [RO-03], aplicabil subsistemului:
- regulile, inclusiv codurile de bune practici, aplicate pentru a satisface cerința esențială unică, referitoare la contextul de aplicare identificat;
 - tipul de document care atestă conformitatea cu aceste standarde care urmează să fie produs în raport cu obligațiile legale sau cu prevederile SMS.
- e) listă, structurată sub formă tabelară, a principiilor Regulamentului de circulație și STI-OPE subliniind:
- i. care dintre aceste principii sunt considerate neaplicabile subsistemului;
 - ii. a principiilor considerate parțial aplicabile, împreună cu orice măsuri de atenuare avute în vedere;
 - iii. pentru fiecare dintre principiile considerate aplicabile, a listei de specificații și standarde tehnice menționate la litera d) anterioară care se intenționează a fi aplicate pentru a garanta conformitatea subsistemului cu acest principiu.
- Această listă trebuie să fie însoțită de raportul de evaluare relevant întocmit de AsBo desemnat de solicitant;
- f) Un aviz tehnic și de siguranță care să precizeze:
- problemele de siguranță corespunzătoare și luarea în considerare a acestora prin metodele descrise în [EU-04], iar acolo unde este cazul, sunt menționate sistemele de referință luate în considerare;
 - riscurile naturale și tehnologice identificate în aceasta etapă a proiectului, care pot afecta siguranța proiectului sau pe care proiectul le poate agrava, induce sau implica.
- g) program general de desfasurare a activităților prevazute în procesul de autorizare care conține timpii și metodele cu care solicitantul intenționează să se ocupe de fazele procesului de autorizare care trebuie să conțină următoarele informații minime:
- descrierea fazelor de dezvoltare ale procesului de autorizare a subsistemului care iau în considerare, acolo unde este cazul, verificările conformității cu STI-urile și standardele naționale, compatibilitatea tehnică și integrarea în siguranță a subsistemului în rețea;
 - lista subiecților implicați în fiecare dintre faze și responsabilitățile fiecăruia;
 - plan de documentare;



- h) versiunea preliminară a analizei evenimentelor periculoase și riscurilor asociate acestora;
- i) descrierea strategiei de certificare a subsistemului și a metodei aferente de emitere a declarației de verificare „CE”, cu referire și la metoda de gestionare (integrare/actualizare/anulare) a oricăror declarații și certificări deja emise care intră în sfera de aplicare a subsistemului și care face obiectul autorizării.
- j) acordul administratorului infrastructurii dat solicitantului cu privire la faptul că subsistemul structural conceput și proiectat îndeplinește cerințele esențiale și se poate depune cererea de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemului.
- k) acordul administratorului infrastructurii dat solicitantului asupra măsurilor de siguranță identificate de solicitant în sarcina administratorului infrastructurii.

NOTĂ: Toate documentele documentele însoțitoare din dosar sunt datate și semnate de către solicitant.

**ANEXA III.****Dosarul de Proiectare a Siguranței - DPS**

DPS va conține următoarele elemente:

a) descriere a organizării generale a proiectului, inclusiv:

1. prezentarea solicitantului;
2. descrierea precisă a organizării proiectului pusă în aplicare pentru a garanta, în fiecare etapă a proiectului, conformitatea cu cerințele de siguranță și interoperabilitate;
3. detalii despre misiunile încredințate organismelor de evaluare a conformității și de analiză a riscurilor.

b) O descriere detaliată a proiectului, după caz, faza proiectului, inclusiv:

1. contextul, obiectivele și motivațiile proiectului;
2. planificarea detaliată a prognozei;
3. lista STI-urilor, regulilor naționale și documentelor de referință tehnice și de siguranță utilizate pentru proiectarea și construcția proiectului și pentru exploatarea și întreținerea instalațiilor, precum și scutirile avute în vedere în această etapă a proiectului;
4. lista elementelor constitutive de interoperabilitate;
5. caracteristici tehnice și funcționale;
6. lista lucrărilor planificate;
7. interfețe cu sistemul în care se intenționează să fie utilizat sau încorporat;
8. inovațiile și singularitățile proiectului;
9. posibile variante de proiectare ale elementelor subsistemului;
10. metodele de luare în considerare a avizului ASFR asupra DDS;
11. metodele de luare în considerare a cerințelor de intervenție ale serviciilor de urgență;
12. aprobarea Agenției Uniunii Europene pentru proiecte ERTMS și modalitățile de luare în considerare a cerințelor cuprinse în acestea sau, în lipsă, detaliile problemelor aflate în discuție în prezent cu Agenția Uniunea Europeană (după caz);
13. lista de teste, încercări și simulări avute în vedere;
14. modalitățile de operare prevăzute;
15. principiile de întreținere avute în vedere inclusiv condițiile minime specifice de funcționare planificate.

c) Memoriu tehnic care să susțină siguranța, inclusiv:

1. descrierea procesului de management al riscului, în conformitate cu metodele descrise în [EU-04];
2. analiza riscurilor, care identifică pericolele, riscurile, măsurile de siguranță asociate și precizează cerințele de siguranță rezultate;
3. după caz, primele elemente de probă referitoare la gestionarea pericolelor identificate și primele măsuri de siguranță asociate;
4. gestionarea interfețelor și constrângerile exportate;
5. condițiile speciale de realizare a lucrării pentru asigurarea siguranței liniilor operate;
6. metodele de luare în considerare a riscurilor naturale și tehnologice identificate care pot afecta siguranța proiectului sau pe care proiectul le poate agrava, induce sau include.



- d) Rapoarte ale organismelor de evaluare a conformității și a riscurilor;
- e) Acordul administratorului infrastructurii dat solicitantului cu privire la faptul că subsistemul structural conceput și proiectat îndeplinește cerințele esențiale și poate fi construit și instalat în vederea depunerii cererii de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemului.

NOTĂ: Toate documentele documentele însoțitoare din dosar sunt datate și semnate de către solicitant.

**ANEXA IV.****Dosarul de Siguranță - DS**

DS conține următoarele elemente:

a) descriere a organizării generale a proiectului, inclusiv:

1. prezentarea solicitantului;
2. descrierea precisă a organizării proiectului;
3. detalii despre misiunile încredințate organismelor de evaluare a conformității și de analiză a riscurilor.

b) O descriere detaliată a proiectului, inclusiv:

1. contextul, obiectivele și motivațiile proiectului;
2. lista STI-urilor, normelor naționale și documentelor de referință tehnice și de siguranță utilizate pentru proiectarea, construcția proiectului și pentru exploatarea și întreținerea instalațiilor, precum și scutirile de la toate aceste documente;
3. lista elementelor constitutive de interoperabilitate;
4. caracteristici tehnice și funcționale;
5. interfețe cu sistemul în care se intenționează să fie utilizat sau încorporat;
6. inovațiile și singularitățile proiectului;
7. posibile variante de proiectare ale elementelor subsistemului;
8. posibile modificări de proiectare sau prevederi semnificativ diferite de cele prevăzute în DPS care nu au necesitat aprobarea unui nou DPS;
9. modalitățile de luare în considerare a cerințelor formulate de ASFR la aprobarea DPS;
10. metodele de luare în considerare a cerințelor de intervenție ale serviciilor de urgență;
11. pentru proiectele care implementează Sistemul European de Management al Traficului Feroviar (ERTMS), aprobarea Agenției Uniunii Europene și, după caz, rezultatul procedurii menționate la articolul 30 alineatul (1) 2, din [EU-10]menționat anterior, precum și modalitățile de luare în considerare a cerințelor cuprinse în acesta.

c) O descriere a testelor, încercărilor și simulărilor efectuate, precum și a rezultatelor și a opiniilor persoanelor competente care au analizat și validat aceste rezultate.

d) Un memoriu care vizează precizarea condițiilor de exploatare și întreținere ale proiectului care trebuie respectate pentru a asigura respectarea obiectivelor de siguranță pe toată durata exploatarei, inclusiv:

1. descrierea zonelor de operare și a caracteristicilor generale de funcționare în situații normale, speciale sau degradate;
2. descrierea cerințelor de întreținere care trebuie respectate pentru elementele de siguranță ale proiectului;
3. condiții minime specifice de funcționare;
4. planul de intervenție și securitate (PIS);
5. proceduri de operare și întreținere și instrucțiuni specifice proiectului.

e) Memoriu tehnic care să susțină siguranța, inclusiv:



1. declarația solicitantului care atestă acoperirea riscurilor identificate și conformitatea proiectului cu măsurile de acoperire a riscului de siguranță definite în procesul de evaluare a riscurilor;
 2. demonstrarea că sistemul respectă toate cerințele de siguranță necesare pentru a accepta riscurile legate de pericolele identificate în timpul procesului de management al riscurilor în conformitate cu [EU-04]menționat anterior;
 3. identificarea constrângerilor exportate de proiect, analiza relevanței și admisibilității acestora în raport cu [EU-10]menționat anterior, STI-urile, normele și documentele naționale de referință tehnică și de securitate, precum și dovezile; de acceptare și luare în considerare a constrângerilor exportate de entitățile în cauză;
 4. raportul organismului de evaluare a riscurilor;
 5. metodele de luare în considerare a riscurilor naturale și tehnologice identificate care pot afecta siguranța proiectului sau pe care proiectul le poate agrava, induce sau include.
- f) Un memorandum care susține interoperabilitatea, inclusiv, după caz:
1. declarații „CE” de verificare a subsistemelor în ceea ce privește STI-urile și normele naționale;
 2. declarații „CE” de conformitate sau adecvare pentru utilizare a constituenților de interoperabilitate;
 3. certificatele de verificare sau, în lipsă, certificatele de inspecție intermediară (DIV) ale subsistemelor, precum și rapoartele de evaluare în cauză;
 4. certificate de conformitate „CE” și certificate de adecvare „CE” pentru utilizarea constituenților de interoperabilitate;
 5. o copie a oricăror derogări de la STI-uri și normele naționale.
- g) o comparație sub formă tabelară (dacă este cazul grafică) între configurația actuală a subsistemului și cea executată în proiect, utilă pentru identificarea importanței schimbării introduse;
- h) datele necesare actualizării registrului rețelei naționale de căi ferate (RINF);
- i) referințele proiectului la planul național de implementare cu impact asupra indicând dacă, prin intervenția asupra sistemului feroviar se intenționează să se implementeze faze ale planului menționat anterior;
- j) o comparație sub formă tabelară (dacă este cazul grafică) între configurația actuală a subsistemului și cea executată în proiect, utilă pentru identificarea importanței schimbării introduse (numai pentru reînnoiri și modernizări);
- k) condiții și restricții în exploatare rezultate ca urmare a neaplicării tuturor cerințelor (parametri de bază) din STI aplicat, ca urmare a faptului că nu se implementează toate funcțiile, performanțele și interfețele din cap. 4;
- l) lista directivelor europene aplicabile proiectului altele decât directivele de interoperabilitate și siguranță (compatibilitate electromagnetică, mediu, etc.);
- m) în cazul în care este necesară verificarea integrării în siguranță în conformitate cu art. 17 alin. (4) lit. c) și art. 20 alin. (5) lit. c), dosarul tehnic relevant include raportul/rapoartele evaluatorilor referitor la metodele comune de siguranță privind evaluarea riscului prevăzute la art. 6 din [RO-02];



n) declarație pe proprie răspundere cu enumerarea sub formă tabelară a cerințelor și a parametrilor de bază raportat la capitolul cerințelor din STI pe care solicitantul declară că subsistemul le îndeplinește;

NOTĂ: Declarația de verificare «CE» și toate documentele documentele însoțitoare din dosar sunt date și semnate de către solicitant.



ANEXA V

Dosarul Tehnic de Siguranță - DTS

DTS conține următoarele elemente:

Pentru DTS care însoțește cererea de autorizare de punere în funcțiune a unui subsistem deja autorizat într-o rețea a unui alt stat membru al Uniunii Europene sau a unui stat care aplică norme echivalente cu cele ale Uniunii Europene în temeiul acordurilor încheiate cu asta:

a) descriere a organizării generale a proiectului, inclusiv:

- prezentarea solicitantului;
- descrierea precisă a organizării proiectului;
- detalii despre misiunile încredințate organismelor de evaluare a conformității și de analiză a riscurilor.

b) O descriere detaliată a proiectului, inclusiv:

- contextul, obiectivele și motivațiile proiectului;
- lista STI-urilor, normelor naționale și documentelor de referință tehnice și de siguranță utilizate pentru proiectarea, construcția proiectului și pentru exploatarea și întreținerea instalațiilor, precum și scutirile de la toate aceste documente;
- lista elementelor constitutive de interoperabilitate;
- caracteristici tehnice și funcționale;
- interfețe cu sistemul în care se intenționează să fie utilizat sau încorporat;
- o copie a autorizației de punere în funcțiune a subsistemului;
- descrierea procedurii prin care a fost eliberată autorizația de punere în funcțiune;
- pentru proiectele ERTMS, aprobarea Agenției Uniunii Europene și, după caz, rezultatul procedurii menționate la articolul 30 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796 menționat anterior, precum și modalitățile de luare în considerare; cerințele cuprinse în acesta.

c) O descriere a testelor și încercărilor efectuate, precum și a rezultatelor și opiniilor persoanelor competente care au analizat și validat aceste rezultate.**d) Un memoriu care vizează precizarea condițiilor de exploatare și întreținere ale proiectului care trebuie respectate pentru a asigura respectarea obiectivelor de siguranță pe toată durata exploatării, inclusiv:**

- descrierea zonelor de operare și a caracteristicilor generale de funcționare în situații normale, speciale sau degradate;
- descrierea cerințelor de întreținere care trebuie respectate pentru elementele de siguranță ale proiectului;
- condiții minime specifice de funcționare;
- Planul de intervenție și securitate (PIS);
- proceduri de operare și întreținere și instrucțiuni specifice proiectului.

e) Un memorandum tehnic care să susțină siguranța, inclusiv:

- studiul posibilităților abateri în ceea ce privește domeniul de utilizare, regulile de funcționare și regulile de întreținere;



- în cazul existenței unor astfel de abateri, o analiză care să demonstreze absența impactului asupra siguranței sau interoperabilității subsistemului și absența riscurilor pe care subsistemul le-ar putea agrava, induce sau prezenta pentru sistemul în care este integrat;
 - feedback de la subsistem (istoricul incidentelor/accidentelor);
 - raportul organului de evaluare a riscurilor.
- f) Un memorandum care susține interoperabilitatea, inclusiv, după caz:
- declarații „CE” de verificare a subsistemelor în ceea ce privește STI-urile și normele naționale;
 - declarații „CE” de conformitate sau adecvare pentru utilizare a constituenților de interoperabilitate;
 - certificatele de verificare sau, în lipsă, certificatele de inspecție intermediară (ACI) ale subsistemelor, precum și rapoartele de evaluare în cauză;
 - certificate de conformitate „CE” și certificate de adecvare „CE” pentru utilizarea componentelor de interoperabilitate;
 - o copie a oricăror derogări de la STI-uri și normele naționale.

NOTĂ: Declarația de verificare «CE» și toate documentele documentele însoțitoare din dosar sunt date și semnate de către solicitant.



ANEXA VI

CERERE DE ACORDARE A AUTORIZAȚIE DE PUNERE ÎN FUNCȚIUNE A INSTALAȚIILOR FIXE

Nr. înregistrare: / data (la solicitant)

Nr. înregistrare: / data (la ASFR)

INFORMAȚII DE CONTACT PRIVIND AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ

Autoritatea de siguranță căreia i se adresează cererea	AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ - ASFR
Adresa poștală completă	București, Calea Griviței, Nr. 393, Sector 1, Cod poștal 010719
Cod Fiscal	48008564
Site	www.sigurantaferoviara.ro
E-mail	office.asfr@sigurantaferoviara.ro
Număr telefon	Secretariat: +4021.307.79.35

1. INFORMAȚII PRIVIND SOLICITANTUL

1.1. Denumirea juridică	
1.2. Acronim	
1.3. Adresa poștală completă (oraș, stradă, cod poștal, județ, țară)	
1.4. Număr telefon	
1.5. Număr fax	
1.6. Adresa e-mail	
1.7. Site web	
1.8. Nr. înregistrare național	
1.9. Cod TVA/CUI	
1.10. Reprezentant legal	
- Nume și prenume	
- Funcția	
1.11. Adresa de facturare	
1.12. Alte informații relevante	

2. INFORMAȚII DESPRE COMPONENTA PROIECTULUI

Tip subsistem <input type="checkbox"/> Infrastructură <input type="checkbox"/> Energie <input type="checkbox"/> Control-comandă și Semnalizare Terestră	Subsistem <input type="checkbox"/> nou construit <input type="checkbox"/> modernizat <input type="checkbox"/> reînnoit
--	---

3. INFORMAȚII DESPRE PROIECT

Proiect: ...
Amplasare: ...

4. INFORMAȚII DESPRE PĂRȚI SUBSISTEM/ PRODUS GENERIC/ APLICAȚIE GENERICĂ / SPECIFICĂ

Părți/produs/aplicație solicitate la autorizare	Specificație
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> versiune ...
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> versiunea ...

5. INFORMAȚII PRIVIND PERSOANA DE CONTACT

**GHID****COD: G - 07-01**

Ediție 1/ Revizie 0

Autorizare pentru punerea în funcțiune a instalațiilor fixe în conformitate cu articolul 17, alineatul (1) din Hotărârea Guvernului nr.108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar

Pagină 50 din 50

5.1. Numele și prenumele	
5.2. Titlu sau funcție	
5.3. Adresa poștală completă (oraș, stradă, cod poștal, județ, țară)	
5.4. Număr telefon	
5.5. Număr fax	
5.6. Adresa e-mail	
5.7. Limba sau limbile vorbite	
5.8. Numărul și data Deciziei de desemnare ca persoană de contact	

Documentele prezentate în dosar sunt conforme cu originalele.

Nume, Prenume Solicitant

Semnătură, ștampilă