MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDINUL

Nr. ……..

din ……….2018

pentru modificarea şi completarea unor regulamente şi instrucţiuni din domeniul feroviar

Ministrul transporturilor,

Având în vedere referatul Direcției Transport Feroviar nr. 33576 din 13 septembrie 2018,

ţinând cont de prevederile:

- art. 16 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 55/2006 privind siguranţa feroviară, cu modificările şi completările ulterioare;

- art. 3 alin. (2) lit. m) pct. (ii) din Anexa nr. 1 - „Regulamentul de organizare şi funcţionare al Autorităţii de Siguranţă Feroviară Română - ASFR” din Anexa nr. 1 „Regulamentul de organizare şi funcţionare al Autorităţii Feroviare Române - AFER” aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea şi funcţionarea Autorităţii Feroviare Române - AFER, cu modificările şi completările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Transporturilor, cu modificările şi completările ulterioare,

emite prezentul

**ORDIN**

Art. I. - Regulamentul de exploatare tehnică feroviară nr. 002, aprobat prin [Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor şi locuinţei nr. 1.186/2001](http://www.afer.ro/legislatie_nationala/Ordin%20nr.%201186%20din%202001.pdf), publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 681 din 29 octombrie 2001, cu modificările şi completările ulterioare, se modifică şi se completează după cum urmează:

1. La articolul 166, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(2) Planul tehnic de exploatare a staţiei se întocmeşte de către gestionarul infrastructurii feroviare pe baza prevederilor reglementărilor specifice proprii, astfel încât:

a) să nu contravină prevederilor din reglementările specifice şi să nu cuprindă repetări ale acestor prevederi;

b) să nu conţină precizări sau interpretări ale prevederilor din actele normative;

c) să facă referire la interfaţa activităţilor comune în derularea operaţiunilor de transport feroviar din staţie cu operatorii de transport feroviar.”

2. La articolul 167, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(2) Reglementările care se referă la activitatea comună a operatorilor de transport feroviar cu gestionarul infrastructurii feroviare cuprinse în PTE, respectiv la interfaţa acestora, trebuie să fie elaborate de şeful staţiei împreună cu un reprezentant împuternicit al fiecărui operator de transport feroviar care operează în staţie.”

3. La articolul 167, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (21), cu următorul cuprins:

„(21) În funcţie de modul de organizare, dotare tehnică şi resursele umane disponibile, operatorul de transport feroviar stabileşte proceduri specifice propriei activităţi de circulaţie şi de manevră din staţii, care vor fi cuprinse în propriul sistem de management al siguranţei.

Aceste proceduri nu trebuie să contravină prevederilor din reglementările specifice în vigoare şi din reglementările de la interfaţa activităţii comune operator de transport feroviar - gestionar infrastructură feroviară prevăzute/stabilite în PTE.”

De obicei ar trebui ca operatorul de transport sa se supuna regulilor gestionarului infrastructurii . Reguli face gestionarul . Operatorul trebuie sa se supuna regulilor astfel incat sa nu apara factori de risc sau acestia sa fie zero .

1. La articolul 168, alineatul (7) se abrogă.

Art. II. - Regulamentul pentru circulaţia trenurilor şi manevra vehiculelor feroviare nr. 005, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 1.816/2005, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.064 şi 1.064 bis din 28 noiembrie 2005, cu modificările şi completările ulterioare, se modifică şi se completează după cum urmează:

1. La articolul 3, alineatul (3) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(3) Instrumentele portative de semnalizare şi mijloacele de comunicaţii - fixe şi portabile, care trebuie utilizate în timpul executării serviciului de către personalul cu responsabilităţi în siguranţa circulaţiei, sunt prevăzute în Anexa 3 care face parte integrantă din prezentul regulament;”

2. La articolul 11, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(2) PTE conţine prevederi de amănunt specifice activităţii fiecărei staţii, referitoare la aplicarea reglementărilor specifice obligatorii privind desfăşurarea operaţiunilor de transport feroviar.

Modul de întocmire, verificare, avizare, aprobare şi actualizare a PTE este stabilit prin reglementări specifice de către administratorul infrastructurii feroviare şi împreună cu operatorii de transport feroviar la interfaţa activităţilor comune în derularea operaţiunilor de transport feroviar din staţie, astfel încât:

a) să nu contravină reglementărilor în vigoare;

b) să nu repete şi să nu interpreteze prevederile din actele normative sau reglementările în vigoare;

c) să facă referire la interfaţa activităţilor comune în derularea operaţiunilor de transport feroviar din staţie cu operatorii de transport feroviar.”

3. La articolul 17, alineatul (13) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(13) La executarea manevrei peste trecerile la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere - tip IR, conducătorul manevrei este obligat să oprească convoiul de manevră înaintea fiecărei treceri la nivel, să ia măsuri de oprire a circulaţiei rutiere şi numai după ce s-a convins că circulaţia rutieră este oprită, poate da semnale de punere în mişcare a convoiului de manevră. Conducătorul manevrei este obligat să asigure prin agenţii din partida de manevră oprirea circulaţiei rutiere în ambele sensuri ale acesteia, până la trecerea completă a convoiului de manevră peste trecerea la nivel.- manevra se va face sef manevra + manevrant .Nu se admite efectuarea manevrei peste trecerile la nivel semnalizate cu indicatoare rutiere - tip IR numai cu conducător de manevră.”

4. La articolul 43, alineatul (3) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(3) Operaţiile de manevră se execută de regulă ( de regula este un termen ambiguu – trebuie scos), de către partidele de manevră sau de tren. Modul de executare a operaţiunilor de manevră în staţie la interfaţa administrator infrastructură feroviară - operator de transport feroviar, cu referire, în principal, la componenţa partidei de manevră, zonele de manevră, tipul de manevră - tragere/împingere/îmbrâncire etc., utilizarea semnalelor luminoase sau a celor date cu instrumente portative, modul de comunicare între IDM, conducătorul manevrei şi mecanicul de locomotivă - prin agent sau radiotelefon, tipul vehiculului feroviar motor etc. se stabilesc în PTE.”

5. La articolul 43, după alineatul (3) se introduc trei noi alineate, alineatele (31) - (33) cu următorul cuprins:

„(31) Partida de manevră este compusă, de regulă ( temen ambiguu trebuie scos), din conducătorul de manevră şi cel puţin un agent autorizat pentru efectuarea manevrei.

(32) Operatorul de transport feroviar stabileşte numărul de agenţi din partida de manevră în funcţie de volumul de activitate, caracteristicile specifice liniilor şi semnalelor din staţie, raza curbelor şi vizibilitatea asigurată semnalelor fixe care dau indicaţii de manevră, necesitatea manipulării unor macazuri necentralizate, menţinerea pe loc a vagoanelor/grupurilor de vagoane, tipul încărcăturii, asigurarea respectării procesului tehnologic de manevră, asigurarea cerinţelor de siguranţă şi comunicarea sigură între conducătorul manevrei, mecanicul de locomotivă şi IDM.( gestionarul infrastructurii stabileste deoarece manevra se executa pe liniile statiei lui )

(33) Manevra poate fi executată şi numai de către un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, denumit conducătorul de manevră, cu respectarea cerinţelor din prezentul regulament şi din celelalte norme naţionale de siguranţă, de către operatorii de transport feroviar care îndeplinesc următoarele cerinţe tehnico-organizatorice:

a) dotarea cu mijloace de comunicaţie radio portabile a conducătorului de manevră, astfel încât să se asigure o comunicare sigură a acestuia cu mecanicul de locomotrivă şi cu IDM;

b) posibilitatea de comunicare a conducătorului de manevră cu IDM pe frecvenţa radio utilizată de CFR;

c) echipamentele de radio comunicaţie trebuie să nu perturbe comunicaţiile radio aferente activităţii de circulaţie a trenurilor, respectiv de activităţile de manevră ale celorlaţi operatori de transport feroviar;

d) întocmirea de către operatorii de transport feroviar a unei preoceduri specifice proprii desfăşurării acestui tip de activiate care să stabilească modul de lucru, respectiv interfaţa cu administratorul infrastructurii feroviare şi să cuprindă inclusiv acţiunile pentru situaţiile de pericol - avizarea IDM şi a altor structuri competente în caz de producere a accidentelor/incidentelor.”

6. La articolul 44, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (21), cu următorul cuprins:

„(21) În cazul executării manevrei numai de către conducătorul manevrei, acesta ia legătura cu IDM şi mecanicul locomotivei şi îndeplineşte sarcinile de la alin. (2) lit. b) - i).”

7. La articolul 46 alineatul (1), litera b) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„b) să păstreze legătura cu personalul de manevră, de locomotivă, IDM, operatorul de manevră, revizori de ace şi acari, prin mijloace de comunicare ca: semnale şi comunicări verbale directe sau prin instalaţiile TC; în cazul efectuării manevrei numai cu conducătorul de manevră, acesta va comunica şi prin staţia radiotelefon portabilă;” – déjà operaturul de transport prin aceste articole cum doreste sa execute manevra .

8. La articolul 46, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (11), cu următorul cuprins:

„(11) În cazul în care manevra se efectuează numai cu conducătorul de manevră, semnalele se transmit cu instrumente portative şi se comunică prin staţia radiotelefon, fără a se perturba comunicaţiile dintre IDM cu trenurile aflate în circulaţie sau cu alte partide de manevră.”

9. La articolul 46, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(2) Mecanicul locomotivei care efectuează manevra pune locomotiva în mişcare numai în urma unui semnal primit din partea conducătorului de manevră, transmis direct sau printr-un agent din partida de manevră sau pe baza comunicării făcute de conducătorul de manevră prin radiotelefon sau megafon, cu precizarea numărului locomotivei. Prevederi de amănunt privind transmiterea comunicărilor de executare a manevrei prin radiotelefon sau megafon de către personalul operatorului de transport feroviar se stabilesc prin proceduri specifice proprii, cuprinse în propriul sistem de management al siguranţei, iar cele de la interfaţa administrator infrastructură feroviară - operator de transport feroviar, se stabilesc în PTE.”

10. La articolul 46, alineatul (6) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(6) Executarea manevrei pe linia directă a staţiei sau cu traversarea ei, precum şi executarea manevrei peste aparatele de cale extreme din staţiile neînzestrate cu instalaţii CED sau CE, este admisă numai cu încuviinţarea verbală a IDM dispozitor dată personal conducătorului de manevră, pentru fiecare caz în parte, prin instalaţiile TC din dotare, radiotelefon sau transmisă prin revizorul de ace sau acar.”

11. După articolul 51 se introduce un nou articol, articolul 511, cu următorul cuprins:

„Art. 511 - (1) Se interzice executarea manevrei numai cu conducător de manevră în toate cazurile prevăzute în prezentul ordin, precum şi în următoarele cazuri generate de aspecte tehnice:

1. în punctele de secţionare cu declivităţi mai mari de 60/00;
2. atunci când se manevrează vagoane cu sarcina pe osie sau pe metru liniar depăşită ori cu gabarit depăşit sau alte vehicule feroviare care se port manevra numai în condiţii speciale;
3. în zonele neacoperite de comunicaţia radio;
4. pe secţia de circulaţie Oraviţa - Anina, exclusiv staţia Oraviţa.
5. În cazul defectării radiotelefonului la executarea manevrei, conducătorul de manevră opreşte manevra, avizează IDM şi solicită completarea partidei de manevră cu un agent autorizat la manevră.” – prin acest articol blocarea garii pentru operatorul de transport nu inseamna nimic – pur si simplu se asteapta sosire agentului – vine bine nu vine asteptam . Cat ? Pana vine .

12. La articolul 53, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (11), cu următorul cuprins:

„(11) În cazul efectuării manevrei numai cu conducător de manevră, acesta preia atribuţiile de la alin. (1) lit. a) - f) şi transmite semnale cu instrumente portative şi comunică prin radiotelefon cu mecanicul de locomotivă şi IDM.”

13. La articolul 53, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(2) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a) şi b), precum şi în cazul în care se manevrează prin împingere pe liniile libere ale grupelor tehnice de pregătire a trenurilor de călători, iar convoiul de manevră este compus numai din vagoane de călători, agentul din partida de manevră care primeşte sarcini pentru a supraveghea dacă nu sunt oameni sau obstacole pe linie, se postează la uşa primului vagon din convoi, în sensul împingerii.

În cazul efectuării manevrei numai cu conducător de manevră, acesta transmite semnale cu instrumente portative şi comunică prin radiotelefon cu mecanicul de locomotivă şi IDM.”

14. La articolul 55, după alineatul (5) se introduce un nou alineat, alineatul (6), cu următorul cuprins:

„(6) Se interzice efectuarea manevrei numai cu conducător de manevră a mărfurilor prevăzute la alin. (1) şi alin. (3).”

15. La articolul 59, după alineatul (5) se introduce un nou alineat, alineatul (6), cu

următorul cuprins:

„(6) Se interzice efectuarea manevrei prin îmbrâncire numai cu conducător de manevră.”

16. La articolul 61, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (4), cu următorul cuprins:

„(4) Cu excepţia cazurilor prevăzute de la alin. (2) se interzice efectuarea manevrei cu alte mijloace numai cu conducător de manevră.”

17. La articolul 62, după alineatul (5) se introduce un nou alineat, alineatul (6), cu următorul cuprins:

„(6) Se interzice efectuarea manevrei în linie curentă numai cu conducător de manevră.”

18. La articolul 63, alineatul (1) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(1) Macazurile şi saboţii de deraiere, la manevră, se manipulează de către acar, revizorul de ace sau IDM, la cererea conducătorului manevrei. Anumite macazuri şi anumiţi saboţi de deraiere, ce se prevăd în PTE, se pot manipula şi de către un agent din partida de manevră stabilit de conducătorul manevrei şi la indicaţiile acestuia sau de către conducătorul de manevră atunci când manevra se efectuează numai de către acesta.” – instalatiile sunt ale gestionarului infrastructurii

19. La anexa 3, titlul se modifică şi va avea următorul cuprins:

„Instrumentele portative de semnalizare şi mijloacele de comunicaţii care trebuie utilizate în timpul executării serviciului de către personalul cu responsabilităţi în siguranţa circulaţiei:”

20. La anexa 3, după ultima liniuţă a primului paragraf se introduce o nouă liniuţă cu următorul cuprins:

„- radiotelefon portabil pe frecvenţele utilizate pentru manevră şi pentru circulaţia trenurilor de pe raza de activitate.”

21. La anexa 3, al doilea paragraf se modifică şi va avea următorul cuprins:

„Personalul cu responsabilităţi în siguranţa circulaţiei este obligat să aibă asupra sa, în timpul serviciului, instrumentele portative de semnalizare, rechizitele din dotare şi mijloacele de comunicaţii - radiotelefon portabil.”

22. La anexa 4, la litera P, punctul 8 se modifică şi va avea următorul cuprins:

„8. PARTIDĂ DE MANEVRĂ - Formaţie compusă din conducătorul de manevră şi cel puţin un agent autorizat pentru efectuarea manevrei. Manevra poate fi efectuată numai de către un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, denumit conducător de manevră, cu respectarea cerinţelor din prezentul regulament şi din celelalte norme naţionale de siguranţă.”

Art. III. - Instrucţiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar nr. 201, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 2.229/2006, publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 23 şi 23 bis din 15 ianuarie 2007, cu modificările şi completările ulterioare, se modifică şi se completează după cum urmează:

1. La articolul 177, alineatul (3) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(3) Operaţiile de manevră se execută de regulă, de către partidele de manevră sau de tren. Modul de executare a operaţiunilor de manevră în staţie la interfaţa administrator infrastructură feroviară - operator de transport feroviar, cu referire, în principal, la componenţa partidei de manevră, zonele de manevră, tipul de manevră - tragere/împingere/îmbrâncire etc., utilizarea semnalelor luminoase sau a celor date cu instrumente portative, modul de comunicare între IDM, conducătorul manevrei şi mecanicul de locomotivă - prin agent sau radiotelefon, tipul vehiculului feroviar motor etc. se stabilesc în PTE.”

2. La articolul 177, după alineatul (3) se introduc trei noi alineate, alineatele (31) - (33) cu următorul cuprins:

„(31) Partida de manevră este compusă, de regulă ( termen ambiguu – trebuie sa fie o regula), din conducătorul de manevră şi cel puţin un agent autorizat pentru efectuarea manevrei.

(32) Operatorul de transport feroviar stabileşte numărul de agenţi din partida de manevră ( dar minim 1+1)în funcţie de volumul de activitate, caracteristicile specifice liniilor şi semnalelor din staţie, raza curbelor şi vizibilitatea asigurată semnalelor fixe care dau indicaţii de manevră, necesitatea manipulării unor macazuri necentralizate, menţinerea pe loc a vagoanelor/grupurilor de vagoane, tipul încărcăturii, asigurarea respectării procesului tehnologic de manevră, asigurarea cerinţelor de siguranţă şi comunicarea sigură între conducătorul manevrei, mecanicul de locomotivă şi IDM.=> consecinta

(33) Manevra poate fi executată şi numai de către un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, denumit conducătorul de manevră, cu respectarea cerinţelor din prezentul regulament şi a altor norme naţionale de siguranţă, de către operatorii de transport feroviar care îndeplinesc următoarele cerinţe tehnico-organizatorice:

a) dotarea cu mijloace de comunicaţie radio portabile a conducătorului de manevră, astfel încât să se asigure o comunicare sigură a acestuia cu mecanicul de locomotrivă şi cu IDM;

b) posibilitatea de comunicare a conducătorului de manevră cu IDM pe frecvenţa radio utilizată la interfaţa CFR - OFR;

c) echipamentele de radio comunicaţie trebuie să nu perturbe comunicaţiile radio aferente activităţii de circulaţie a trenurilor, respectiv de activităţile de manevră ale celorlaţi operatori de transport feroviar;

d) întocmirea de către operatorul de transport feroviar a unei preoceduri specifice proprii desfăşurării acestui tip de activiate care să stabilească modul de lucru, respectiv interfaţa cu administratorul infrastructurii feroviare şi să cuprindă inclusiv acţiunile pentru situaţiile de pericol - avizarea IDM şi a altor structuri competente în caz de producere a accidentelor/incidentelor.”

3. La articolul 182, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (11), cu următorul cuprins:

„(11) În cazul efectuării manevrei numai cu conducător de manevră, acesta preia atribuţiile de la alin. (1) lit. a) - f) şi transmite semnale cu instrumente portative şi comunică prin radiotelefon cu mecanicul de locomotivă şi IDM.”

4. La articolul 182, alineatul (2) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(2) În cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a) şi b), precum şi în cazul în care se manevrează prin împingere pe liniile libere ale grupelor tehnice de pregătire a trenurilor de călători, iar convoiul de manevră este compus numai din vagoane de călători, agentul din partida de manevră care primeşte sarcini pentru a supraveghea dacă nu sunt oameni sau obstacole pe linie, se postează la uşa primului vagon din convoi, în sensul împingerii.

În cazul efectuării manevrei numai cu conducător de manevră, acesta transmite semnale cu instrumente portative şi comunică prin radiotelefon cu mecanicul de locomotivă şi IDM.”

5. La articolul 182, alineatul (3) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(3) La executarea manevrei peste trecerile la nivel semnalizate numai cu indicatoare rutiere - tip IR, conducătorul manevrei este obligat să oprească convoiul de manevră înaintea fiecărei treceri la nivel, să ia măsuri de oprire a circulaţiei rutiere şi numai după ce s-a convins că circulaţia rutieră este oprită, poate da semnale de punere în mişcare a convoiului de manevră. Conducătorul manevrei este obligat să asigure prin agenţii din partida de manevră oprirea circulaţiei rutiere în ambele sensuri ale acesteia, până la trecerea completă a convoiului de manevră peste trecerea la nivel.

Nu se admite efectuarea manevrei peste trecerile la nivel semnalizate cu indicatoare rutiere - tip IR numai cu conducător de manevră.”

6. La articolul 184, alineatul (1) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(1) Semnalele optice şi acustice pentru efectuarea manevrei se dau de către conducătorul manevrei, cu instrumente portative, direct sau prin retransmitere, astfel încât personalul de locomotivă să le perceapă în mod neîndoielnic, chiar dacă este dotat cu radiotelefon.

În cazul în care manevra se efectuează numai de către conducătorul manevrei, semnalele se transmit cu instrumente portative şi se comunică prin staţia radiotelefon, fără a se perturba comunicaţiile dintre IDM cu trenurile aflate în circulaţie sau cu alte partide de manevră.”

7. La articolul 185, litera b) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„b) să păstreze legătura cu personalul de manevră, de locomotivă, IDM, revizori de ace şi acari, prin mijloace de comunicare ca, semnale şi comunicări verbale directe sau prin instalaţiile TC; în cazul efectuării manevrei numai cu conducătorul manevrei, acesta va comunica şi prin staţia radiotelefon;”

8. După articolul 190 se introduce un nou articol, articolul 1901, cu următorul cuprins:

„Art. 1901 - Se interzice efectuarea manevrei numai cu conducător de manevră a mărfurilor prevăzute la art. 189 alin. (1) şi art. 190 alin. (1).”

9. La articolul 192, după alineatul (4) se introduce un nou alineat, alineatul (5), cu următorul cuprins:

„(5) Se interzice efectuarea manevrei în linie curentă numai cu conducător de manevră.”

10. La articolul 194, alineatul (3) se modifică şi va avea următorul cuprins:

„(3) Prevederi de amănunt privind transmiterea comunicărilor de executare a manevrei prin radiotelefon sau megafon de către personalul operatorului de transport feroviar se stabilesc prin proceduri specifice proprii, cuprinse în propriul sistem de management al siguranţei, iar cele de la interfaţa administrator infrastructură feroviară - operator de transport feroviar se stabilesc în PTE-ul staţiei.”

Art. IV. - (1) Înainte de aplicarea tipului de manevră feroviară numai cu un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, respectiv conducătorul manevrei, operatorii de transport feroviar în cauză, precum şi administratorul/gestionarii pe a căror infrastructură feroviară se va desfăşura manevra, vor evalua şi aprecia riscurile schimbării efectuate pentru acest tip de manevră, conform prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranţă comună pentru evaluarea şi aprecierea riscurilor şi de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 302/2009, cu modificările şi completările ulterioare.

(2) Pentru aplicarea tipului de manevră feroviară numai cu un singur agent autorizat pentru efectuarea manevrei, respectiv conducătorul manevrei, operatorii de transport feroviar în cauză, precum şi administratorul/gestionarii pe a căror infrastructură feroviară se va desfăşura manevra, vor întocmi proceduri specifice de evaluare a riscurilor pentru gestionarea schimbării şi pentru aplicarea metodei de siguranţă comune în vederea evaluării şi aprecierii riscurilor, conform Regulamentului (UE) nr. 1.158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranţă comună pentru evaluarea conformităţii cu cerinţele pentru obţinerea certificatelor de siguranţă feroviară, respectiv Regulamentului (UE) nr. 1.169/2010 al Comisiei din 10 decembrie 2010 privind o metodă de siguranţă comună pentru evaluarea conformităţii cu cerinţele pentru obţinerea autorizaţiei de siguranţă feroviară, proceduri care vor face parte din propriul sistem de management al siguranţei. Se pune intrebarea daca vor aparea accidente sau mai bine zis daca va creste procentul de accidente cine va fi vinovat ? Nu se specifica nimic de instructia 099 minutele intarzaiere cine le plateste avand in vede faptul ca 2021 se apropie ?

Art. V. - Ordinul ministrului transporturilor nr. 831 din 03 noiembrie 2000 pentru stabilirea normelor privind întocmirea, aprobarea şi actualizarea planului tehnic de exploatare a staţiei/haltei de mişcare C.F.R., publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 661 din 15 decembrie 2000 se abrogă.

Art. VI. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, şi intră în vigoare în termen de 90 de zile de la data publicării.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR,**

**LUCIAN ŞOVA**

**SECRETAR DE STAT**

**CĂLIN CRISTIAN FORŢ**

**SECRETAR GENERAL**

**ELENA PETRAȘCU**

**DIRECŢIA JURIDICĂ**

**DIRECTOR**

**ANIŞOARA CORNILĂ**

**DIRECŢIA TRANSPORT FEROVIAR**

**DIRECTOR**

**RODICA-MARINELA PETRICĂ**

**AUTORITATEA FEROVIARĂ ROMÂNĂ - AFER**

**DIRECTOR GENERAL**

**MARIAN MIHAIL CĂLIN**