

AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FERROVIARĂ ROMÂNĂ - **ASFR**

ASANAREA NORMELOR NAȚIONALE



București, 19 mai 2022

CUPRINS

- Definiții; necesitatea procesului asanării normelor naționale
- Cadru legislativ
- Notificarea normelor naționale în *Single Rule Database* (SRD)
- Etape parcurse
- Categoriile de norme propuse spre notificare și exemple
- Demararea urgentă a activității grupurilor de lucru

DEFINIȚII

Norme naționale = ”toate normele obligatorii adoptate într-un stat membru, indiferent de organismul emitent, care conțin cerințele de siguranță feroviară sau cerințele tehnice, altele decât cele prevăzute de normele Uniunii sau de normele internaționale, care sunt aplicabile, în cadrul statului membru respectiv, întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură sau terților”.

(definiția din art. 2 al Directivei (UE) 2016/797 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană)

Asanarea normelor naționale (*cleaning-up*) = procesul prin care normele naționale sunt analizate în comun de Ministerele de transport ale Statelor Membre UE, autoritățile naționale de siguranță, ERA și reprezentanții sectorului feroviar din Statele Membre, iar în urma analizei se păstrează doar acele norme care garantează siguranța și interoperabilitatea, fără a intra în contradicție sau a fi redundante cu legislația europeană și cu specificațiile tehnice de interoperabilitate.

IMPORTANȚA ȘI NECESITATEA PROCESULUI DE ASANARE A NORMELOR NAȚIONALE

Procesul "asanării" are ca premisă așteptarea Comisiei Europene și a Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, exprimată în cel de-al Patrulea Pachet Feroviar, ca numărul normelor naționale să se reducă, inclusiv normele privind exploatarea, și să fie înlocuite treptat de norme bazate pe standarde comune, stabilite prin Metode Comune de Siguranță (Common Safety Methods - CSMs) și Specificații Tehnice de Interoperabilitate (Technical Specifications for Interoperability - TSIs). În acest sens, Statele Membre trebuie să-și mențină la zi sistemul propriu de norme naționale, să elimine normele învechite și contrare legislației actuale și să informeze imediat Comisia Europeană și Agenția cu privire la orice modificări în ceea ce privește normele naționale.

F.I: Trebuie reținut că ERA și Comisia nu au pretenții absurde de eliminare a sistemului de norme naționale!

Se admite faptul că normele naționale reprezintă un instrument esențial în gestionarea sistemelor feroviare naționale (ex. sistemele de semnalizare CCS clasa B), că existența normelor naționale păstrează beneficiile interoperabilității la nivel național și împiedică diversitatea internă inutilă.

Totuși, este inacceptabilă o situație cu prea multe norme naționale, dintre care unele poate că nu mai sunt justificate în prezent sau chiar sunt contradictorii.

În ceea ce privește asanarea, principiul fundamental este ca normele europene să prevaleze peste normele naționale, astfel încât să fie înlăturate barierele care țin de cadrul de reglementare în calea interoperabilității, a deschiderii pieței și a operațiunilor internaționale/transfrontaliere de transport. **Alinierea și suplețea legislației interne cu cadrul de reglementare european aduce beneficii în primul rând pentru reprezentanții sectorului feroviar din fiecare Stat Membru.**

CADRU JURIDIC

Cel de-al Patrulea Pachet Feroviar:

1. Prin **Regulamentul (UE) 2016/ 796** privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, Agentia primește, la Capitolul V (art. 25, 26, 27), atribuții legate de normele naționale:

art 25: - examinarea proiectelor de norme naționale; art 26: - examinarea normelor naționale existente; art 27 – sistemul informatic care trebuie utilizat în scopul notificării și al clasificării normelor naționale.

2. **Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea**, în Preambul (25 și 26), precum și în Art. 14”Notificarea normelor naționale”:

”(25) Pentru a elimina obstacolele din calea interoperabilității și ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al STI la întregul sistem feroviar al Uniunii, ar trebui să se reducă treptat volumul de norme naționale. Normele naționale strict legate de sistemele existente ar trebui să fie diferențiate de cele necesare pentru a acoperi punctele deschise din STI. Normele de cel din urmă tip ar trebui eliminate treptat ca urmare a închiderii punctelor deschise din STI.

(26) Normele naționale ar trebui să fie redactate și publicate astfel încât să poată fi înțelese de orice utilizator potențial al unei rețele naționale (...).”

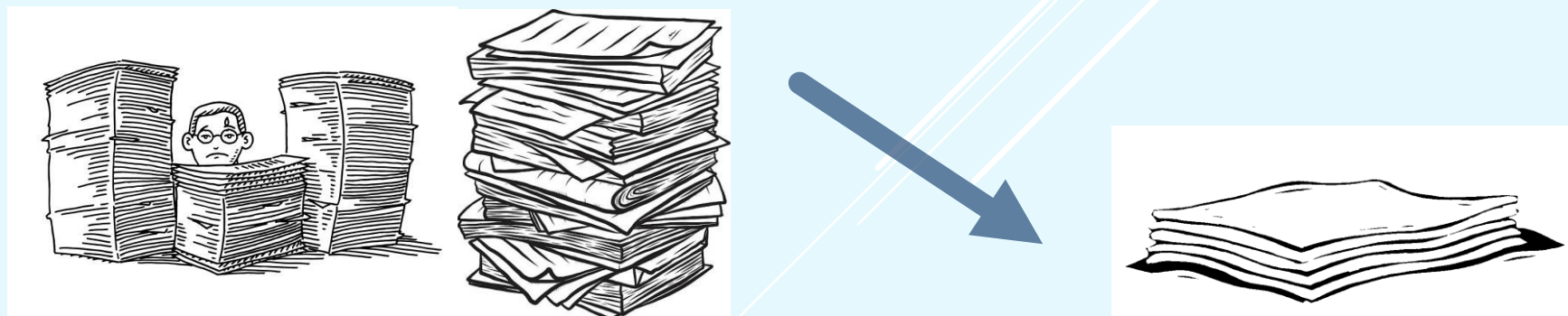
3. **Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară**, referirea la normele naționale se face în Preambul și Art. 8.



CADRU JURIDIC

Punctul 12 al Preambulului DIRECTIVEI (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară prevede:

”Normele naționale, care adeseori se bazează pe standarde tehnice naționale, sunt înlocuite treptat de normele bazate pe standarde comune, stabilite prin OCS, MCS și specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI). Pentru eliminarea obstacolelor care stau în calea interoperabilității, volumul normelor naționale, inclusiv al normelor de exploatare, ar trebui redus ca urmare a extinderii sferei STI la întregul sistem feroviar al Uniunii și a închiderii punctelor deschise din STI. În acest scop, statele membre ar trebui să își mențină actualizat sistemul de norme naționale, să elimine normele caduce și să informeze Comisia și agenția în acest sens, fără întârziere.”



DOMENII PENTRU CARE NORMELE NAȚIONALE POT CONTINUA SĂ SE APLICE

Appendix I al Regulamentului 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 (așa numitul **Regulament privind STI OPE**) specifică **zonele pentru care normele naționale pot continua să se aplice**, în conformitate cu Art. 8 din Directiva (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară!

SCURTĂ INFORMARE CU PRIVIRE LA STADIUL ACTIVITĂȚII DE ASANARE

Single Rule Database (SRD): Conform Art. 27 al Regulamentului 796/2016 privind Agenția, ERA trebuie să dezvolte o bază de date cu reguli unice (SRD) care va înlocui mai multe registre existente, respectiv baza de date a documentelor de referință (RDD) și NOTIF-IT. În SRD sunt înregistrate normele naționale, după analizarea și aprobarea lor de Agenție drept conforme cu legislația europeană în vigoare (Anexa 1 a Directivei 798/2016 privind siguranța).

Directorul Executiv al Agenției a transmis, prin scrisoarea nr. JD/KD/D 2020/3670/**12.06.2020**, inițierea procesului de tranziție de la baza de date a normelor naționale NOTIF-IT la noua bază de date SRD gestionată de Agenție, iar statele membre și autoritățile naționale de siguranță au fost invitate să comunice Agenției un nou fișier xls cu normele naționale propuse spre notificare în SRD. Aceste norme naționale propuse urmau să fie analizate de personalul Agenției în vederea luării deciziei de notificare, revizuire sau respingere a acestora.

În urma solicitării primite de ASFR din partea DTF-MTI de îndeplinire a demersului de revizuire a legislației feroviare naționale, ASFR a transmis Agenției în data de **03.07.2020** fișierul xls solicitat de Agenție, conținând un număr de 40 norme naționale, din tipurile 2, 3, 5 și 6 (a se vedea Anexa II la Directiva de siguranță).

Răspunsul ERA, cu analiza și observațiile la pachetul de norme propus, a fost primit în data de **27.08.2021**, prin intermediul unui tabel detaliat pe tipuri de norme, conform Anexei II a Directivei (UE) 2016/298 privind siguranța feroviară.

În urma analizei la nivelul ASFR a observațiilor ERA, în data de **21 februarie 2022** a avut loc o întâlnire de lucru online între reprezentanții DTF – MTI, ASFR și ERA pentru pregătirea unui tabel revizuit cu norme naționale care să fie notificat ulterior în SRD.



București, 19 mai 2022

CATEGORII DE NORME PROPUSE SPRE NOTIFICARE ȘI EXEMPLE

A. Norme tip 2, respectiv norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a IF:

1 - OMTIC nr. 932/2020 - Măsuri pentru aplicarea Reg. (UE) 2018/763 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare

B. Norme tip 3, respectiv norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt încă acoperite de STI, inclusiv semnalizare și managementul traficului:

26, dintre care 20 respinse și 5 acceptate și 1 în discuție. Ex. RT, RETF, Reg. 004, 005, 006, Instr. 250 etc.

C. Norme tip 5, respectiv norme referitoare la cerințele privind personalul cu sarcini critice în materie de siguranță:

12, dintre care 7 respinse, 4 acceptate și 1 în discuție.

D. Norme tip 6, respectiv norme privind investigarea accidentelor și incidentelor:

1 – HG nr. 117/2010 pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor.

CATEGORII DE NORME PROPUSE SPRE NOTIFICARE ȘI EXEMPLE

În urma discuțiilor avute cu reprezentantul ERA referitoare la lista provizorie de norme naționale propuse spre notificare, a rezultat că, în viziunea Agenției, aceste norme se subsumează următoarelor trei categorii majore care necesită acțiuni ulterioare:

- a) O primă categorie - **de abrogat**, atunci când normele sunt integral contrare legislației europene sau redundante (când prevederile acestora dublează acte normative europene aplicabile direct);
- b) O a doua categorie - **de revizuit**, pentru a se elimina din conținutul acestora doar acele prevederi care sunt contrare legislației europene sau redundante, în special în raport cu Regulamentul (UE) nr. 773/2019 privind STI OPE ;
- c) Cea de-a treia categorie cuprinde acele norme propuse care nu privesc strict cerințele pentru emiterea certificatului unic de siguranță/autorizației de siguranță, urmînd ca acestea să fie eliminate din tabelul de norme naționale care ar urma să fie notificate în SRD, dar **să fie menținute în legislația națională** aplicabilă sistemului feroviar.

DEMARAREA URGENTĂ A ACTIVITĂȚII GRUPURILOR DE LUCRU

Ținând cont de impactul procesului de asanare a normelor naționale asupra sectorului feroviar și, în special, în scopul menținerii unui grad ridicat de siguranță pe calea ferată, considerăm necesară **asigurarea participării reprezentanților operatorilor feroviari și ai administratorului de infrastructură, alături de cei ai Ministerului Transporturilor și ai AFER/ASFR și AGIFER**, într-un grup de lucru care are ca obiectiv gestionarea acestui proces. Avem în vedere o derulare rapidă și eficientă a activității acestui grup de lucru care să asigure, în modul cel mai adecvat, acceptabil pentru întreg sectorul feroviar din România și armonizat cu cadrul de reglementare european:

- înțelegerea schimbărilor necesare în cadrul de reglementare în sectorul feroviar;
- actualizarea și armonizarea sistemului de norme naționale cu cele comune europene;
- după caz, revizuirea sau chiar abrogarea normelor învechite, caduce sau contrare STI;
- modificări în înțelegerea, elaborarea și însușirea reală a SMS, simultan cu schimbarea modului de înțelegere a culturii de siguranță.

ÎNTREGUL PROCES AR TREBUI, ÎN PRINCIPIU, SĂ SE FINALIZEZE PÂNĂ LA FINELE ANULUI 2022!



București, 19 mai 2022

***VĂ MULȚUMIM ANTICIPAT
PENTRU COOPERARE!***



București, 19 mai 2022