

**A. Siguranta traficului feroviar** presupune:

1. respectarea conditiilor tehnice impuse elementelor care participa la desfasurarea traficului (calea de rulare, instalatiile de alimentare a tractiunii electrice, materialul rulant, instalatiile de semnalizare-centralizare-interblocare si de control al vitezei):
  - a. – la fabricatie;
  - b. - la punerea in functiune;
  - c. - la intretinerea si repararea pe timpul exploatarii
2. respectarea reglementarilor de siguranta stabilite la caile ferate -reglementarile de siguranta la caile ferate stabilesc cadrul operational in toate situatiile si au un caracter obligatoriu. Reglementarile specifice sistemului de transport feroviar roman au fost structurate dupa cum urmeaza:
  - a. - **regulamente** - care stabilesc regulile generale obligatorii pentru toti cei care participa la procesul de transport feroviar;
  - b. - **instructiuni** - specifice ramurilor de activitate, care detaliaza elemente tehnice, masuri, atributii si responsabilitati specifice;
  - c. - **norme si specificatii tehnice** - care stabilesc conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca o categorie de produse/servicii si, respectiv, conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca un produs/serviciu;
  - d. - **planuri tehnice de exploatare a statiilor** - care stabilesc modul de utilizare a mijloacelor tehnice ale statiei si reglementeaza circulatia si manevra vehiculelor feroviare;
  - e. - **instructiuni de manipulare** - pentru instalatiile de siguranta utilizate de personalul cu responsabilitati in siguranta circulatiei in vederea executarii operatiilor legate de circulatia si manevra vehiculelor feroviare;
  - f. - **prescriptii de lucru** - reglementari de amanunt elaborate pentru efectuarea unor lucrari la infrastructura feroviara;
  - g. - **alte reglementari specifice.**

**La siguranta traficului feroviar concursa doua categorii de factori:**

1. - **permanenti – a. – factorul tehnic** – reprezentat de totalitatea sistemelor de siguranta ale traficului feroviar, de la incuietori cu chei si tablouri mecanice, bariere mecanice, instalatii de centralizare si de interblocare mecanica, la instalatii de centralizare si de interblocare electrodinamica, instalatii de bloc de linie automat, instalatii automate de acoperire a pasajelor la nivel cu calea ferata - cu semibariere ori numai cu semnalizare optica si acustica - sau, mai nou, la instalatii de centralizare electronica cu tehnica de calcul: de la instalatia INDUSI de control al vitezei trenurilor, la sisteme moderne tip ETCS si chiar sisteme de dirijare a traficului feroviar prin instalatii dispecer cu tehnica de calcul + linia de cale ferata, linia de contact si instalatiile de electro-alimentare a acesteia, cu parametrii lor specifici pentru diferite trepte de viteza, operele de arta (poduri, podete, tuneluri, viaducte etc.) si, nu in ultimul rand, vehiculele feroviare, cu caracteristici tehnice stabilite pentru anumite conditii.
  - **b. - factorul uman** - reprezinta elementul considerat subiectiv si vulnerabil, desi personalul care indeplineste functii cu responsabilitati in siguranta circulatiei este atent selectionat, instruit si verificat periodic din punct de vedere profesional, medical si psihologic. Acest personal actioneaza in baza reglementarilor stabilite pentru fiecare situatie in parte, incepand cu formarea trenurilor, pana la manipularea instalatiilor de siguranta a traficului feroviar pentru executarea circulatiei si a manevrei, conducerea vehiculelor feroviare, conducerea traficului pe sectii de circulatie si situatiile, deloc neglijabile, ale intretinerii si repararii infrastructurii si a vehiculelor feroviare etc..

**Factorul tehnic si factorul uman trebuie sa fie insotiti de reglementarile corespunzatoare.**

2. – **aleatori** ( din exteriorul sistemului feroviar, cei mai periculosi, pentru ca nu pot fi prevazuti si, ca atare, de cele mai multe ori nici evitati)
  - a. - **incidenta traficului rutier la pasajele la nivel cu calea ferata** - determina cele mai grave evenimente si accidente feroviare, survenite din cauza neasigurarii si a nerespectarii de catre participantii la traficul rutier a indicatoarelor de avertizare rutiera.
  - b. - **calamitatile naturale** - de regula se incearca evitarea consecintelor prin supravegherea si verificarea periodica a infrastructurii si a suprastructurii caii, a operelor de arta, a liniei de contact si a celorlalte elemente ce concura la traficul feroviar.

**In functie de gradul de automatizare si conditiile de siguranta satisfacute, sistemele de siguranta ale traficului feroviar sunt ierarhizate in patru niveluri de siguranta, nivelul SIL4 fiind cel mai evoluat.**

**B. Securitatea in traficul feroviar reprezinta capacitatea sistemului de transport feroviar de a duce la destinatie in stare de integritate bunurile si fiintele incredintate la transport.**

**Pentru asigurarea acestei capacitati se pot lua in discutie tot doua categorii de factori:**

1. – **permanenti** –
  - a. – **factorul tehnic** - cuprinde totalitatea mijloacelor care concura la asigurarea integritatii bunurilor incredintate la transport: de la starea si inaltimea peroanelor, inchiderea/deschiderea automata a usilor de vagon, la pornirea/oprirea trenului - in cazul transportului feroviar de calatori -, de la modul de incarcare, la starea rampelor si a utilajelor de incarcare/descarcare, precum si a magaziiilor - in cazul transportului feroviar de marfuri -, la securizarea vagoanelor atat pentru transportul feroviar de calatori, cat si pentru cel de marfuri.
  - b. – **factorul uman** - subiectiv si vulnerabil, actioneaza pe baza reglementarilor stabilite privind supravegherea urcarii si a coborarii calatorilor in si din tren - in cazul transportului feroviar de calatori - sau supravegheaza si verifica incarcarea marfurilor - in cazul transportului feroviar de marfa.

2. – **aleatori** ( din exteriorul sistemului feroviar)
  - a.- **incidenta traficului rutier la pasajele la nivel cu calea ferata**
  - b.- **calamitatile naturale**

**In concluzie, se poate spune ca siguranta creeaza securitate, iar securitatea poate influenta siguranta.**

De mentionat faptul ca siguranta si securitatea sistemului de transport feroviar ocupa un loc aparte in preocuparile UIC. Astfel, **in anul 2002 a fost initiata, intr-o faza pilot, Baza de date de siguranta a UIC, la realizarea careia au participat toate tarile europene.**

Operarea trenurilor in alte tari decat cele de unde provin este o afacere care va creste in cadrul definit de interoperabilitate si se va confrunta cu un numar mai mare de participantii, atat ca infrastructuri, cat si ca operatori; prin urmare, **se are in vedere integrarea sistemelor nationale de transport feroviar in sistemul retelei transeuropene de transport feroviar, conventionale si de mare viteza.** Aceasta evolutie trebuie privita cu o precautie suplimentara in privinta facilitarii adaptarii diferitelor categorii profesionale la noile conditii de munca. Pe seama celor prezentate si urmarind recomandarile Platformei de siguranta, **UIC a lansat un studiu cu privire la factorul uman si influenta sa asupra sigurantei in interoperabilitatea trenurilor pe retelele transeuropene de transport feroviar.**

**Complementar si in paralel cu activitatea de siguranta, securitatea in operarea feroviara este obiectul cooperarii internationale considerat din ce in ce mai important de membrii UIC.** Atat pentru transporturile feroviare, cat si pentru celelalte sectoare, securitatea este perceputa acum ca o componenta

esentiala in activitatea de marketing. O data cu noile provocari aparute in urma atentatului de la 11 septembrie 2001, **caile ferate cauta impreuna modalitatile de prevenire a unei serii de noi amenintari: acte de vandalism, de lipsa de respect si violenta asupra pasagerilor si a personalului de tren, terorismul, protectia instalatiilor de siguranta, imigratia ilegala, modul de tratare a evenimentelor majore care pot provoca probleme de securitate etc. Activitatea UIC in acest domeniu este coordonata de Grupul de securitate si este parte integranta a dimensiunii de cooperare.**

## ORGANISME INTERNAȚIONALE DE COOPERARE

**COLPOFER** – Pentru realizarea colaborării între companiile vest-europene de căi ferate, în 1980 s-a înființat COLPOFER (Colaborarea Polițiilor Feroviare și de Securitate). S-a încercat încă de la început realizarea unui schimb util de informații, armonizarea sistemelor, cooperarea, fiind clar faptul că modul de organizare și funcționare al transporturilor feroviare diferă de la o țară la alta.

**RAILPOL** – Organizația polițiilor transporturi feroviare din țările membre ale Uniunii Europene și având ca scop realizarea unui climat de siguranță și securitate în domeniul transporturilor feroviare, vizând realizarea unui sistem integrat pe căile ferate europene.

**AQUAPOL** – Reprezintă o organizație autonomă constituită din reprezentanții polițiilor navale din țările membre ale Uniunii Europene și / sau a statelor candidate pentru integrarea în Uniunea Europeană.

### **COLPOFER – Colaborarea Polițiilor Transporturi Feroviare și Companiilor Feroviare**

Pentru realizarea colaborării între companiile europene de căi ferate, în 1980 s-a înființat COLPOFER (Colaborarea Polițiilor Transporturi Feroviare și Companiilor Feroviare). S-a încercat încă de la început realizarea unui schimb util de informații, armonizarea sistemelor, cooperarea, fiind cunoscut faptul că modul de organizare și funcționare al transporturilor feroviare diferă de la o țară la alta.

**COLPOFER – „Calea de fier către securitate”** (Colaborarea Polițiilor Transporturi Feroviare și Companiilor Feroviare) este organizația europeană înființată în anul 1980 având următoarele scopuri și obiective:

- schimbul de informații și de experiență pe metode și sisteme de prevenire și combatere a infracțiunilor pe căile ferate;
- abordare comună pentru combaterea criminalității pe căile și mijloacele de transport feroviar;
- schimbul de informații pe probleme de interes comun și în ce privește securitatea internațională a căilor ferate;
- dezvoltarea unor principii comune pentru realizarea strategiei de securitate a căilor ferate;
- îmbunătățirea rezultatelor măsurilor de securitate internațională prin coordonarea acțiunilor;
- studierea metodologiilor și sistemelor capabile să contribuie la îmbunătățirea securității transporturilor pe căile ferate;
- furnizarea de recomandări pentru îmbunătățirea securității transporturilor internaționale pe calea ferată;
- îndrumarea, cooperarea în domeniul securității transporturilor feroviare.

**Membrii COLPOFER sunt Companiile Europene de Transport Feroviar și autoritățile polițienești care se ocupă cu securitatea în domeniul transporturilor.**

Anual se organizează 2 conferințe, în cadrul cărora se discută aspecte de natură administrativă ale organizației, priorități de acțiune, activitatea grupurilor de lucru, etc.

**În prezent, la această organizație au aderat 40 de membri din 24 de țări, după cum urmează:**

- Austria – Compania națională de Transport feroviar de Călători (ÖBB) ; Ministerul de Interne
- Belgia – Societatea Națională de Căi Ferate Belgiană (SNCF) ; Poliția Feroviară Belgiană

- Bulgaria – Compania de Căi Ferate Bulgară (BDZ)
- Cehia - Compania de Căi Ferate Cehă (CD) ; Poliția Națională
- Croația - Hrvatske zeljeznice (HR)/Security Company RVR
- Franța – Societatea Națională de Căi Ferate (SNCF)
- Germania – Deutsche Bahn (DB) ; Ministerul de Interne
- Marea Britanie – Network Rail ; British transport Police (BTP)
- Grecia – Hellenic Railways S.A. (CH/OSE)
- Ungaria – Magyar Allamvasutak (MAV); Poliția Națională
- Italia – Gruppo Ferrovie dello Stato (FS); Ministerul de Interne
- Letonia – Latvijas Dzelzceļš (LDZ)
- Lituania – AB Lietuvos Geležinkeliai (LG)
- Luxemburg – Societatea Națională de Căi Ferate Luxemburgheză (CFL)
- Norway - Jernbaneverket
- Olanda – N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS) ; Poliția Națională (KLPD)
- Polonia – Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK)
- Portugalia – Caminhos de Ferro Portugueses (CP)
- România – Compania Națională de Căi Ferate Române ; Autoritatea Feroviară Română ; MAI – IGPR - Direcția Poliției Transporturi
- Slovacia – Železnice Slovenskej Republiky (ZSR) ; Železničná Policia Slovenskej Republiky (ZSSK)
- Slovenia – Holding Slovenske Železnice d.o.o. (SZ)
- Spania – Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE)
- Suedia – Banverket (BV), Green Cargo AB
- Elveția – Schweizerische Bundesbahnen (SBB); Bahnpolizei SECURITAS.

Din România au aderat în prezent, Compania Națională a Căilor Ferate Române și Autoritatea Feroviară Română precum și Poliția Transporturi din România (conf. HG.230/2007).

### **Structura COLPOFER:**

1. Consiliul General; este forul superior în care se iau deciziile din cadrul organizației fiind format din șefii tuturor organizațiilor membre. De regulă, acesta se întrunește de două ori pe an (conferințele de primăvară și toamnă) la invitația președintelui organizației.
2. Președintele și Vicepreședintele reprezintă organizația pe plan extern și monitorizează implementarea rezoluțiilor Consiliului General.
3. Secretariatul General; asigură administrarea organizației, planifică bugetul și gestionează fondurile.
4. Grupul de Coordonare; este format din președinte, vicepreședinte, secretarul general și alte 3 persoane din cadrul organizațiilor membre; are rol în organizarea conferințelor.

Consiliu General poate decide constituirea unor grupuri de lucru pentru anumite probleme specifice vizând în principal securizarea căilor și mijloacelor de transport feroviar.

Consiliul General stabilește, de asemenea, scopurile și perioada pentru care sunt constituite grupurile de lucru precum și cine le conduce.

Pentru rezolvarea diferitelor probleme, s-au creat Grupuri de Lucru, care au abordat sau abordează următoarele aspecte:

- Falsificarea biletelor de călătorie/fraude;
- Colaborarea din timpul evenimentelor majore;

- „Brenner group” – (Grup regional pentru probleme legate de infraționalitatea transfrontalieră pe calea ferată)
- Securitatea în transporturile feroviare internaționale;
- "Securitatea transporturilor feroviare în Sud-Estul Europei" (Grup de lucru „DACIA”);
- Coridorul X Pan – European;
- Furturi de metale (Metal Theft).
- Lupta împotriva globalizării amenințării teroriste.

## **RAILPOL - Organizația Europeană a Polițiilor Transporturi Feroviare**

**RAILPOL** este organizația Polițiilor Transporturi Feroviare din țările membre ale Uniunii Europene și are ca scop realizarea unui climat de siguranță și securitate în domeniul transporturilor feroviare, vizând realizarea unui sistem integrat pe căile ferate europene.

În august 2004, la inițiativa Polițiilor Olandeză (KLPD) și Germană (BGS) a fost lansat proiectul cu finanțare europeană „**RAILPOL**”. Acest program, aflat sub îndrumarea Comisiei Europene, a fost aprobat pentru o perioadă de 2 ani, urmând ca la finalul proiectului (iulie 2006) organizația nou înființată să-și continue activitatea sub coordonarea Direcției Generale de Justiție și Afaceri Interne din cadrul Consiliului Europei.

În prezent, sunt membre cu drepturi depline, Polițiile Transporturi Feroviare din următoarele state:

- Olanda
- Germania
- Marea Britanie
- Belgia
- Austria
- Italia
- România (conf.HG.230/2007)
- Franța
- Letonia

În anul 2006 au mai fost invitate să adere la această organizație și structurile similare din Spania, Slovacia, Cehia, Polonia, Lituania, Elveția, Slovenia și Bulgaria.

### **Obiectivele RAILPOL sunt:**

- întărirea cooperării între polițiile feroviare și prevenirea amenințării transfrontaliere precum și îmbunătățirea securității pe rețeaua feroviară europeană;
- crearea unei rețele a polițiilor feroviare care va acorda prioritate deopotrivă problemelor strategice și operaționale (în fiecare caz în parte) și va desfășura activități în interiorul Uniunii Europene;
- să întărească și să dezvolte expertiza tehnică și operațională în statele membre prin îmbunătățirea schimbului de informații și cele mai bune practici, aceasta determinând crearea unei rețele de contact a experților și organizarea unor întâlniri și seminarii;
- implementarea principiilor cooperării operaționale prin încurajarea, coordonarea și când este necesar organizarea unor grupuri de lucru.

### **Scopurile RAILPOL sunt:**

- schimbul intensiv de informații,
- cooperarea permanentă,
- activități comune pentru aplicarea legii și în afara granițelor țării ( pentru aceasta se încheie protocoale comune),

- măsuri comune de training.

Prevenirea eficientă a amenințărilor referitoare la domeniul feroviar, realizarea unei strânse cooperări cu polițiile feroviare din țările de origine, tranzit și de destinație ale trenurilor, depinde cu certitudine de cooperarea activă a statelor membre RAILPOL.

Anual se organizează 3 conferințe, în cadrul cărora se discută aspecte de natură administrativă ale organizației, priorități de acțiune, activitatea grupurilor de lucru, etc.

**Activitățile RAILPOL** sunt structurate la nivel de grupuri de lucru constituite pe domenii cum ar fi:

- ordine publică și siguranța cetățenilor (de exemplu măsuri care se iau cu ocazia deplasării suporterilor echipelor de fotbal);
- furturi de la călători, investigarea accidentelor feroviare;
- crimă organizată;
- furturi din buzunare;
- furturi de bagaje;
- operațiuni la scară largă ținând identificarea și demascarea traficului de ființe umane și a rutelor utilizate de grupările de crimă organizată;
- inspecțiile transfrontaliere pentru identificarea imigranților ilegali ascunși în vagoanele de marfă sau camuflați printre mărfuri și terorism.

În prezent sunt active următoarele **Grupuri de Lucru**:

- „Terorism”;
- „Investigarea accidentelor feroviare”;
- „Grupări infracționale”;
- „Asigurarea ordinii publice în stațiile CF și pe trenurile de călători”;
- „Furturi de componente de la infrastructura feroviară” – grup de lucru coordonat de Poliția Transporturi din România.

### **AQUAPOL - Organizația Europeană a Polițiilor Transporturi Navale**

AQUAPOL Reprezintă o organizație autonomă constituită din reprezentanții polițiilor navale din țările membre ale Uniunii Europene și / sau a statelor candidate pentru integrarea în Uniunea Europeană.

Această organizație și-a început activitatea în anul 2002, având în prezent 9 state membre cu drepturi depline din cadrul Uniunii Europene, respectiv:

- o Olanda
- o Belgia
- o Franța
- o Germania
- o Austria
- o Ungaria
- o Cehia
- o Slovacia
- o România

**AQUAPOL are ca scopuri principale:**

- optimizarea cooperării între membrii organizației pentru asigurarea unui climat de siguranță și securitate în domeniul transporturilor navale și
- asumarea rolului de organ consultativ în vederea armonizării legislative la nivel european pentru prevenirea și combaterea infracționalității în sistemul transporturilor navale.

Acest acord internațional subliniază regulile procedurale care trebuie să asigure o cooperare în condiții optime, urmărindu-se cu această ocazie menținerea și îmbunătățirea contactelor între instituții și organizații la nivel european.

Organizația are în vedere controlul transportului fluvial intern pe cele mai importante cursuri din Europa ( în special pe coridorul Rhin - Main - Dunăre ) de la Portul Rotterdam până la Marea Neagră (Portul Constanța).

**Obiectivele AQUAPOL:**

- îmbunătățirea cooperării între polițiile navale din statele europene;
- crearea unei rețele a polițiilor navale care va acorda prioritate deopotrivă problemelor strategice și operaționale ( în fiecare caz în parte) și va desfășura activități în interiorul Uniunii Europene;
- să întărească și să dezvolte expertiza tehnică și operațională în statele membre prin îmbunătățirea schimbului de informații și generalizarea bunelor practici, aceasta determinând crearea unei rețele de contact a experților și organizarea unor întâlniri și seminarii;
- implementarea principiilor cooperării operaționale prin încurajarea, coordonarea și când este necesar organizarea unor grupări de lucru;
- participarea activă la proiectele cu finanțare europeană;
- dinamizarea metodelor de lucru și euroconformizarea legislativă.

Anual se organizează 2 conferințe, în cadrul cărora se discută aspecte de natură administrativă ale organizației, priorități de acțiune, activitatea grupurilor de lucru, etc.

**Activitățile AQUAPOL** sunt structurate la nivelul următoarelor Grupuri de Lucru: Transport Fluvial

- Transport Maritim
- Securitate și combaterea criminalității
- Suport și coordonare

Poliția Transporturi din România este membru cu drepturi depline în cadrul organizației europene AQUAPOL din data de 1 ianuarie 2007”.