

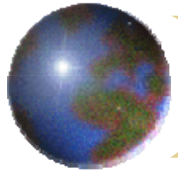
**MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
AUTORITATEA FERROVIARĂ ROMÂNĂ – AFER**



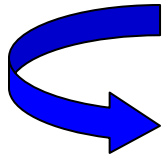
**Protecția infrastructurilor critice  
din domeniul feroviar**

**Director General AFER,  
*Dinu DRĂGAN***

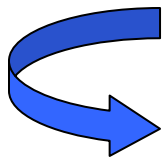
**București  
2010**



## Cadrul legislativ



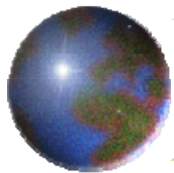
**Directiva 114/2008 a Consiliului Uniunii Europene (CE)** se referă la identificarea și desemnarea infrastructurilor critice europene și evaluarea necesității de îmbunătățire a protecției acestora;



**Directiva abordează doar două domenii:**

- **energetic** (cuprinde subsectoarele: energie electrică, petrol, gaze);
- **transporturi** (cuprinde subsectoarele de transport: rutier; feroviar; aerian; pe căi navigabile interne; oceanic și maritim pe distanțe mici și porturi).





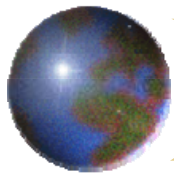
## Politicile în domeniul energetic și de transport



### ✓ Politicile în domeniul energetic și de transport:

- afectează în mod direct viețile fiecăruia dintre noi;
- joacă un rol fundamental în ziua de astăzi.





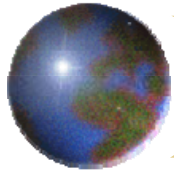
# Sectoarele/subsectoarele cu elemente de infrastructură critică



Aceste două domenii se regăsesc în propunerea actului normativ în care sunt stabilite următoarele sectoare/subsectoare de infrastructură critică

Sector	Subsector
<b>Energetic</b>	Producția de petrol și gaze, rafinarea, tratarea, depozitarea și distribuția prin conducte. Producerea și transportul energiei electrice
Industria nucleară	Producția și depozitarea/prelucrarea substanțelor nucleare
Tehnologiile informației și comunicațiilor	Protecția sistemelor de informații și a rețelelor Sistemele de instrumentare, automatizare și control Furnizarea de servicii de telecomu
Apa	Aprovizionarea cu apă potabilă Controlul calității apei Sistemele
Alimentație	Aprovizionarea cu alimente și realizarea securității alimentare
Sănătate	Asistența medicală și spitalicească Medicamentele, serurile, vaccinurile și produsele farmaceutice Laboratoarele de biologie și agenții biologici
Financiar-bancar	Infrastructurile și sistemele de plăți și de compensare și decontare a operațiunilor cu titluri de valoare Piețe reglementate
<b>Transporturi</b>	Transport rutier <b>Transport pe calea ferată</b> Transport aerian Transport fluvial Transport maritim
Industria chimică	Producția și depozitarea/prelucrarea substanțelor chimice Conductele pentru transportul de mărfuri periculoase (substanțe chimice)
Spațiul	Spațiul
Centrele de cercetare	Instituții și centre de cercetare





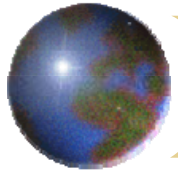
## Transportul și energia-elemente de bază ale politicilor Uniunii Europene în domeniul feroviar



✓Transportul și energia constituie elementele de bază ale politicilor europene având un impact considerabil asupra vieții oamenilor fiind, asemenea comunicațiilor, cele mai utilizate rețele industriale. În trecut, transporturile și energia erau organizate în funcție de politica națională specifică fiecărui stat membru, ceea ce determina fie neutilizarea unor rețele existente între țări, fie incapacitatea celor existente de a se conforma cerințelor europene. Pentru a elimina aceste deficiențe au fost construite rețele transeuropene pentru energie, transport și telecomunicații.

✓Uniunea Europeană și-a propus, încă din 2007, o trecere graduală de la utilizarea gazelor, petrolului și cărbunelui, pentru producerea energiei, la folosirea energiei eoliene, solare, hidro, bio, precum și o investiție majoră în domeniul tehnologiilor care limitează pierderile.





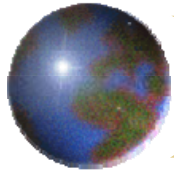
## Transportul și energia-elemente de bază ale politicilor Uniunii Europene în domeniul feroviar



✓ Atingerea obiectivului Uniunii Europene, de reducere a poluării, se poate face printr-o reorientare a pieței transportului către alte moduri de transport, cum ar fi de exemplu, transportul feroviar care este un sistem de transport sigur, mai puțin poluant și durabil. Dacă până nu demult jumătate din fondurile destinate transporturilor se alocu transportului rutier, determinând astfel o creștere exponențială a gradului de poluare, acum tendința este de a crea un sistem de transport mai durabil, mai puțin poluant și aglomerat. Orice linie de cale ferată ocupă o suprafață destul de restrânsă, mai mult pe verticală. Calea ferată este o soluție de decongestionare a traficului în marile centre urbane, prin crearea de linii feroviare suburbane (RER în Franța, S-Bahn în Germania etc.).

✓ Încă din ianuarie 2000, la nivelul Comisiei Europene a fost constituită o Direcție Generală pentru Energie și Transport–DG TREN, care, pe lângă dezvoltarea politicilor comunitare din domeniul energiei și transporturilor, se ocupă și de programele de finanțare a rețelelor transeuropene, de dezvoltarea tehnologică și inovații.





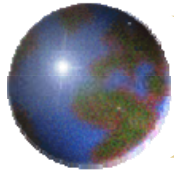
## Transportul și energia-elemente de bază ale politicilor Uniunii Europene în domeniul feroviar



- ✓ La nivel european, există o relație foarte strânsă între cele două sectoare, iar dezvoltarea lor este gândită în ansamblu. Deoarece politicile aferente sunt într-o strânsă legătură, se realizează astfel o dezvoltare durabilă.
- ✓ Transportul feroviar din Europa concură, alături de celelalte moduri de transport, la o mobilitate crescută a persoanelor și bunurilor. Rețelele feroviare asigură transportul unor cantități mari de mărfuri și persoane, pe distanțe mari, în condiții de siguranță și cu respectarea standardelor de mediu. Transportul feroviar are un rol cheie în dezvoltarea majorității domeniilor economice, inclusiv a celui energetic. Sistemul energetic își transportă o bună parte din materia primă (cărbune, gaze, petrol) pe rețelele feroviare, în condiții de siguranță și eficiență.







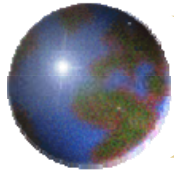
## Transportul și energia-elemente de bază ale politicilor Uniunii Europene în domeniul feroviar



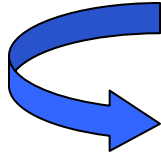
- ✓ Reducerea poluării mediului la nivelul transportului feroviar se poate face printr-o utilizare de energie regenerabilă. Astfel, domeniul feroviar și cel energetic pot conlucra în vederea realizării obiectivului îndrăzneț al Uniunii Europene și anume, cel de reducere a nivelului poluării.
- ✓ Pe principalele coridoare feroviare pan-europene este utilă crearea unor centre de monitorizare a traficului feroviar, de marfă și călători, care să urmărească desfășurarea traficului cu respectarea tuturor cerințelor tehnice și de mediu în vigoare.



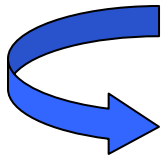




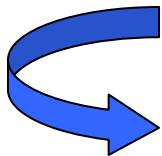
## Definiții



**infrastructura critică:** „înseamnă un element, un sistem sau o componentă a acestuia, aflat pe teritoriul statelor membre, care este esențial pentru menținerea funcțiilor societale vitale, a sănătății, siguranței, securității, bunăstării sociale sau economice a persoanelor, și a căror perturbare sau distrugere ar avea un impact semnificativ într-un stat membru ca urmare a incapacității de a menține respectivele funcții”;

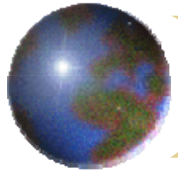


**infrastructura critică europeană sau ICE:** „înseamnă infrastructură critică localizată în statele membre, a cărei perturbare sau distrugere ar avea un impact semnificativ asupra a cel puțin două state membre. Importanța impactului se evaluează din perspectiva criteriilor intersectoriale. Aceasta include efectele ce rezultă din relațiile intersectoriale de dependență de alte tipuri de infrastructuri“;

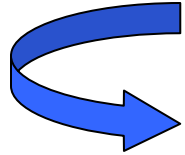


**analiză de risc:** „înseamnă analizarea scenariilor de amenințări semnificative, pentru a evalua vulnerabilitatea și impactul potențial al perturbării sau al distrugerii infrastructurii critice”;

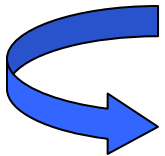




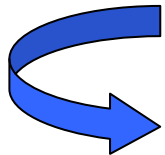
## Definiții



**informații sensibile privind protecția infrastructurilor critice:** „înseamnă informații cu privire la o infrastructură critică ce ar putea fi utilizate, în cazul divulgării, în scopul planificării și al realizării unor acțiuni care să determine perturbarea sau distrugerea instalațiilor unor infrastructuri critice”;

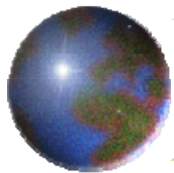


**protecție:** „înseamnă orice activitate care are drept scop asigurarea funcționalității, a continuității și a integrității infrastructurilor critice pentru a descuraja, diminua și neutraliza o amenințare, un risc sau un punct vulnerabil”;



**proprietari/operatori de ICE:** „înseamnă acele entități responsabile cu investițiile într-un anumit element, sistem sau componentă a acestuia, desemnat ca ICE prin prezenta directivă, și/sau cu operarea curentă a acestora”.

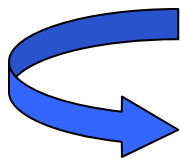




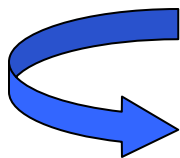
## Protecția infrastructurilor critice



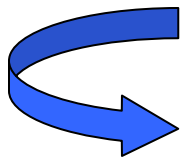
Statele membre au următoarele obligații referitoare la protecția infrastructurii critice europene:



să desemneze **un punct național de contact** care să aibă ca principală sarcină coordonarea problemelor legate de protecția infrastructurilor critice europene;

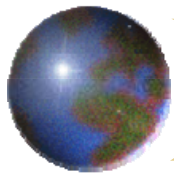


operatorii de infrastructuri critice europene trebuie să întocmească **„planul de securitate pentru operatori (PSO)”**; acest document identifică elementele de infrastructură critică europeană și soluțiile de securitate existente;

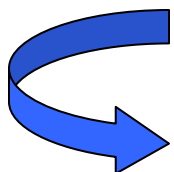


să desemneze, la nivel de operator, un **„ofițer de legătură pentru securitate”** care să reprezinte responsabilul în ceea ce privește problematica de protecție a infrastructurii critice europene.



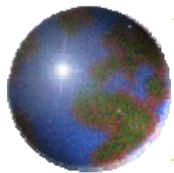


## Punctele de contact

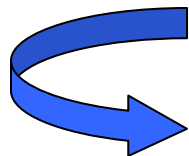


Deoarece protecția efectivă a infrastructurii și serviciilor critice menționate în Programul European de Protecție a Infrastructurilor Critice necesită comunicare, coordonare și cooperare la nivel național și comunitar, Directiva solicită instituirea, în fiecare stat membru, a unor **puncte de contact** pentru coordonarea aspectelor privind protecția infrastructurilor critice atât la nivel național, cât și cu celelalte state membre și cu Comisia Europeană.

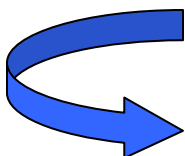




## Planul de securitate pentru operatori

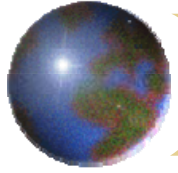


**Planul de securitate pentru operatori** reprezintă un set de documente în care se vor identifica elementele de infrastructură critică și soluțiile de securitate existente sau care sunt puse în aplicare pentru protecția acestora.



În Anexa II a Directivei, este prezentată procedura privind întocmirea planului de securitate al operatorului, prin care sunt identificate elementele de infrastructură critică și soluțiile de securitate existente sau care sunt puse în aplicare pentru protecția acestora.





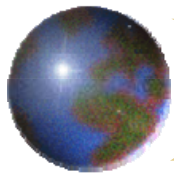
## Procedura privind întocmirea planului de securitate al operatorului



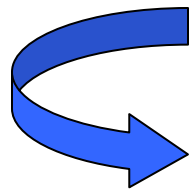
**Procedura trebuie să acopere, cel puțin, următoarele aspecte:**

- ✓ identificarea elementelor importante;
- ✓ efectuarea unei analize de risc bazate pe scenarii de amenințări majore, pe punctele vulnerabile ale fiecărui element și pe impactul potențial;
- ✓ identificarea, selectarea și stabilirea priorităților în ceea ce privește contramăsurile și procedurile, făcându-se distincție între măsurile permanente de securitate și măsurile de securitate graduale.

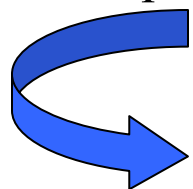




## Ofițerul de legătură pentru securitate



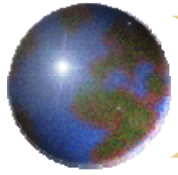
**Ofițerul de legătură pentru securitate** are rolul de punct de contact, pentru aspecte care țin de securitatea și siguranța în exploatare a obiectivului sau serviciului critic, între operatorul de infrastructură critică europeană și autoritatea competentă în acest domeniu a statului membru.



Operatorii de infrastructuri critice vor identifica și desemna pentru toate infrastructurile critice naționale și europene, ofițeri de legătură pentru securitate.





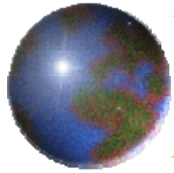


## Norme de confidențialitate



- ✓ Pentru planificarea și realizarea activităților de protecție a infrastructurilor critice în domeniile care necesită un anumit nivel de confidențialitate, operatorii naționali de infrastructuri critice vor respecta normele de confidențialitate în conformitate cu dreptul național aplicabil sau cu Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001, privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei.
- ✓ Fiecare structură abilitată din statele membre și operatorii de infrastructuri critice implicați este obligată să respecte clasificarea de securitate corespunzătoare dată de cel care a emis documentul primar.



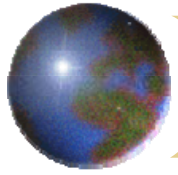


## Raportări finale

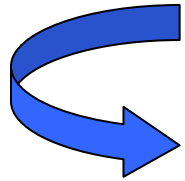


✓ După identificarea și raportarea inițială a infrastructurilor critice naționale care îndeplinesc criteriile pentru a fi desemnate infrastructuri critice de interes european, fiecare stat membru prezintă Comisiei Europene, la fiecare doi ani, un raport de sinteză cu date generale privind tipurile de riscuri, amenințări și puncte vulnerabile identificate în fiecare dintre sectoarele în care a fost desemnată o infrastructură critică europeană și care se află pe teritoriul său.

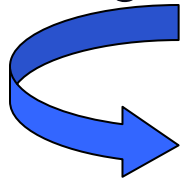




## Implementarea conceptului de infrastructură critică în domeniul feroviar din România



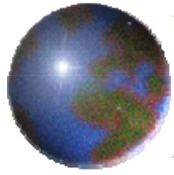
Transporturile nu reprezintă doar un factor dinamizator al economiei naționale, ci și o activitate economică care are repercusiuni importante asupra efectelor dezvoltării economice. Tocmai de aceea, prin prisma identificării infrastructurilor critice, din transporturile feroviare, principalele domenii de interes se referă la: infrastructura feroviară și, în mod deosebit, la rețeaua de management a traficului.



**Principalele direcții de acțiune pentru adaptarea și modernizarea infrastructurii vor fi:**

- ✓ reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport în vederea îmbunătățirii calității serviciilor și eficientizării transportului de călători și marfă;
- ✓ alinierea la sistemul european de transport.





## Clasificarea infrastructurilor critice ale transportului feroviar



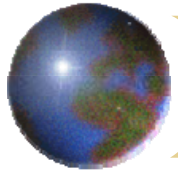
### ✓ din punct de vedere al dotărilor din sistemul feroviar:

- starea liniei ferate;
- instalații de siguranța circulației;
- poduri, podețe, viaducte și alte lucrări de artă pe calea ferată sau adiacente acestora;
- stații de cale ferată;
- rețele electrice ale transportului feroviar;
- linia de contact (27000 V);
- linie cu puncte slăbite la care există riscul ruperii (la temperaturi sub - 20 °C);
- starea materialului rulant;

### ✓ din punct de vedere al influenței:

- blocajul nodurilor de rețea;
- închiderea, din diverse motive, a liniilor de cale ferată, cu blocarea circulației pe secția respectivă;
- erori umane.



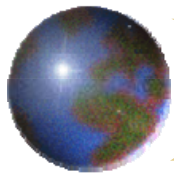


## Concluzii



1. Pe site-ul Senatului României (link: <http://webapp.senat.ro/pdf/09L125FG.pdf>) este publicat proiectul legii privind protecția infrastructurilor critice și înființarea Autorității Naționale pentru Protecția Infrastructurilor Critice.
2. După promulgarea legii, ministerele sau alte autorități cu atribuții în domeniul infrastructurilor critice vor stabili condițiile necesare punerii în aplicare a prevederilor acesteia.
3. Autoritatea Națională pentru Protecția Infrastructurilor Critice va reprezenta o autoritate a statului pentru evaluarea, certificarea și monitorizarea domeniului protecției infrastructurilor critice printr-o abordare sistemică a vulnerabilităților, riscurilor, amenințărilor și agresiunilor potențiale sau emergente.



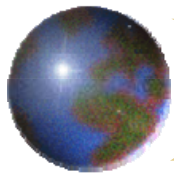


## Concluzii



4. Va fi elaborată strategia prin care se va realiza identificarea și gestionarea riscurilor, planificarea protecției printr-o abordare unitară care să încurajeze implicarea responsabilă a sectoarelor publice și privat.
5. Protecția infrastructurilor critice se va reglementa și coordona la nivel național.
6. În relațiile cu terții (naționali sau internaționali), Autoritatea Națională pentru Protecția Infrastructurilor Critice va îndeplini următoarele atribuții:
  - ✓ de reprezentare;
  - ✓ de promovare, implementare și urmărire a deciziilor Uniunii Europene și NATO în domeniul infrastructurilor critice.





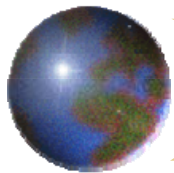
## Concluzii



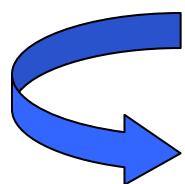
7. În domeniul energetic s-au făcut progrese importante în sensul respectării Directivei prin înființarea, de exemplu, funcției de Director de Securitate și a unei structuri specializate în domeniul protecției infrastructurilor critice în cadrul **COMPANIEI NAȚIONALE DE TRANSPORT AL ENERGIEI ELECTRICE „Transelectrica” SA.**
8. În prezent, în domeniul transportului feroviar, nu există structuri sau persoane desemnate cu aplicarea prevederilor **Directivei 114/2008 a Consiliului Uniunii Europene.**
9. Gestionarul infrastructurii feroviare (CNCF „CFR” SA) asigură evidența și întreținerea infrastructurilor critice, iar monitorizarea lor se realizează de către AFER.







## Concluzii



**În temeiul prevederilor Directivei 114/2008/CE, statele membre trebuie să finalizeze procesul de identificare și desemnare a infrastructurilor critice europene potențiale până la data de 12 ianuarie 2011.**

