Ordin nr. 358 din 4 mai 2012 pentru aprobarea Liniilor directoare cu privire la măsurile de îmbunătăţire a siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranţei infrastructurii rutiere

În temeiul prevederilor art. 25 alin. (2) din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, cu modificările şi completările ulterioare, precum şi ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii, cu modificările şi completările ulterioare,

ministrul transporturilor şi infrastructurii emite următorul ordin:

Art. 1

Se aprobă Liniile directoare cu privire la măsurile de îmbunătăţire a siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranţei infrastructurii rutiere, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2

Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

-****-

Ministrul transporturilor şi infrastructurii,
Alexandru Nazare

ANEXĂ: LINIILE DIRECTOARE cu privire la măsurile de îmbunătăţire a siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranţei infrastructurii rutiere

CAPITOLUL I: Cadrul legislativ şi instituţional

Art. 1

Prezentele linii directoare stabilesc obiectivele, priorităţile şi căile de punere în practică a prevederilor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranţei infrastructurii rutiere, în baza prevederilor actelor normative naţionale, respectiv:

a) Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, cu modificările şi completările ulterioare;

b) Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 792/2010 pentru aprobarea componenţei, a atribuţiilor şi a Regulamentului de organizare şi funcţionare a comisiei de atestare, disciplină şi soluţionare a contestaţiilor privind auditul de siguranţă rutieră, precum şi a Metodologiei de atestare a auditorilor de siguranţă rutieră;

c) Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 480/2011 pentru aprobarea programelor-cadru de formare, instruire şi perfecţionare profesională a auditorilor de siguranţă rutieră, a tarifelor pentru efectuarea evaluării de impact, a auditului de siguranţă rutieră şi a inspecţiei de siguranţă, a onorariilor cuvenite auditorilor de siguranţă rutieră, precum şi a contractelor-cadru care se încheie de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. cu investitorii, cu administratorii şi cu auditorii de siguranţă rutieră;

d) Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 1.031/2010 pentru aprobarea structurii organizatorice a Autorităţii Rutiere Române - A.R.R.*)

___

*) Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 1.031/2010 nu a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

CAPITOLUL II: Domeniul de aplicare

Art. 2

(1) Prezentele linii directoare se aplică siguranţei reţelelor rutiere naţionale aflate în faza de proiectare, de construcţie şi de exploatare.

(2) Prezentele linii directoare nu se aplică tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerinţele minime de siguranţă pentru tunelurile din Reţeaua rutieră transeuropeană.

CAPITOLUL III: Obiectivele gestionării siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră

Art. 3

Implementarea cadrului legislativ specific gestionării siguranţei infrastructurii rutiere a avut în vedere:

a) îmbunătăţirea siguranţei infrastructurii rutiere;

b) scăderea numărului de accidente soldate cu morţi sau răniţi grav;

c) creşterea capacităţii instituţionale de implementare şi extindere a gestionării siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră.

Capitolul IV: Definiţii şi acţiuni privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră

Art. 4

În sensul prezentelor linii directoare se definesc următorii termeni:

a) auditul de siguranţă rutieră este verificarea detaliată, tehnică şi sistematică, independentă din punctul de vedere al siguranţei circulaţiei, a caracteristicilor de proiectare proprii unui proiect de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare până la începutul exploatării;

b) inspecţia de siguranţă este verificarea periodică a infrastructurii rutiere din punctul de vedere al siguranţei circulaţiei, cu identificarea eventualelor disfuncţionalităţi ori deficienţe de proiectare, construcţie şi/sau întreţinere a drumului, care pot conduce la producerea de accidente rutiere;

c) evaluarea de impact asupra siguranţei rutiere este o analiză comparativă, strategică a impactului asupra gradului de siguranţă a reţelei rutiere, al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanţiale a reţelei existente;

d) clasificarea siguranţei reţelei rutiere este metoda pentru identificarea, analizarea şi clasificarea secţiunilor reţelei existente în funcţie de potenţialul de îmbunătăţire a siguranţei şi de reducere a costurilor legate de accidente;

e) clasificarea tronsoanelor cu o concentraţie mare de accidente este metoda de identificare, analizare şi clasificare a tronsoanelor rutiere care au fost în exploatare mai mult de 3 ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate, proporţional cu fluxul de trafic.

Art. 5

Acţiunile principale care asigură gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră sunt:
a) evaluarea de impact a siguranţei rutiere;
b) operaţiuni de audit în domeniul siguranţei rutiere pentru proiecte de infrastructură;
c) inspecţii de siguranţă rutieră periodice;
d) inspecţii de siguranţă rutieră suplimentare, în caz de accident;
e) clasificarea siguranţei reţelei rutiere şi gestionarea reţelei rutiere în exploatare;
f) gestionarea datelor privind accidentele soldate cu persoane decedate sau răniţi grav;
g) formarea, atestarea, instruirea, perfecţionarea şi desemnarea auditorilor;
h) îmbunătăţirea continuă a practicilor de gestionare a siguranţei rutiere;
i) schimbul de cele mai bune practici;
j) crearea unei baze de date la nivelul Autorităţii Rutiere Române - A.R.R., denumită în continuare ARR, cu informaţii privind siguranţa reţelei rutiere naţionale.

CAPITOLUL V: Ghidul acţiunilor privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră şi îmbunătăţirea continuă a practicilor de gestionare a acesteia

SECŢIUNEA 1: Evaluarea de impact asupra siguranţei rutiere

Art. 6

(1) Evaluarea de impact asupra siguranţei rutiere este parte integrantă a studiului de prefezabilitate sau, după caz, a studiului de fezabilitate al unui proiect de infrastructură rutieră.
(2) Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranţei rutiere sunt:
a) definirea problemei;
b) situaţia actuală şi situaţia în eventualitatea neiniţierii vreunei acţiuni;
c) obiectivele specifice siguranţei rutiere;
d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranţei rutiere;
e) compararea opţiunilor, printre care şi analiza raportului costuri/beneficii;
f) prezentarea tuturor soluţiilor posibile.
(3) Elementele care trebuie avute în vedere la efectuarea evaluării de impact sunt:
a) decese şi accidente; obiectivele de reducere în comparaţie cu scenariul care prevede eventualitatea neiniţierii vreunei acţiuni;
b) alegerea traseelor şi studii origine-destinaţie ale utilizatorilor pentru noile trasee;
c) efecte posibile asupra reţelelor rutiere existente (de exemplu, ieşiri, intersecţii, pasaje de nivel);
d) utilizatorii căilor rutiere, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu, pietoni, biciclişti, motociclişti);
e) trafic (de exemplu, volumul de trafic, trafic clasificat în funcţie de tipul de vehicul);
f) sezonalitate şi condiţii climatice;
g) prezenţa unui număr suficient de zone care permit staţionarea în condiţii de siguranţă;
h) activitatea seismică.
(4) În vederea realizării evaluării de impact asupra siguranţei rutiere, între ARR, pe de o parte, şi investitor, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.
(5) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranţă rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR şi investitor.
(6) Între ARR, pe de o parte, şi auditorul de siguranţă rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.
(7) Investitorul are obligaţia de a pune la dispoziţia ARR documentaţia privind proiectul de infrastructură rutieră sau a drumului public supus evaluării de impact asupra siguranţei rutiere, în termenul prevăzut de lege.
(8) Auditorul de siguranţă rutieră realizează evaluarea de impact asupra siguranţei rutiere, care se concretizează printr-un raport.

SECŢIUNEA 2: Auditul de siguranţă rutieră

Art. 7

(1) Auditul de siguranţă rutieră este parte integrantă a unui proiect de infrastructură rutieră şi se execută obligatoriu pentru fiecare dintre următoarele stadii:
a) proiectul preliminar;
b) proiectele detaliate;
c) anterior recepţionării drumului public;
d) imediat după darea în exploatare a drumului public, în trafic.
(2) Operaţiunile de audit în domeniul siguranţei rutiere pentru proiecte de infrastructură rutieră se efectuează cu respectarea următoarelor criterii:
a) criterii aplicabile în studiul de fezabilitate:
1. localizarea geografică (de exemplu, expunerea la alunecările de teren, la inundaţii, la avalanşe etc.), sezonalitate şi condiţii climatice, precum şi activităţi seismice;
2. tipurile de joncţiune şi distanţa dintre punctele de joncţiune;
3. numărul şi tipul căilor rutiere;
4. structura şi componenţa traficului pe noua infrastructură;
5. funcţionalitatea căii rutiere în cadrul reţelei;
6. condiţiile meteorologice;
7. viteze de proiectare şi viteze de operare;
8. secţiuni transversale (de exemplu, lăţimea părţii carosabile, piste pentru ciclişti, căi pietonale);
9. alinieri orizontale şi verticale;
10. vizibilitate;
11. dispunerea punctelor de joncţiune;
12. mijloace de transport în comun şi infrastructurile aferente;

13. treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;
b) criterii aplicabile în stadiul de proiect tehnic şi de proiectare detaliată:
1. planul;
2. semnalizare şi marcaj coerente;
3. iluminarea căilor rutiere şi a intersecţiilor;
4. echipamente la marginea drumului;
5. mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetaţia;
6. obstacole fixe la marginea drumului;
7. parcări sigure;
8. utilizatori vulnerabili ai căilor rutiere (de exemplu, pietoni, ciclişti, motociclişti);
9. adaptarea sistemelor rutiere de restricţionare într-un mod uşor de utilizat (spaţii care separă sensurile de mers şi parapete de siguranţă pentru evitarea pericolelor la care sunt expuşi utilizatorii vulnerabili);
c) criterii aplicabile în stadiul anterior dării în exploatare:
1. siguranţa utilizatorilor căilor rutiere şi vizibilitatea în diverse circumstanţe, cum ar fi întunericul, şi în condiţii meteorologice normale;
2. lizibilitatea elementelor de semnalizare şi marcaj;
3. starea drumurilor;
d) criteriul aplicabil în stadiul imediat ulterior dării în exploatare este evaluarea siguranţei căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor.
(3) Realizarea unei operaţiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.
(4) Pentru fiecare stadiu, între ARR, pe de o parte, şi investitor sau administrator, după caz, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul - cadru, stabilit potrivit legii.
(5) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranţă rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR şi investitor sau administrator.
(6) Între ARR, pe de o parte, şi auditorul de siguranţă rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.
(7) Investitorul sau, după caz, administratorul are obligaţia de a pune la dispoziţia ARR documentaţia privind proiectul de infrastructură rutieră sau a drumului public supus evaluării de impact asupra siguranţei rutiere, inspecţiei de siguranţă sau auditului de siguranţă rutieră.
(8) Auditorul de siguranţă rutieră realizează auditul de siguranţă rutieră, care se concretizează printr-un raport.
(9) Investitorul şi, după caz, administratorul au obligaţia să întreprindă demersurile necesare pentru a asigura remedierea deficienţelor constatate şi prezentate în raportul de audit de siguranţă.
(10) Eventualele contestaţii ale investitorului sau administratorului la raportul de audit de siguranţă rutieră vor fi soluţionate de către Comisia de atestare, disciplină şi soluţionare a contestaţiilor.

SECŢIUNEA 3: Inspecţii de siguranţă periodice

Art. 8

(1) Inspecţia de siguranţă se realizează obligatoriu pentru fiecare drum public o dată la 2 ani, alternativ în perioadele de iarnă şi vară, şi cuprinde verificarea periodică a gradului de deteriorare a elementelor care influenţează siguranţa rutieră, menţinerea caracteristicilor iniţiale privind semnalizarea şi, după caz, analiza posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranţei traficului.
(2) Între ARR, pe de o parte, şi administrator, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.
(3) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranţă rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR şi administrator.
(4) Între ARR, pe de o parte, şi auditorul de siguranţă rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru, stabilit potrivit legii.
(5) Auditorul de siguranţă rutieră realizează inspecţia de siguranţă rutieră, care se concretizează printr-un raport.
(6) Administratorul are obligaţia să întreprindă demersurile necesare pentru a asigura remedierea deficienţelor constatate şi prezentate în raportul de inspecţie de siguranţă.

SECŢIUNEA 4: Inspecţii de siguranţă rutieră la accidente

Art. 9

(1) În cazul unui accident de circulaţie soldat cu persoane decedate sau răniţi grav, înregistrat pe un drum public, administratorul drumului va solicita imediat, obligatoriu, executarea unei inspecţii de siguranţă suplimentară care să identifice elementele care au favorizat producerea accidentului.
(2) Între ARR, pe de o parte, şi administrator, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru stabilit prin actul normativ în vigoare.
(3) ARR desemnează auditorul/auditorii de siguranţă rutieră în termen de 5 zile de la data semnării contractului de prestări de servicii dintre ARR şi administrator.
(4) Între ARR, pe de o parte, şi auditorul de siguranţă rutieră, pe de altă parte, se încheie un contract de prestări de servicii în conformitate cu contractul-cadru stabilit prin actul normativ în vigoare.
(5) Auditorul de siguranţă rutieră realizează inspecţia de siguranţă rutieră, concretizată printr-un raport de inspecţie de siguranţă rutieră, care cuprinde recomandările necesare în vederea eliminării cauzelor ce ţin de infrastructură şi care au favorizat producerea accidentului.
(6) Administratorul are obligaţia să întreprindă demersurile necesare pentru a asigura remedierea deficienţelor constatate şi prezentate în raportul de inspecţie de siguranţă.

SECŢIUNEA 5: Clasificarea siguranţei reţelei rutiere şi gestionarea reţelelor rutiere în exploatare

Art. 10

(1) ARR efectuează clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentraţie mare de accidente şi clasificarea siguranţei reţelei pe baza unor analize periodice, efectuate cel puţin o dată la 3 ani, de exploatare a reţelei rutiere.
(2) Pentru fiecare tip de drum, tronsoanele de drum se analizează şi se clasifică în funcţie de următorii factori de siguranţă:
a) concentraţii de accidente;

b) volumul de trafic; şi
c) tipologia traficului.
(3) Clasificarea siguranţei reţelei rutiere are ca rezultat crearea unei liste de priorităţi care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătăţirea infrastructurii va fi deosebit de eficientă în ceea ce priveşte raportul cost/beneficiu şi va contribui semnificativ la reducerea numărului de accidente.
(4) Tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificării tronsoanelor de drum cu o concentraţie mare de accidente şi ale clasificării siguranţei rutiere sunt evaluate de echipe de auditori de siguranţă rutieră prin vizite pe teren.
(5) Clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentraţie mare de accidente şi clasificarea siguranţei reţelei se realizează prin:
a) identificarea tronsoanelor cu o concentraţie mare de accidente, unde se iau în considerare cel puţin numărul accidentelor rutiere din anii anteriori soldate cu persoane decedate pe unitate de distanţă, raportat la fluxul de trafic, şi, în cazul intersecţiilor, numărul de astfel de accidente raportat la tipul intersecţiei;
b) identificarea tronsoanelor de drum cu concentraţie mare de accidente în vederea analizei pentru clasificarea nivelului siguranţei reţelei rutiere unde se ia în considerare potenţialul de reducere a costurilor legate de accidente. Astfel, tronsoanele rutiere se clasifică pe categorii. Pentru fiecare categorie de drum, tronsoanele se analizează şi se clasifică în funcţie de factorii de siguranţă prevăzuţi la alin. (2). Pentru fiecare categorie de drum, clasificarea siguranţei reţelei rutiere are ca rezultat crearea unei liste de priorităţi care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătăţirea infrastructurii va fi deosebit de eficace din punctul de vedere al siguranţei rutiere;
c) creşterea siguranţei tronsoanelor cu grad ridicat de risc de producere a accidentelor, care se face prin adoptarea cu prioritate de către administratorii reţelei rutiere, în urma rezultatelor clasificării tronsoanelor de drum cu o concentraţie mare de accidente şi ale clasificării siguranţei reţelei, de măsuri corective pe tronsoanele rutiere cu o concentraţie mare de accidente rutiere. Se acordă atenţie măsurilor ce se aplică pe tronsoanele rutiere care prezintă cel mai favorabil raport beneficii/costuri.
(6) Vizitele de evaluare pe teren se fac de către auditori şi vizează:
a) descrierea tronsonului rutier;
b) analiza eventualelor rapoarte anterioare referitoare la acelaşi tronson rutier;
c) analiza rapoartelor de accidente;
d) analiza accidentelor din punctul de vedere al numărului acestora şi al numărului persoanelor decedate şi rănite grav în ultimii 3 ani;
e) elaborarea propunerilor de măsuri corective, care pot fi realizate în intervale diferite, cum ar fi:
- eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului;
- reducerea limitelor de viteză şi intensificarea controlului vitezei la nivel local;
- îmbunătăţirea vizibilităţii în diferite condiţii meteorologice, de luminozitate şi în diferite perioade ale anului;
- îmbunătăţirea stării de siguranţă a echipamentelor de la marginea drumului, cum ar fi sistemele de restricţionare rutieră;
- îmbunătăţirea coerenţei, vizibilităţii, lizibilităţii şi poziţionării marcajelor rutiere (în special, aplicarea unor benzi de avertizare sonoră pentru încetinire), precum şi a semnalizării;
- protecţia împotriva căderilor de pietre, a alunecărilor de teren şi a avalanşelor;
- îmbunătăţirea aderenţei/rugozităţii şoselei;
- reproiectarea sistemelor de restricţionare rutieră;
- asigurarea şi îmbunătăţirea platformei centrale a drumurilor;
- reconsiderarea posibilităţii de efectuare a manevrei de depăşire în condiţii de siguranţă;
- îmbunătăţirea punctelor de joncţiune, inclusiv a trecerilor la nivel cu căi rutiere/calea ferată;
- modificarea traseului;
- modificarea lăţimii drumului, adăugarea unor benzi de refugiu;
- instalarea unui sistem de gestionare şi de control al traficului;
- reducerea posibilităţii de apariţie a unui conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- îmbunătăţirea drumurilor în funcţie de standardele de proiectare în vigoare;
- recondiţionarea sau înlocuirea şoselelor;
- utilizarea unor semne de circulaţie inteligente; sau
- îmbunătăţirea sistemelor inteligente de transport şi a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situaţii de urgenţă şi semnalizare.
(7) Măsurile corective se concentrează pe tronsoanele rutiere cu o concentraţie mare de accidente, acordându-se prioritate acelor măsuri corective care prezintă cel mai favorabil raport cost/beneficiu.
(8) Prin grija administratorului drumului, semnalizarea în vederea avertizării utilizatorilor drumurilor cu privire la tronsoanele care se află în reparaţie şi care astfel pot periclita siguranţa utilizatorilor căilor rutiere se va face corespunzător, cu elemente de semnalizare conforme cu legislaţia privind circulaţia pe drumurile publice, vizibile atât ziua, cât şi noaptea, şi care sunt instalate la o distanţă de siguranţă.
(9) Utilizatorii drumurilor vor fi informaţi de existenţa unui tronson cu o concentraţie mare de accidente prin intermediul unor mijloace adecvate şi/sau sisteme de semnalizare conforme cu legislaţia privind circulaţia pe drumurile publice.

SECŢIUNEA 6: Gestionarea datelor privind accidentele soldate cu persoane decedate sau rănite grav

Art. 11

(1) Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă cel puţin următoarele elemente:
a) localizarea cât mai exactă a accidentului;
b) imagini şi/sau diagrame cu locul accidentului;
c) data şi ora accidentului;
d) informaţii referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncţiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafaţa rutieră, sistemele de iluminat şi condiţiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului;
e) gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate şi vătămate;
f) caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naţionalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranţă;

g) date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, ţara în care este înmatriculat/înregistrat, echipament de siguranţă, după caz, date privind ultimele inspecţii tehnice periodice, în conformitate cu legislaţia aplicabilă);
h) date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului şi manevrele conducătorului auto;
i) ori de cate ori este posibil, informaţii privind timpul dintre momentul accidentului şi constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgenţă.
(2) Datele referitoare la accidente se vor centraliza într-o bază de date a accidentelor gestionată de către ARR, care va fi folosită inclusiv la clasificarea siguranţei reţelei rutiere.

SECŢIUNEA 7: Formarea, atestarea, instruirea, perfecţionarea şi desemnarea auditorilor

Art. 12

(1) ARR este desemnată să efectueze formarea, instruirea şi perfecţionarea profesională a auditorilor de siguranţă rutieră, prin organizarea cursurilor de specialitate.
(2) Cursurile de formare, instruire sau perfecţionare profesională se realizează în colaborare cu instituţii de învăţământ superior acreditate şi/sau cu furnizori de formare profesională autorizaţi, potrivit legislaţiei privind formarea profesională a adulţilor, în baza programelor - cadru de formare, instruire şi perfecţionare profesională, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor şi infrastructurii, la propunerea ARR.
(3) ARR organizează periodic informări şi dezbateri ale auditorilor de siguranţă rutieră pe teme legate de rezultatele cercetării şi practicii în domeniu.

Art. 13

(1) La desemnarea auditorilor de siguranţă rutieră ARR respectă următoarele criterii:
a) criteriul zonal geografic, care asigură prioritatea la desemnare auditorilor de siguranţă rutieră domiciliaţi în zonă sau cel mai aproape de zona în care se află sectorul de drum public/proiectul auditat;
b) criteriul desemnării echitabile a auditorilor de siguranţă rutieră, asigurându-se un grad nediscriminatoriu de încărcare a acestora.
(2) În cazul în care într-o procedură de desemnare nu există auditori de siguranţă rutieră disponibili, care să îndeplinească criteriile prevăzute la alin. (1), ARR poate desemna, în mod justificat, auditori de siguranţă rutieră cu derogare de la criteriile prevăzute la alin. (1) lit. a) şi b).
(3) ARR desemnează auditorii de siguranţă rutieră în termen de 5 zile lucrătoare de la data semnării contractului prevăzut la art. 6 alin. (6). art. 7 alin. (6). art. 8 alin. (4) sau art. 9 alin. (4) şi notifică în acest sens auditorilor de siguranţă rutieră desemnaţi şi investitorului sau administratorului, după caz.
(4) Auditorii de siguranţă rutieră nu pot refuza desemnarea decât din motive obiective sau în una dintre situaţiile prevăzute la alin. (5) şi (6).
(5) Auditorul de siguranţă rutieră are obligaţia de a aduce la cunoştinţa ARR orice împrejurare de natură a aduce atingere principiului independenţei auditorului de siguranţă rutieră faţă de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, după caz, imediat ce a luat cunoştinţă de aceasta.
(6) Independenţa auditorului de siguranţă rutieră faţă de investitor, proiectant, executant sau administratorul drumului, după caz, este afectată în următoarele cazuri:
a) auditorul de siguranţă rutieră sau o rudă a sa până la gradul al IV-lea are relaţii contractuale ori este angajat al uneia dintre părţi;
b) auditorul de siguranţă rutieră sau o rudă a sa până la gradul al IV-lea este acţionar ori deţine părţi sociale la una dintre părţi;
c) auditorul de siguranţă rutieră sau o rudă a sa până la gradul al IV-lea este membru în organele de conducere ale uneia dintre părţi;
d) auditorul de siguranţă rutieră este salariat al administratorului drumului sau al unei autorităţi care are calitatea de investitor, de proiectant şi/sau de executant al proiectului;
e) sunt îndeplinite alte condiţii privind conflictul de interese sau incompatibilitatea.

SECŢIUNEA 8: Îmbunătăţirea continuă a practicilor de gestionare a siguranţei rutiere

Art. 14

(1) ARR are în vedere îmbunătăţirea continuă a practicilor de gestionare a siguranţei reţelei rutiere pe baza creşterii capacităţii administrative, adoptării, dezvoltării şi perfecţionării procedurilor auditului de siguranţă rutieră, revizuirii şi dezvoltării carierei profesionale a auditorilor de siguranţă rutieră.
(2) În scopul perfecţionării continue a procedurilor de lucru în materie de siguranţă rutieră, ARR cooperează la nivel naţional şi internaţional cu instituţii şi organisme cu experienţă şi atribuţii relevante în domeniu.
(3) Organizaţiile neguvernamentale reprezentative care activează în domeniul siguranţei rutiere pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranţei.

SECŢIUNEA 9: Crearea unei baze de date la nivelul ARR privind informaţii despre siguranţa reţelei rutiere naţionale

Art. 15

Prin cooperare cu alte instituţii cu atribuţii în domeniu, ARR creează o bază de date care să cuprindă cel puţin informaţiile necesare efectuării clasificării tronsoanelor de drum cu o concentraţie mare de accidente şi clasificării siguranţei reţelei rutiere, precum şi determinării costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate şi a costului social mediu al unui accident grav.

CAPITOLUL VI: Politici şi direcţii de dezvoltare

Art. 16

Politica de pregătire şi dezvoltare a carierei profesionale a auditorilor de siguranţă rutieră, precum şi numărul acestora vor fi corelate permanent cu necesităţile asigurării calităţii pregătirii profesionale şi cu cerinţele referitoare la gradul de siguranţă a circulaţiei pe reţeaua naţională de drumuri.

Art. 17

Repartizarea judicioasă a resurselor financiare în vederea eliminării zonelor cu risc ridicat de producere a accidentelor se va face prin utilizarea bazei de date privind accidentele şi costurile sociale ale acestora, care asigură informaţiile necesare creşterii continue a capacităţii administrative şi reducerii constante a numărului de victime.

Art. 18

Alocarea de către administratorii reţelei rutiere a resurselor pe sectoarele de drum se va realiza în baza unei liste de priorităţi a investiţiilor în infrastructură rutieră, bazată pe raportul cel mai avantajos cost/beneficiu.

Art. 19

Modernizarea reţelei rutiere existente în scopul creşterii siguranţei circulaţiei se va realiza prin:

a) construcţia centurilor ocolitoare ale localităţilor aglomerate, care vor conduce la eliminarea satelor liniare; şi

b) reconstrucţia zonelor cu risc ridicat de accidente care va conduce la eliminarea punctelor negre.

Art. 20

Extinderea aplicării prevederilor Directivei 2008/96/CE la întreaga infrastructură rutieră se face după următorul calendar:

a) la proiectele noi de infrastructură rutieră şi drumurile aparţinând reţelei rutiere transeuropene, din 19 decembrie 2010;

b) la drumuri de interes naţional, începând cu data de 1 ianuarie 2013;

c) la drumurile judeţene, comunale amenajate şi la străzile urbane amenajate, începând cu data de 1 ianuarie 2015.

Art. 21

Dezvoltarea activităţii de cercetare va avea ca scop îmbunătăţirea continuă a practicilor de gestionare a siguranţei rutiere şi se va axa în principal pe informaţiile din baza de date a accidentelor.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 325 din data de 14 mai 2012