

Ghid privind decizia de a investiga
accidentele și incidentele
Articolele 3 (1), 19 și 21 (6)

Referințe

Nr.	Descriere	Referințe	Versiunea
/1/	Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța pe căile ferate comunitare completată cu Directiva 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe operatorilor feroviari și cu Directiva 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea de siguranță. (Directiva de siguranța feroviară), Rectificare	Directiva 2004/49/CE Directiva de siguranța feroviară	Rectificare așa cum a fost modificată prin Directiva 2008/57/EC, Directiva 2008/110/EC Directiva 2009/149/EC.
/2/	Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (EC) Nr. 881/2004 privind înființarea Agenției Feroviare Europene	Regulamentul (EC) Nr. 881/2004	Rectificare așa cum a fost modificat prin Regulamentul (EC) Nn. 1335/2008
/3/	Ghid privind bunele practici de raportare	ERA/GUI/05/2010	1.0
/4/	Directiva 2008/57/EC Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate	Reformare	

Termeni și abrevieri specifice

Termen	Definiție
Agenția	Agenția Feroviară Europeană

Abreviere	Înțeles
IM	Administrator(i) de Infrastructură
NIB	Organism(e) Național(e) de Investigare
NSA	Autoritate(ți) Națională(e) de Siguranță Feroviară
DSF	Directiva de Siguranță Feroviară
RU	Operator(i) Feroviar(i)

Definiții

Următoarele definiții sunt preluate din articolul 3 și apendicele la anexa I la Directiva 2004/49/CE¹. De exemplu:

- a) "*Sistem feroviar*" înseamnă totalitatea subsistemelor pentru zonele structurale și operaționale², astfel cum sunt definite în Directivele 96/48/CE³ și 2001/16/CE⁴, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;
- b) "*Accident*" înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat sau un lanț specific de asemenea evenimente, care au consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare, incendii și altele;
- c) "*Incident*" înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța în exploatare;
- d) "*Tren*" înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final. O locomotivă izolată, respectiv o locomotivă care circulă singură, este considerată a fi un tren;
- e) "*Coliziunea de tren*" (sau "*coliziuni de trenuri*"), inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între o parte a trenului și o parte a altui tren, sau cu:
- material rulant pentru manevră,
 - obiecte fixate sau aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta (dar nu la trecerile la nivel în cazul în care obiectul a fost pierdut de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea);
- f) "*deraierea trenului*" sau "*deraiere de trenuri*" înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele;
- g) „*accidente la trecerile la nivel*” înseamnă accidente la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ~~ai~~ ~~IM~~ trecerii precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea;
- h) „*trecere la nivel*” înseamnă orice intersecție la nivel între un drum și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Pasajele între peroanele din stații sunt excluse;
- i) „*pasaj*” înseamnă orice drum, stradă sau autostradă publică sau privată, inclusiv căile pietonale și piste pentru bicicliști sau alte rute puse la dispoziție pentru trecerea oamenilor, animalelor, vehiculelor sau utilajelor.
- j) „*utilizatori ai trecerilor la nivel*” înseamnă orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos.
- k) „*accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare*” înseamnă accidentarea uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la acesta, ori care s-a detașat de acesta.

¹ Numerotația nu este aceeași cu numerotația din Directiva 2004/49/CE / 1 / și Directiva 2009/149/CE / 2 /

² "Operational" ar trebui să fie citit ca "funcțional", a se vedea, de asemenea, nota de subsol 3) și 4)

³ Directiva 96/48/CE a fost abrogată și înlocuită de Directiva 2008/57/CE / 5 /. În conformitate cu articolul 40 din / 5 / trimerile la directivele abrogate se interpretează ca trimeri la Directiva 2008/57/CE.

4 Directiva 2001/16/CE a fost abrogată și înlocuită de Directiva 2008/57/CE / 5 / .În conformitate cu articolul 40 din / 5 / trimerile la directivele abrogate se interpretează ca trimeri la Directiva 2008/57/CE.

Sunt incluse persoanele care cad din vehiculele feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor;

l) „*incendii ale materialului rulant*” înseamnă incendiile și exploziile care au loc în vehiculele feroviare (inclusiv încărcătura acestora) atunci când acestea se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiilor de manevră;

m) „*defecțiune de semnalizare rezultând într-o indicație defectuoasă a semnalului*” înseamnă orice defecțiune a sistemului de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant), care conduce la informații de semnalizare mai puțin restrictive decât cele cerute.

n) „*ruperi de roți și osii*” înseamnă ruperi ale elementelor esențiale ale roților sau axei, care creează riscul unui accident (deraiere sau coliziune).

o) „*decese (persoană ucisă)*” înseamnă orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor.;

p) „*vătămări (persoană grav rănită)*” înseamnă orice persoană rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere;

q) „*sinucidere*” înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări ducând la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă.;

r) „*pasager*” înseamnă orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată. Pentru statisticile privind accidentele, călătorii care încearcă să se îmbarce / debarce în / dintr-un tren în mișcare sunt incluse.

s) „*angajații (se include personalul contractanților și contractanții independenți)*” înseamnă orice persoană a cărei muncă este în legătură cu o cale ferată și este la locul de muncă în momentul accidentului. Aceasta include personalul trenurilor și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură.

t) „*pagube importante*” înseamnă daune care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un cost de cel puțin 2 milioane euro în total;

u) „*subsistem*” înseamnă rezultatul divizării sistemului feroviar, așa cum se arată în anexa II la Directiva 2008/57. Aceste subsisteme pot fi structurale sau funcționale;

v) „*constituenți de interoperabilitate*” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau destinate a fi încorporate într-un subsistem, de care interoperabilitatea sistemului feroviar depinde, direct sau indirect. Conceptul de "constituenți" se referă atât la obiecte tangibile, cât și la obiecte intangibile, cum ar fi software-ul.

CUPRINS

1. Introducere	7
1.1. Scopul acestui ghid	7
1.2. Structura acestui ghid	8
2. Principii privind decizia de a investiga și clasificarea accidentelor și incidentelor.....	9
3. Ghid privind art. 3 alin. (1)	12
4. Ghid privind art. 19 alin. (1)	14
4.1. Coliziuni de trenuri	14
4.2. Deraieri de trenuri	15
4.3. Accidente la treceri de nivel	16
4.4. Accidente de persoane cauzate de material rulant în mișcare (cu excepția sinuciderilor)	18
4.5. Incendii de material rulant	20
4.6. Alte accidente	22
5. Ghid privind art. 19 alin. (2)	24
5.1. Determinarea accidentelor și incidentelor care sunt incluse la art. 19 alin. (2)	24
5.1.1. <i>“Care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave”</i>	24
5.1.2. <i>“Inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate ale sistemelor feroviare trans-europene de mare viteză sau convenționale”</i>	25
5.2. Decizia de a investiga în conformitate cu art. 19 alin. (2)	26
5.2.1. Puterea organismului de investigare de a decide ce investighează	26
5.2.2. Criteriile de decizie pentru decizia de a investiga	26
5.2.2.1. <i>“Gravitatea accidentului sau incidentului”</i>	27
5.2.2.2. <i>“Dacă aceasta face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul”</i>	27
5.2.2.3. <i>“Impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar”</i>	28
5.2.2.4. <i>“Cereri ale gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității de siguranță sau a statelor membre ”</i>	28
6. Ghid privind art. 19 alin. (3)	30
7. Ghid privind art. 21 alin. (6)	33
8. Privire de ansamblu asupra procesului de decizie	34
Anexa I Exemple	36

1. INTRODUCERE

A trage învățăminte din accidente și incidente este larg acceptată ca o datorie a societății. Pentru sistemul feroviar european, Directiva privind Siguranța Feroviară (DSF) /1/ stabilește principiile pentru investigarea accidentelor și incidentelor de către organisme independente de investigare.

În aprilie 2006, în conformitate cu articolul 24 din DSF, organismele de anchetă din statele membre au început informarea Agenției cu privire la deciziile lor de a declanșa o investigație a accidentelor și incidentelor în conformitate cu articolul 19 din prezenta directivă și, de asemenea, în cazul în care legislația națională conferă organismului de investigare o sferă de anchetă mai largă, în conformitate cu art. 21 alin. (6).

Variabilitatea notificărilor de accidente și incidente primite de Agenție în primii ani de raportare indică necesitatea unei înțelegeri comune a cerințelor DSF în ceea ce privește obligația de a investiga, în special cu referire la:

- ce accidente trebuie să fie investigate și raportate Agenției,
- accidentele și incidentele care pot fi raportate Agenției,
- clasificarea tipurilor de accidente – ex. accidentele la trecerile de nivel, coliziunile, etc.

Rețeaua de organisme naționale de investigare (NIB) a sprijinit trecerea la o abordare comună. Acest document oferă orientări elaborate de grupul de lucru al Agenției și se bazează pe o examinare a notificărilor și a rapoartelor de investigare trimise agenției și pe discuțiile din cadrul reuniunilor plenare ale rețelei NIB.

1.1. Scopul acestui ghid

În conformitate cu articolul 19 din DSF, investigarea accidentelor are ca obiectiv posibilă îmbunătățirea siguranței feroviare și prevenirea accidentelor în viitor. Premisele importante sunt crearea de organisme de investigare naționale independente și o înțelegere comună a sarcinilor și obligațiilor, prevăzute în articolele 19-25.

Agenția a elaborat acest ghid, cu sprijinul rețelei NIB. Acest ghid este destinat a fi un manual de referință pentru organismele de investigare; el explică cerințele legale din articolele 19 și 21 alineatul (6) din DSF, și oferă exemple pentru a facilita o înțelegere comună cu privire la investigarea accidentelor pe întreg teritoriul Uniunii Europene. Acesta nu este conceput ca un înlocuitor pentru textul legal.

Scopurile ghidului sunt de a:

- promova o înțelegere comună a criteriilor cuprinse în DSF referitoare la decizia de investigare a accidentelor și la raportarea acestora,
- oferi o explicație clară a definițiilor tipurilor de accidente și a termenilor utilizați în DSF,
- promova raportarea și clasificarea coerentă a tipurilor de accidente și incidente.

Ghidul va fi revizuit și, dacă este necesar, actualizat în lumina dezvoltării legislației și a standardelor europene, precum și pentru a răspunde la experiența acumulată din informațiile primite de agenție de la organismele de investigare în anii ce vor urma. Cititorul este invitat să consulte site-ul Agenției Europene a Căilor Ferate pentru informații despre ultima ediție disponibilă a ghidului (www.era.europa.eu).

Acest ghid nu are caracter juridic obligatoriu.

Acest ghid nu are pretenția de a acoperi fiecare caz în parte.

În general, urmând principiile generale ale administrației publice, deciziile NIB referitoare la:

- investigarea sau nu a unui eveniment,
- declanșarea unei investigații (de exemplu, în cazul unei serii de accidente)
- neefectuarea unei investigații complete
- clasificarea accidentelor într-un mod diferit decât cel sugerat în acest ghid

ar trebui să fie motivate și documentate.

1.2. Structura acestui ghid

Ghidul este structurat după cum urmează:

Partea generală	secțiunea 1
Principii privind decizia de a investiga și de clasificare a accidentelor și incidentelor	secțiunea 2
Ghid privind art. 3 (1)	secțiunea 3
Ghid privind art. 19 (1)	secțiunea 4
Ghid privind art. 19 (2)	secțiunea 5
Ghid privind art. 19 (3)	secțiunea 6
Ghid privind art. 21 (6)	secțiunea 7
Privire de ansamblu asupra procesului de decizie	secțiunea 8
Exemple	Anexa 1

2. PRINCIPII PRIVIND DECIZIA DE A INVESTIGA ȘI DE CLASIFICARE A ACCIDENTELOR SI INCIDENTELOR

Directiva privind siguranța feroviară creează un cadru comun de gestionare a siguranței pe căile ferate din Uniune. Pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță în cadrul sistemului feroviar, o înțelegere comună a cerințelor din directivă este importantă. În spiritul directivei, aceasta se aplică în mod egal la cerințele pentru investigarea accidentelor.

DSF specifică atunci când:

- investigarea unui accident este obligatorie (art. 19 (1)),
- investigarea unui accident sau incident este la latitudinea organismului de investigare (articolul 19 (2)); criteriile de decizie sunt stabilite în art. 19 alin. (2),
- investigarea accidentelor, altele decât cele prevăzute la art. 19 incidente poate fi subiect al legislației naționale (art. 21 alin. (6)).

Este de asemenea important pentru NIB să știe pe ce bază se investighează:

- o legislație națională de punere în aplicare a cerințelor de DSF sau
- cerințe naționale suplimentare.

Acest lucru are consecințe pentru:

- decizia de a investiga sau nu și
- aplicarea cerințelor și procedurilor prezentate în DSF

DSF prevede o relație ierarhică:

- în cazul în care un accident nu intră sub incidența articolului 19 alineatul (1), poate fi obiectul unei investigații în conformitate cu criteriile de decizie din articolul 19 alineatul (2) și
- în cazul unui accident sau incident care nu se încadrează în sfera de aplicare a articolului 19, poate fi obiectul unei investigații în conformitate cu legislația națională.

Agenția încurajează NIB să aplice criteriile pentru a decide să investigheze așa cum sunt date de acest ghid și, dacă este cazul, să efectueze investigații în conformitate cu art. 19 (1) sau 19 (2); investigațiile în conformitate cu art. 21 alin. (6) ar trebui să fie limitate la cazurile în care nu există un interes de siguranță intrinsec din punctul de vedere al organismului de investigare, dar care sunt cerute de legislația națională - a se vedea, de asemenea, secțiunile 7 și 8.

În ceea ce privește accidentele care trebuie să fie investigate în conformitate cu art. 19 alin. (1), este evident important că ar trebui să existe o înțelegere comună a definiției de “*accident grav*”.

Art. 19 alin. (3) din DSF este un instrument important pentru a ghida asupra nivelului de extindere a investigației, (pentru mai multe detalii a se vedea secțiunea 6). Acest instrument este în mod formal aplicabil numai pentru investigațiile declanșate în conformitate cu art. 19. Cu toate acestea, atunci când nu există cerințe naționale specifice, este util să se aplice aceste principii la investigațiile declanșate după art. 21 alin. (6), în conformitate cu legislația națională.

Sub incidența investigării accidentelor intră accidentele și incidentele care au loc în sistemul feroviar al unui stat membru. Sunt frecvente discuțiile, în special în ceea ce

privește accidentele la trecerile de nivel, accidente de persoane lovite de material rulant în mișcare, incendiile la materialul rulant și altele pentru a stabili dacă evenimentul ar trebui să fie clasificate ca un "accident feroviar sau incident" sau nu.

În cazurile în care este dificil să se aplice criteriile de la art. 3, alin. (1) din DSF, această decizie trebuie să fie luată de către NIB. Următoarele principii generale pot fi utile:

- toate accidentele și incidentele și, după caz, consecințele unui accident sunt rezultatul uneia sau mai multor abateri de la condițiile impuse (a nu se confunda cu cauzele!). Un NIB ar trebui să ia întotdeauna în considerare declanșarea unei investigații atunci când există anumite indicii privind abateri nedorite sau neintenționate în cadrul sistemului feroviar, indiferent dacă această abatere a condus la producerea accidentului sau incidentului, sau la consecințele sale.
- în plus, investigațiile NIB ar trebui să se concentreze asupra accidentelor și incidentelor care își au originea în afara sistemului feroviar, dar care au cauzat prejudicii "utilizatorilor căii ferată" sau care ar fi putut fi un pericol pentru sănătatea și siguranța lor. Termenul "utilizatori ai căii ferate", ar trebui să fie interpretată într-un sens larg (de exemplu, muncitorii de la linii, oameni din gară etc).

În multe cazuri, este necesară o examinare preliminară⁵ pentru a colecta datele esențiale, cu scopul de a determina tipul de accident sau incident și de a decide dacă se investighează sau nu (pentru mai multe detalii a se vedea secțiunea 6).

Vă rugăm să rețineți:

DSF se aplică la sistemul feroviar așa cum este definit în art. 3 (a):
„sistem feroviar” înseamnă totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale⁶, definite în directivele 96/48/CE⁷ și 2001/16/CE⁸, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;

Art. 2 alin. (2) permite statelor membre să excludă părți ale sistemului de cale ferată de la punerea în aplicare la nivel național a măsurilor transpuse. Trebuie să fie evidențiate acele măsuri care pot fi excluse de la implementare; acest lucru nu modifică **domeniul de aplicare** al DSF.

Următorul exemplu ilustrează implicațiile practice pentru organismele de investigare.

Exemplu:

Un stat membru a utilizat excluderea prevăzută la art. 2 alin. (2), b) pentru o rețea care este separată funcțional de restul sistemului feroviar și destinată numai pentru funcționarea unor servicii locale de pasageri pentru punerea în aplicare a măsurilor de transpunere a cerințelor în articolele 10 și 11 din DSF - referitoare la certificarea de siguranță și autorizația de siguranță.

Cu toate acestea, în cazul în care această rețea nu a fost exclusă de la punerea în aplicare a măsurilor privind investigarea accidentelor sau activitatea NIB, atunci prevederile de la articolele 19 - 25 și anexa V se aplică; accidentele și incidentele de pe această rețea sunt în sfera de aplicare a articolului 19.

⁵ Această examinare preliminară nu trebuie neapărat să fie efectuată de către NIB.

⁶ "Operațional", ar trebui să fie citit ca "funcțional", a se vedea, de asemenea, notele de subsol 73) și 84)

⁷ Directiva 96/48/CE a fost abrogată și înlocuită de Directiva 2008/57/CE / 5 /. În conformitate cu articolul 40 din / 5 / trimitere la directivele abrogate se interpretează ca trimitere la Directiva 2008/57/CE.

⁸ Directiva 2001/16/CE a fost abrogată și înlocuită de Directiva 2008/57/CE / 5 /. În conformitate cu articolul 40 din / 5 / trimitere la directivele abrogate se interpretează ca trimitere la Directiva 2008/57/CE.

Decizia de a investiga în temeiul art. 19 sau în conformitate cu art. 21 alin. (6), dacă cazul este reglementat de măsuri naționale care exclud sau includ anumite părți ale căii ferate, în conformitate cu art 2 alin. (2), ar trebui să fie menționată în mod clar în raportul de investigare.

3. GHID PRIVIND ART. 3 ALIN. (1)

Decizia de a investiga, în conformitate cu art. 19 din DSF, depinde de o înțelegere clară a unui “accident grav”, art. 3 (1) dând definiția unui “accident grav”:

„Accident grav” înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau a mai multor persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; prin „pagube importante” se înțeleg pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de investigare la un total de cel puțin 2 milioane euro”.

În rețeaua NIB există discuții cu privire la citirea corectă a art. 3, alin.(1), prin urmare, există incertitudini cu privire la obligația de a investiga. S-a observat, de asemenea, din notificările investigațiilor, că există o problemă în clasificarea accidentelor.

Înțelegerea noastră cu privire la această definiție este următoarea:

“Accidente grave” sunt:

- **orice coliziune de tren**, care conduce la moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului,
- **orice deraiere de tren**, care conduce la moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului,
- **orice alt accident**, care conduce la moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței.

Acest ghid se va concentra în principal pe acest ultim punct.

Vă rugăm să rețineți:

- Unele organisme de investigare consideră că termenul “similar” se referă la tipul de accidente: coliziune tren sau deraieri de trenuri. Prin urmare, ajung la concluzia că numai aceste două tipuri de accidente pot fi “accidente grave”.
Cu toate acestea, termenul “similare” trebuie citit împreună cu “orice alt accident” ca “orice alt accident similar”. Atunci este clar că “celelalte” se referă la tipul de accidente enumerate la art. 3 lit. (k), în conformitate cu definiția de “accident” și “similare” prin consecințe.
- Pentru “coliziuni de trenuri” și “deraieri de trenuri” DSF implică faptul că aceste tipuri de accidente au întotdeauna un “impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței”.
- Pentru toate cazurile de alte tipuri de accidente, este necesar să se ia în considerare care este impactul asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței, deoarece cauzele sau consecințele unor astfel de accidente pot să nu fie în legătură cu managementul siguranței feroviare sau cu reglementările (de exemplu, sinucidere, violare de domiciliu).

În ceea ce privește criteriile referitoare la costul unui accident, nu este de așteptat ca investigatorii să calculeze costul exact. Clasificarea depinde de o evaluare inițială făcută

la locul accidentului. Experiența arată că, costurile sunt în cele mai multe cazuri subestimate la prima evaluare.

Următoarele estimări sunt date pentru a ajuta investigatorul la evaluarea costurilor; ele se bazează pe valoarea de înlocuire a sistemelor tehnice. În estimarea costurilor, anchetatorul ar trebui să țină cont de vechimea și de starea materialului deteriorat.

	Unitatea de măsură	Valoarea de înlocuire în €
Locomotivă de tren de marfă	1	3.000.000
Locomotivă de tren de călători	1	5.000.000
Locomotivă/Unitate motoare de la trenuri de mare viteză	1	7.000.000
Vagon tren suburban	1	1.000.000
Vagon de călători	1	1.500.000
Vagon tren de mare viteză	1	2.000.000
Vagon de marfă	1	300.000
Refacere linie	metri	1.000
Refacere catenară	metri	1.000
Schimbător de cale, mic ($r = 190 \text{ m} \leq 300 \text{ m}$)	1	200.000
Schimbător de cale, mediu ($r = 500 \leq 760 \text{ m}$)	1	500.000
Schimbător de cale, mare ($r \geq 1200 \text{ m}$)	1	1.000.000
Semnal, mic	1	50.000
Semnal, mare	1	200.00

Tabelul de estimare a costurilor

4. GHID PRIVIND ART. 19 ALIN. (1)

Art. 19 alin. (1) din DSF determină obligația NIB de a investiga accidentele feroviare grave:

"Statele membre se asigură că, după producerea accidentelor grave în sistemul feroviar este efectuată o investigație de către organismul de investigare prevăzut la articolul 21, investigație al cărei obiectiv este o posibilă îmbunătățire a siguranței feroviare și prevenirea accidentelor."

Cu referire la art. 3 lit. (k) din DSF, accidentele se împart în următoarele categorii:

Tipul accidentului	Secțiunea	Pagina
Coliziuni	0	14
Deraieri	0	15
Accidente la trecerile la nivel	0	16
Accidentări ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare	4.4	18
Incendii	0	20
Altele	0	22

Scopul acestei secțiuni este de a oferi orientări cu privire la criteriile pentru fiecare categorie în parte, **atunci când accidentul are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței** și, prin urmare, atunci când există o obligație de a investiga.

Vă rugăm să rețineți:

În general incidentele nu intră sub incidența art. 19 alin. (1), investigațiile de acest fel se referă doar la accidente grave; cu toate acestea, incidentele pot fi investigate în conformitate cu art. 19 alin. (2), a se vedea secțiunea 5.

4.1. Coliziuni de trenuri

a) Definiții importante⁹

- “coliziune tren” sau “coliziune de trenuri”, inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în gabaritul de liberă trecere înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între o parte a trenului și o parte a altui tren, sau cu:
 - material rulant pentru manevră,
 - obiecte fixate sau aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta (dar nu la trecerile la nivel în cazul în care obiectul a fost pierdut de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea).
- “tren” înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final. O locomotivă izolată, respectiv o locomotivă care circulă singură, este considerată a fi un tren;

⁹ Sursa definițiilor: Anexa la /2/

b) Principiu

Coliziunile de trenuri trebuie să fie investigate, atunci când au drept rezultat moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului.

Criteriul 1 - consecințe	Criteriul 2 - impactul	Concluzii	
Consecințe: ≥ 1 mort ≥ 5 răniți grav Pagube estimate ≥ 2.000.000€?	impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței?	obligația de a investiga conform art. 19 (1)	investigație conform art. 19 (2)
da	nu este aplicabil pentru coliziuni de trenuri	da	
nu		nu	recomandat insistent

Tabel: Privire de ansamblu asupra obligației de a investiga coliziuni de trenuri

c) Orientare

Pentru coliziuni de trenuri cu consecințele prevăzute la art. 3 alin. (1), o investigație este obligatorie, fără nici o excepție. Alte coliziuni de tren ar trebui să fie luate în considerare în mod serios pentru a fi investigate în conformitate cu art. 19 alin. (2) din cauza potențialului ridicat de risc (a se vedea secțiunea 5.2.2.1).

d) Vă rugăm să rețineți

- Orice coliziune care implică numai vehicule feroviare care nu sunt acoperite de definiția unui tren trebuie să fie clasificate ca “alte” sau, dacă este cazul, ca “accident de trecere la nivel”.
- Orice coliziune între un vehicul feroviar (trenuri sau alte vehicule feroviare) cu
 - unul sau mai multe vehicule rutiere care traversează liniile de cale ferată,
 - alți utilizatori ai trecerilor la nivel, cum ar fi pietonii,
 - sau alte obiecte prezente pe sau în apropierea liniei, care au căzut de la vehicule sau de utilizatori care traversează liniileeste clasificat ca un "accident de trecere la nivel".

4.2. Deraieri de trenuri

a) Definiții importante

- “*deraierea trenului*” sau “*deraiere de trenuri*” înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele;
- “*tren*” înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final. O locomotivă izolată, respectiv o locomotivă care circulă singură, este considerată a fi un tren;

b) Principiu

Deraierile de trenuri trebuie să fie investigate, atunci când:

- au ca rezultat moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului.

Criteriul 1 - consecințe	Criteriul 2 - impactul	Concluzii	
Consecințe: ≥ 1 mort ≥ 5 răniți grav Pagube estimate ≥ 2.000.000€?	impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței?	obligația de a investiga conform art. 19 (1)	investigație conform art. 19 (2)
da	nu este aplicabil pentru deraieri de trenuri	da	
nu		nu	recomandat insistent

Tabel: Privire de ansamblu asupra obligației de a investiga deraieri de trenuri

c) Orientare

Pentru deraieri de trenuri cu consecințele prevăzute la art. 3 alin. (1), o investigație este obligatorie fără nici o excepție. Alte deraieri de trenuri ar trebui să fie luate în considerare în mod serios pentru a fi investigate în conformitate cu art. 19 alin. (2), din cauza potențialului ridicat de risc (a se vedea secțiunea 5.2.2.1).

4.3. Accidente la trecerile la nivel

a) Definiții importante

- *“accidente la trecerile la nivel” înseamnă accidente la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea;*
- *„trecere la nivel” înseamnă orice intersecție la nivel între un drum și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Pasajele între peroanele din stații sunt excluse;*
- *„pasaj” înseamnă orice drum, stradă sau autostradă publică sau privată, inclusiv căile pietonale și piste pentru bicicliști sau alte rute puse la dispoziție pentru trecerea oamenilor, animalelor, vehiculelor sau utilajelor.*

b) Principiu

Accidentele la treceri la nivel de trebuie să fie investigate, atunci când

- au ca rezultat moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante **și**
- au un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței.

Criteriul 1 - consecințe	Criteriul 2 - impactul	Concluzii	
Consecințe: ≥ 1 mort ≥ 5 răniți grav Pagube estimate ≥ 2.000.000€?	impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței?	obligația de a investiga conform art. 19 (1)	investigație conform art. 19 (2)
da	da, când accidentul a fost rezultatul unor deficiențe în sistemul feroviar	da	-
da	nu	nu	la latitudinea NIB
nu	cum criteriul 1 nu este îndeplinit, nu se aplica	nu	

Tabel: Privire de ansamblu asupra obligației de a investiga la treceri de nivel-accidente

c) Orientare

Accidentele la trecerile de nivel au un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței, în cazul în care **accidentul** a fost un rezultat al deficiențelor din sistemul feroviar (ex. defecțiuni tehnice ale dispozitivelor de infrastructură sau materialului rulant, personal care nu respectă procedurile, deficiențe în sistemul de management al siguranței, etc.).

Toate celelalte accidente la treceri de nivel, independent de consecințele lor, nu ar trebui să fie clasificate ca un “accident grav” în ceea ce privește art. 3 alin. (1)¹⁰.

d) Vă rugăm să rețineți

- Accidentele la treceri de nivel sunt una dintre cele mai mari grupe de accidente cu decese și este adesea util de a le investiga din punct de vedere al siguranței, în scopul evitării repetării acestora.

Traversarea unei trecere la nivel fără respectarea indicatoarelor este o problemă larg răspândită; prin urmare, aceste cazuri nu ar trebui să fie excluse în mod automat de la investigare.

Chiar și în cazul unei violări evidente a normelor de siguranță, factorul cauzal poate proveni din sistemul feroviar.

Agenția sugerează începerea unei examinări preliminare¹¹ în cazul în care comportamentul utilizatorului trecerii la nivel nu poate fi explicat rațional. De multe ori condițiile de vizibilitate redusă, semnalizarea slabă sau proiectarea deficitară a trecerii influențează comportamentul utilizatorului trecerii la nivel.

- Accidentele și incidentele produse la trecerile la nivel pot fi cazuri adecvate pentru a studia o serie de accidente. Incidentele ar trebui să fie luate în considerare.

¹⁰ Întrucât, ar fi arbitrar să se stabilească un anumit număr de decese sau de persoane rănite, pentru ca evenimentul să fie considerat cu "impact evident ...", Agenția a decis să nu recomande astfel de cifre.

¹¹ Această examinare preliminară nu trebuie neapărat să fie efectuată de către NIB.

- Obiectivul Directivei 2004/49/CE este de a îmbunătăți siguranța **sistemului feroviar**. Chiar și atunci când există consecințe grave pentru una sau mai multe persoane cu privire la “utilizatorul rutier”, un accident la o trecere la nivel care a fost evident cauzat de o încălcare a regulilor de către “utilizatorul rutier” și nu există indicii privind probleme de siguranță legate de sistemul feroviar (inclusiv vizibilitatea și semnalizarea trecerii la nivel), aceste evenimente nu ar trebui să fie clasificate ca un “accident grav”, astfel cum sunt definite la art. 3 alin. (1). Prin urmare, o investigație nu este obligatorie, dar poate fi efectuată în conformitate cu art. 19 alin. (2), ex. în cazul în care organismul de investigare se așteaptă la rezultate care pot îmbunătăți siguranța la trecerile la nivel sau în cazuri de interes public mare. Având în vedere marja de apreciere de la art. 19 alin. (2), fiecare organism de investigare decide cu privire la criteriile (ex. numărul de decese) de declanșare a unei investigații în astfel de cazuri.
- Când **consecințele** au fost un rezultat al deficiențelor din cadrul sistemului feroviar (ex. rezistența insuficientă la șocuri a materialului rulant), este necesară o investigație.
- Observațiile din timpul investigațiilor accidentelor la treceri la nivel pot duce, de asemenea, la recomandări de siguranță adresate "*altor autorități și organisme*" în termenii de la art. 25 alin. (2), cu scopul unor îmbunătățiri referitoare la partea rutieră.

e) Bune practici

În urma unui accident la o trecere la nivel, care a dus la decesul sau vătămarea gravă a utilizatorilor trecerii, ar trebui să existe o examinare preliminară pentru a identifica dacă sistemele feroviare au funcționat corect (atât cele de la trecerea la nivel cât și cele de la tren). În cazurile în care există leziuni sau decese ale persoanelor din tren, această examinare preliminară ar trebui să includă verificarea dacă sistemul de protecție pasivă a trenului a funcționat corect.

Dacă subsistemele feroviare au funcționat corect, iar utilizatorii trecerii la nivel (ex. șoferii de vehicule, etc) au fost responsabili pentru punerea în pericol a propriei persoane (ex. ignorând în mod deliberat luminile de avertizare și trecând printre semibariere), o investigație nu ar fi adecvată, cu excepția cazului când ar duce în mod clar la o îmbunătățire a siguranței feroviare.

Deși cazul nu poate intra sub incidența criteriilor pentru o investigație conform art. 19 alin. (1), NIB poate decide să investigheze accidentul în conformitate cu art. 19 alin. (2) sau în cazurile când legislația națională impune acest lucru (art. 21 alin. (6)).

4.4. Accidentări ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare (cu excepția sinuciderilor)

a) Definiție importantă

“Accidentări ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare” înseamnă accidentarea uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la acesta, ori care s-a detașat de acesta. Persoanele care cad din vehiculele feroviare sunt incluse, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor;

b) Principiu

Accidente ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare trebuie să fie investigate, atunci când

- au ca rezultat moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube majore **și**
- au un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței.

Criteriul 1 - consecințe	Criteriul 2 - impactul	Concluzii	
Consecințe: ≥ 1 mort ≥ 5 răniți grav Pagube estimate ≥ 2.000.000€?	impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței?	obligația de a investiga conform art. 19 (1)	investigație conform art. 19 (2)
da	da, când accidentul a fost rezultatul unor deficiențe în sistemul feroviar	da	-
da	nu	nu	la latitudinea NIB
nu	cum criteriul 1 nu este îndeplinit, nu se aplica	nu	

Tabel: Privire de ansamblu asupra obligației de a investiga accidente ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare

c) Orientare

Accidente ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare au un impact evident asupra reglementării feroviare de siguranță sau de management de siguranță, în cazul în care accidentul a fost rezultatul unor deficiențe în cadrul sistemului feroviar (ex. defecțiuni tehnice ale elementelor de infrastructură sau material rulant, personalul care nu respectă cu procedurile, planificarea slabă a lucrărilor de întreținere, etc).

d) Vă rugăm să rețineți

- Tipul de accident “material rulant în mișcare” include accidentele produse de vagoane care rulează izolate, în timpul mișcărilor de manevră, etc.
- Experiența în investigarea acestui tip de accident arată că, în multe cazuri, este posibilă îmbunătățirea siguranței, ex. printr-o mai bună planificare a întreținerii.
- Accidentele cauzate de material rulant în mișcare sunt una dintre cele mai mari grupuri de accidente cu decese și de multe ori necesită investigarea din perspectiva siguranței, pentru a evita repetarea acestora.

Chiar dacă, din punct de vedere juridic, accesul nepermis în zona liniilor - cunoscut sub numele de “violarea proprietății” a contribuit la accident, acest lucru nu este neobișnuit și poate fi conectat cu o lipsă de conștientizare a riscului; prin urmare, aceste cazuri nu ar trebui să fie excluse în mod automat de la investigație (a se vedea exemplele din anexa 1).

- Chiar și în cazul în care este o încălcare evidentă a normelor de siguranță, cauzele care stau la baza acestuia ar putea proveni de la sistemul feroviar (ex. deficiențe în evaluarea riscurilor).

- Agenția sugerează începerea unei examinări preliminare¹² cel puțin în cazul acelor accidente cu persoane vătămate, care au fost lovite în timpul unei activități care are o legătură strânsă cu utilizarea prevăzută pentru acea cale ferată. O legătură strânsă cu utilizarea prevăzută a căii ferate poate presupune, cazul în care oamenii au fost loviți:
 - în stațiile de cale ferată,
 - în stațiile de triaj,
 - în timpul construcției¹³ sau a lucrărilor de întreținere a infrastructurii feroviare.

Această abordare ajută NIB și alte părți să se asigure că nu au existat deficiențe în sistemul feroviar care să fi condus la acest comportament al persoanei implicate. Dacă subsistemele feroviare au funcționat corect nu este necesar să se efectueze o investigație.

e) **Bune practici**

În urma unui accident de persoane cauzat de material rulant în mișcare, care a dus la decesul sau vătămarea gravă a unei persoane, ar trebui să existe o examinare preliminară pentru a identifica dacă există dovezi sau un indiciu puternic de sinucidere. Dacă nu este cazul, examinarea ar trebui să stabilească dacă subsistemele de cale ferată au funcționat corect, atât în tren cât și la eventualele instalații de protecție de cale.

În caz de accidente cu răniți sau decese în contextul lucrărilor de întreținere sau de construcție din sistemul feroviar examinarea preliminară ar trebui să verifice dacă măsurile de securitate au fost suficiente și au fost efectuate în mod corect.

Dacă toate subsistemele de cale ferată au funcționat în mod corect și persoana care a fost lovită (ex. trecătorul) a fost responsabilă pentru punerea sa în pericol (ex. prin trecerea peste linii atunci când, la o distanță rezonabilă exista un pasaj sigur) și, **în mod evident persoana nu a fost influențată de factori din cadrul sistemului feroviar**, atunci nu se impune o anchetă dacă aceasta nu ar duce în mod clar la o îmbunătățire a siguranței feroviare.

Deși cazul nu poate intra sub incidența unei investigații conform criteriilor de la art. 19 alin.(1), NIB poate să decidă investigarea accidentului în conformitate cu art. 19 alin. (2), ex. în cazuri de interes public ridicat sau în cazul în care legislația națională impune acest lucru (articolul 21 (6)).

4.5. **Incendii la materialul rulant**

a) **Definiție importantă**

„Incendii la materialul rulant” înseamnă incendiile și exploziile care au loc în vehiculele feroviare (inclusiv încărcătura acestora) atunci când acestea se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiunilor de triaj;

¹² Această examinare preliminară nu trebuie neapărat să fie efectuată de către NIB.

¹³ Subsisteme structurale care nu au fost introduse în serviciu (ex. infrastructura nou în timpul perioadei de construcție) nu se încadrează la aceste cazuri.

b) Principiu

Incendiile materialului rulant trebuie să fie investigate în cazul în care:

- au ca rezultat moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube importante **și**
- au un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței.

Criteriul 1 - consecințe	Criteriul 2 - impactul	Concluzii	
Consecințe: ≥ 1 mort ≥ 5 răniți grav Pagube estimate ≥ 2.000.000€?	impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței?	obligația de a investiga conform art. 19 (1)	investigație conform art. 19 (2)
da	da, când incendiul a fost rezultatul unor deficiențe în sistemul feroviar, consecințele au fost rezultatul deficiențelor din sistemul feroviar,	da	-
da	nu	nu	la latitudinea NIB
nu	cum criteriul 1 nu este îndeplinit, nu se aplica	nu	

Tabel: Privire de ansamblu asupra obligației de a investiga incendiile ale materialului rulant

c) Orientare

Incendiul la materialul rulant are un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței, atunci când:

- focul a fost rezultatul unor deficiențe în cadrul sistemului feroviar (ex. defecțiuni tehnice ale materialului rulant, defecțiuni tehnice la elementele infrastructurii care au dus la un incendiu la material rulant),
- consecințele au fost rezultatul deficiențelor din sistemul feroviar (ex. în cazul în care pasagerii nu au putut scăpa din cauza ușilor încuiate).

d) Vă rugăm să rețineți

Incendiile produse la materialul rulant au întotdeauna un potențial de consecințe catastrofale, ex. în cazul în care acestea se produc în tuneluri.

e) Bune practici

În urma unui incendiu la materialul rulant care a dus la decesul sau vătămarea gravă de persoane ar trebui să existe o examinare pentru a identifica dacă există dovezi sau un indiciu puternic de incendiere. În cazul în care aceasta nu există, examinarea ar trebui să stabilească dacă subsistemele de cale ferată au funcționat corect (cu referire atât la locul în care a apărut focul cât și la instalațiile de protecție și de siguranță).

Dacă toate subsistemele de cale ferată au funcționat corect și au existat dovezi de incendiere, atunci ar fi oportun să se investigheze doar dacă acest lucru ar duce, în mod clar, la o îmbunătățire a siguranței feroviare.

În cazul în care, cazul nu se încadrează ca o investigare conform criteriilor de la art. 19 (1), este la latitudinea NIB să decidă dacă investighează sau nu accidentul în conformitate cu art. 19 alin. (2), ex. în cazuri de interes public ridicat sau în cazuri specificate prin cerințele legale naționale (art. 21 alin. (6)).

4.6. Alte accidente

a) Definiție importantă

“Alte tipuri de accidente” înseamnă toate accidentele, altele decât cele deja menționate (coliziuni de trenuri, deraieri de trenuri, la trecerile de nivel, accidente ale persoanelor produse de material rulant în mișcare și incendii ale materialului rulant).

b) Principiu

Alte accidente trebuie să fie investigate atunci când:

- au ca rezultat moartea a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau mai multe persoane sau pagube majore **și**
- au un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței.

Criteriul 1 - consecințe	Criteriul 2 - impactul	Concluzii	
		obligăția de a investiga conform art. 19 (1)	investigație conform art. 19 (2)
Consecințe: ≥ 1 mort ≥ 5 răniți grav Pagube estimate ≥ 2.000.000€?	impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului siguranței?	obligăția de a investiga conform art. 19 (1)	investigație conform art. 19 (2)
da	da, când evenimentul a fost rezultatul unor deficiențe în sistemul feroviar, consecințele au fost rezultatul deficiențelor din sistemul feroviar,	da	-
da	nu	nu	la latitudinea NIB
nu	cum criteriul 1 nu este îndeplinit, nu se aplica	nu	

Tabel: Privire de ansamblu asupra obligației de a investiga alte accidente

c) Orientare

Alte accidente au un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra managementului de siguranță, atunci când:

- evenimentul a fost un rezultat al deficiențelor din sistemul feroviar (de exemplu: defecțiuni tehnice ale elementelor de infrastructură sau material rulant, personal care nu respectă procedurile, deficiențe în sistemul de management al siguranței, etc).
- consecințele prezentate în art. 3 (1) se referă la pasageri sau personal (numărul de victime din fiecare grup ar trebuie să fie însumate).

d) Vă rugăm să rețineți

În caz de dubiu, ar putea fi util să contactați Agenția pentru a discuta dacă un “alt accident”, ar trebui să fie clasificat ca un accident grav și să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1) sau nu. Decizia finală trebuie să fie luată de către organismul de investigare.

Principalele cazuri care fac parte din categoria alte accidente sunt:

- coliziuni și deraieri ale materialului rulant de manevră/ utilaje de întreținere; include pe cele produse pe linii închise pentru operațiuni de întreținere;
- coliziuni și deraieri provocate intenționat prin aplicarea procedurilor de siguranță, ca răspuns la o situație de urgență;
- electrocutări legate de materialul rulant.

5. GHID PRIVIND ART. 19 ALIN. (2)

Art. 19 alin. (2) autorizează NIB să investigheze sau nu accidentele și incidentele, care nu se încadrează la prevederile art. 19 alin. (1). În plus, art. 19 alin. (2) prevede criteriile pentru decizia de a investiga un eveniment:

"În plus față de accidentele grave, organismul de investigare prevăzut la articolul 21 poate investiga acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene.

Este la latitudinea organismului de investigare, să decidă dacă va fi efectuată sau nu o investigație a unui astfel de accident sau incident. În decizia sa trebuie să se țină cont de:

- (a) *gravitatea accidentului sau incidentului;*
- (b) *dacă acesta face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întreg sistemul feroviar;*
- (c) *impactul acestuia asupra siguranței feroviare la nivel comunitar,*
și
- (d) *cereri de la administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, autoritatea de siguranță sau de la statele membre. "*

Art. 19 alin. (2) cuprinde 3 elemente principale:

- caracteristici care ajută la determinarea tipului de accident sau incident care aparțin acestui grup (pct. 5.1)
- puterea acordată NIB pentru a investiga astfel de accidente și incidente (pct. 5.2)
- criteriile după care decide dacă investighează sau nu (pct. 5.3).

5.1. Determinare accidentelor și incidentelor care intră sub incidența art. 19 alin. (2)

Tipurile de accidente și incidente care pot fi investigate în conformitate cu art. 19 alin. (2) sunt cele:

- *"care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave"*
- *"inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale componentelor de interoperabilitate a sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene"*

5.1.1. "CARE ÎN CONDIȚII UȘOR DIFERITE AR FI PUTUT DUCE LA ACCIDENTE GRAVE"

Accidentele grave sunt definite în conformitate cu art. 3 (1); orientare este dat în secțiunea 3.

"Accidentele și incidentele care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave" nu sunt definite în mod explicit. Nu este posibil să se stabilească orientări clare pentru a aplica acest criteriu. Prin urmare, aceasta poate fi înțeleasă într-un sens larg.

Depinde de NIB să decidă dacă un accident sau incident, face parte din acest grup sau nu.

Agenția sugerează ca NIB să ia în considerare investigarea, în conformitate cu art. 19 alin. (2), tuturor accidentelor și incidentelor care au un potențial evident pentru consecințe definite conform art. 3 alin. (1). Câteva exemple de astfel de accidente și incidente:

a) Accidente

- coliziuni de trenuri,
- deraieri de trenuri,
- accidentele la trecerile la nivel produse pe trecerile la nivel cu drumuri cu trafic auto,
- persoane lovite de material rulant în mișcare, fără a fi omorâte,
- incendii în trenurile de călători.

Din experiență există dovezi că aceste accidente au potențialul de a deveni accidente grave. Din acest motiv, se poate presupune în general că criteriul, “care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave”, este îndeplinit.

b) Incidente

Toate celelalte cazuri, atunci când un incident nu a condus la consecințe grave, astfel cum sunt definite la art. 3 (1), pur și simplu, din cauza unor circumstanțe aleatorii sau favorabile, ar trebui să fie, de asemenea, luate în considerare pentru investigare în conformitate cu art. 19 alin. (2).

Condițiile meteorologice nu pot fi considerate circumstanțe aleatorii, dacă au avut o influență asupra cauzelor evenimentului (ex., în cazul unei alunecări de teren după ploi abundente), dar ele pot fi considerate ca fiind aleatorii în cazul în care, consecințele au fost mai puțin grave, ca urmare a condițiilor meteorologice (ex. în cazul în care un incendiu a fost stins de ploi abundente).

Tipurile de incidente¹⁴ care au un potențial clar de a duce la accidente grave sunt:

- roți rupte,
- osii rupte,
- defecțiuni de semnalizare rezultând într-o indicație defectuoasă a semnalului,
- linii șerpuite în zonele unde operează trenuri,
- șine rupte în zonele unde operează trenuri,
- trenuri sau vagoane scăpate, etc.,
- muncitori de la linii care au trebuit să sară pentru a se feri de materialul rulant în mișcare.

Din experiență există dovezi că aceste incidente au potențialul de a deveni accidente grave. În acestea și în cazuri similare, întotdeauna se poate presupune că criteriul “care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave”, este probabil să fie îndeplinit.

5.1.2. "INCLUSIV DEFECȚIUNI TEHNICE ALE SUBSISTEMELOR STRUCTURALE¹⁵ SAU ALE CONSTITUENȚILOR DE INTEROPERABILITATE A SISTEMELOR FERROVIARE DE MARE VITEZĂ SAU CONVENȚIONALE EUROPENE"

Pasajul "inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale¹⁵ sau ale constituenților de interoperabilitate a sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene" se referă la o altă categorie de incidente, defecțiunile tehnice ar trebui să fie considerate ca fiind incidente.

¹⁴ Definițiile de incidente care sunt colectate ca precursori sunt prezentate în Anexa referinței /2/

¹⁵ Subsisteme structurale sunt definite în referința /3/

Incidentele care implică defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau constituenților de interoperabilitate îndeplinesc, de asemenea, criteriul "*care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave*".

5.2. Decizia de a investiga în conformitate cu art. 19 alin. (2)

Agenția subliniază că, în spiritul DSF, motivul major pentru NIB de a efectua o investigație se bazează pe speranța că lecțiile de siguranță pot fi învățate prin investigarea unui accident. Trei criterii de decizie principale sunt prezentate în alte secțiuni ale DSF:

- "*Investigație*" înseamnă un proces efectuat în scopul prevenirii accidentelor și incidentelor ..." (art. 3 (n))
- "*Statele membre se asigură că o investigație este efectuată ..., obiectivul acesteia fiind posibilă îmbunătățire a siguranței feroviare și prevenirea accidentelor*" (art. 19 (1))
- "*Amploarea investigațiilor și procedura care trebuie urmată în efectuarea acestor investigații sunt determinate de organul de investigare, ... în funcție de învățămintele pe care dorește să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței.*" (art. 19 (3))

(Accent de autor)

La art. 19 alin. (2) există criterii suplimentare, care oferă baza pentru puterea de apreciere a NIB de a decide să investigheze.

5.2.1. Puterea de apreciere a organismului de investigare pentru a decide să investigheze

La art. 19 alin. (2) din DSF, cele două clauze ("*organismul de investigare ... poate investiga*") și ("*.. este la discreția sa, să decidă, ...*"), indică în mod clar faptul că, este la latitudinea organismului de investigare să decidă dacă investighează sau nu un accident sau incident, care nu îndeplinește criteriile de la art. 19 alin. (1). Criteriile de la (a) la (d) prevăzute la art. 19 alin. (2) trebuie să fie luate în considerare; cu toate acestea, rămâne la latitudinea organismului de investigare să decidă să investigheze indiferent dacă unul sau mai multe dintre aceste criterii sunt îndeplinite sau nu.

Vă rugăm să rețineți:

Chiar dacă legislația națională prevede o investigație NIB pentru o gamă mai largă de accidente și incidente decât DSF, NIB ar trebui să verifice dacă sunt îndeplinite criteriile pentru o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2). Dacă nu, ancheta va intra sub incidența art. 21 alin. (6).

5.2.2. Criteriile de decizie pentru decizia de a investiga

Art. 19 alin. (2) prevede criterii pentru decizia de a investiga acele accidente și incidente care nu intră sub incidența art. 19 alin. (1):

"În decizia sa țină cont de:

- (a) *gravitatea accidentului sau incidentului;*
- (b) *dacă acesta face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem;*

- (c) *impactul acestuia asupra siguranței feroviare la nivel comunitar, și*
- (d) *cereri de la administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, autoritatea de siguranță sau de la statele membre. "*

5.2.2.1. "Gravitatea accidentului sau incidentului"

Gravitatea unui accident trebuie să fie întotdeauna un criteriu în decizia de a investiga un accident, care nu intră sub incidența art. 19 alin. (1). Chiar și atunci când, inițial, nu există nici o speranță că vor fi trase învățăminte, orice accident cu consecințe dăunătoare este posibil să fie de interes public. Din punctul de vedere al publicului, un eveniment poate fi considerat ca un "accident grav", chiar și atunci când criteriile prevăzute la art. 19 alin. (1) nu sunt îndeplinite.

Prin urmare, NIB ar trebui să ia în considerare interesul public atunci când se decide să investigheze sau nu.

Și alte criterii ar trebui să fie luate în considerare atunci când se judecă pe "gravitatea unui accident sau incident", de exemplu potențialul risc al evenimentului.

5.2.2.2. "Dacă aceasta face parte dintr-o serie de accidente sau incidente relevante pentru întregul sistem"

a) Definiții

O "serie" este o secvență de evenimente similare.

"Sistem" ar trebui să fie citit ca "sistem feroviar", așa cum este definit la art. 3 lit. (a) din DSF.

b) Orientare

Pentru a-și forma o opinie dacă un eveniment poate fi parte dintr-o serie, organismele de investigare trebuie să caute în mod sistematic accidente sau incidente similare în baza de date națională, în baza de date a Agenției, în "sistemul de informații privind siguranța" și alte baze de date relevante.

De obicei, "tip" de accident sau incident va fi folosit ca un indicator de căutare. Atunci când există două sau mai multe accidente sau incidente similare acestea pot fi considerate ca făcând parte dintr-o serie de accidente sau incidente.

Cu toate acestea, nu este suficientă o simplă comparație a tipului de accident sau incident. Pentru a identifica evenimente similare, este necesar să fie căutate combinații de incidente și accidente asociate, de exemplu, "deraiere de tren" ↔ "rupere de roată" sau "coliziune tren" ↔ "depășire de semnal". Mai mult decât atât, ar trebui să existe, de asemenea, alte similitudini între două sau mai multe accidente sau incidente, pentru a considera că un accident sau incident este "parte a unei serii". Aceste similitudini pot fi, de exemplu:

- în locul producerii,
 - în tipul de material rulant sau de infrastructură implicate,
- dar, de asemenea,
- în comportamentul personalului, ex. încălcarea unei proceduri operaționale, un protocol de comunicare aplicat în mod incorect,

- în cauzele subiacente sau primare ale evenimentelor - acest lucru poate fi mai greu de detectat.

Al doilea criteriu “relevante pentru întregul sistem” ar trebui să fie citit în așa fel încât, tipul de eveniment în cauză să conțină un risc potențial evident pentru siguranța sistemului feroviar în totalitatea sa. Riscul potențial poate apărea de la probabilitatea apariției unui eveniment și/ sau potențialele consecințe.

5.2.2.3. "Impactul său asupra siguranței feroviare la nivel comunitar"

În cazurile de defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate, impactul asupra siguranței feroviare la nivel comunitar ar trebui să fie întotdeauna luat în considerare, în cazul în care defectarea are un risc potențial evident pentru siguranța sistemului feroviar la nivel european. Din nou, riscul potențial poate apărea de la probabilitatea apariției unui eveniment și/ sau consecințele potențiale.

De asemenea, când accidente sau incidente similare au avut loc și în alte state membre, acest lucru poate fi un alt indiciu al unui “.... impact asupra siguranței feroviare la nivel comunitar”.

5.2.2.4. "Cereri ale gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității de siguranță sau ale statelor membre"

a) Cereri ale gestionarilor de infrastructură și întreprinderile feroviare

RU și MI au obligația de a investiga accidentele și incidentele în cadrul sistemului lor de management al siguranței (Anexa III, pct. 2 lit. (h) din Directiva 2004/49/EC/1/). Acestea pot solicita o investigație independentă făcută de organismul de investigare național, în special atunci când au nevoie de o examinare imparțială a propriului sistem de management al siguranței.

b) Solicitări din partea autorității de siguranță

Cererile de la autoritatea de siguranță sunt prevăzute în mod explicit la art. 19 alin. (2), prin urmare, li se permite să solicite organismului național de investigare investigarea un accident sau incident. Aceasta include solicitările formulate de autoritățile de siguranță din alt stat membru transmise prin intermediul rețelei ASF; a se vedea, de asemenea, "Ghid privind recomandările de siguranță conform la art. 25".

c) Cereri ale statelor membre

Există două cazuri:

- O cerere a guvernului, parlamentului sau a oricărei alte instituții constituționale sau parlamentare din statul membru al respectivului NIB.
- O cerere a guvernului, parlamentului sau a oricărei alte instituții constituționale sau parlamentare dintr-un alt stat membru transmisă prin protocoalele sau procedurile obișnuite.

Așa cum art. 19 alin. (2) prevede în mod explicit, este clar că aceste cereri trebuie să fie luate în considerare în decizia de a investiga un eveniment sau nu.

Vă rugăm sa rețineți:

Art. 22 (1), ultima frază, prevede că *“Prezentul alineat nu împiedică statele membre să convină ca organismele relevante să desfășoare investigații în cooperare, în alte împrejurări”*. Un acord între statele membre (sau cu o țară terță), ar putea avea un domeniu de aplicare mai mare decât art. 19 al DSF. Prin urmare, după un accident sau incident care intră sub incidența acestui acord, NIB trebuie să verifice dacă acesta îndeplinește criteriile de la art. 19 (2). Dacă nu, investigația poate intra sub incidența art. 21 alin. (6).

6. GHID PRIVIND ART.19 ALIN. (3)

Art. 19 alin. (3) furnizează un instrument de orientare, dând NIB puterea de a decide cu privire la amploarea unei investigații realizate în conformitate cu art. 19 (1) sau 19 (2):

"Amplarea investigațiilor și procedura care trebuie urmată în efectuarea acestor investigații sunt determinate de organismul de investigare, ținând cont de principiile și obiectivele art. 20 și 22 și în funcție de învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței. "

După cum există atribuții și drepturi clare pentru NIB cu privire la:

- obligația lor de a investiga accidentele grave, în conformitate cu art. 19 alin. (1) coroborat cu art. 3 lit. (1) din DSF, și
- latitudinea NIB de a decide cu privire la o investigație a tuturor celorlalte accidente și incidente,

art. 19 alin. (3) dă dreptul organismelor de investigare de a determina amploarea investigației și procedura de urmat în timpul unei astfel de investigație.

Figura 1 prezintă generic procesul de investigație așa cum se arată în "Ghidul privind bunele practici de raportare" /3/:

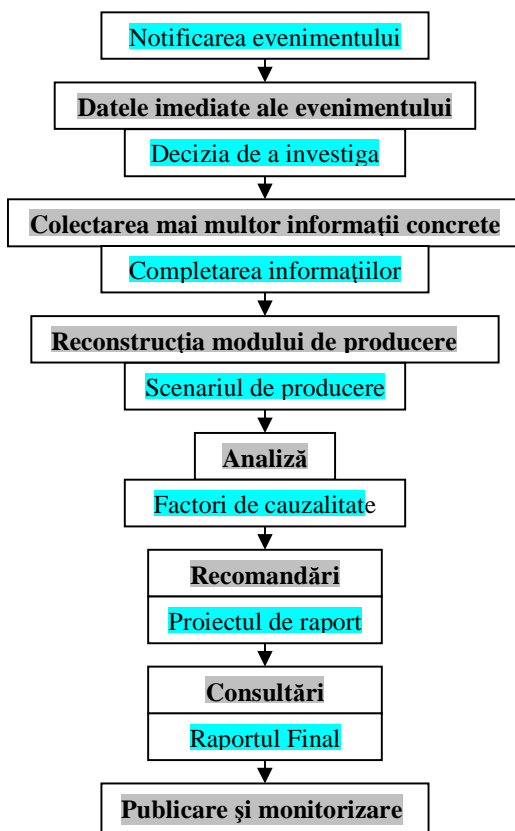


Fig.1: Procesul generic de investigație a evenimentului

Când NIB este informat despre un accident sau incident, ar trebui să existe o examinare preliminară pentru a identifica dacă:

- accidentul ar trebui să fie clasificat ca un accident grav în termenii art. 19 alin. (1) sau
- evenimentul ar trebui să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (2).

În multe cazuri este posibilă luarea unei hotărâri doar prin vizitarea locului accidentului. Prin urmare, vizitarea locului accidentului are cel puțin două scopuri:

- pentru a colecta date pentru decizia de a efectua o investigație a accidentului,
- pentru a colecta date ca parte a investigării accidentului, în cazul în care se decide acest lucru.

După colectarea datelor referitoare la eveniment, este la latitudinea unui NIB să decidă cu privire la amploarea unei investigații. Deci, organismul de investigație poate decide:

- să se concentreze pe zone speciale în cadrul unei investigații
- limitarea investigației la nivelul de cauze directe în cazul în care este justificată de date.

NIB ar trebui să aibă în vedere atunci când se decide cu privire la amploarea investigației:

- învățămintele pe care se așteaptă să le tragă din accident sau incident pentru îmbunătățirea siguranței
- principiile și obiectivele art. 20 și 22 din DSF.
- definiția "investigației" din art. 3 n), și
- conținutului Anexei V.

Pentru asigurarea transparenței procesului de luare a deciziilor, toate motivele luate în considerare de către NIB pentru a lua o decizie ar trebui să fie documentate.

Pentru mai multe detalii a se vedea ghidul privind bunele practici de raportare /3/.

Vă rugăm să rețineți:

- vizitarea locului accidentului nu înseamnă neapărat că trebuie să fie efectuată o investigație. Dacă, după vizita la locul accidentului organismul de investigație decide să nu înceapă o investigație, în DSF nu există obligații pentru NIB pentru a proceda altfel, cu excepția accidentelor grave în termenii art.19 alin. (1).
- se întâmplă adesea ca, în cazul evenimentelor care intră sub incidența art. 19 alin. (2) din DSF, să aibă un potențial mai mare de "învățăminte" pentru siguranță decât accidentele de la art. 19 alin. (1). Din acest motiv, NIB poate justifica decizia de a efectua o investigație "profundă" pentru un eveniment definit la art. 19 alin. (2).
- art. 19 alin. (3) din DSF nu scutește organismele de investigație de sarcina de a efectua o investigație în cazurile care intră sub incidența art. 19 alin. (1). O investigație nu poate fi limitată doar la colectarea de date. În orice caz, ancheta ar trebui să includă cel puțin analiza constatărilor și identificarea cauzelor directe și imediate. Decizia de a nu efectua o investigație a cauzelor subiacente și primare ar trebui să fie justificată și documentată.

Bune practici:

- unele state membre folosesc termenul de "examinare preliminară" pentru a descrie faza, atunci când organismul de investigație colectează date, dar nu a luat încă decizia de a investiga. Deși DSF nu face această distincție, dând acestei activități o etichetă

oficială contribuie la o imagine de ansamblu utilă și clară a procesului și a procedurilor de investigare.

- unele state membre elaborează periodic scurte note în care înregistrează vizita la locul accidentului, chiar și atunci când NIB a decis să nu investigheze. Această notă poate fi utilizată în justificarea deciziei.

7. GHID PRIVIND ART. 21 ALIN. (6)

La art. 21 alin. (6) din DSF se precizează în mod clar că este în puterea statului membru de a încredința organismului de investigare și alte investigații decât cele menționate la art. 19:

“Statele membre pot încredința organismului de investigare sarcina de efectuare a investigațiilor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute în art. 19.”

Așa cum acest articol se referă la accidente care nu sunt acoperite de art. 19, există o distincție clară în tipurile de accidente care fac obiectul bazei juridice respective.

Când investigațiile intră sub incidența art. 21 alin. (6), NIB trebuie să respecte legislația națională proprie. DSF nu stabilește cerințe pentru desfășurarea acestor investigații.

Vă rugăm să rețineți:

Chiar și în cazurile în care legislația națională impune investigarea unor tipuri specifice de evenimente ex. toate sinuciderile, NIB trebuie să examineze în primul rând dacă evenimentul ar trebui să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (2) din DSF. Numai atunci când este sigur că nu este cazul pentru a face acest lucru și când legislația națională obligă NIB să efectueze o investigație, accidentul sau incidentul intră sub incidența art. 21 alin. (6).

8. PRIVIRE DE ANSAMBLU ASUPRA PROCESULUI DE DECIZIE

Această diagramă flux descrie procesul de decizie de a investiga sau nu și de clasificare a unui accident sau un incident:

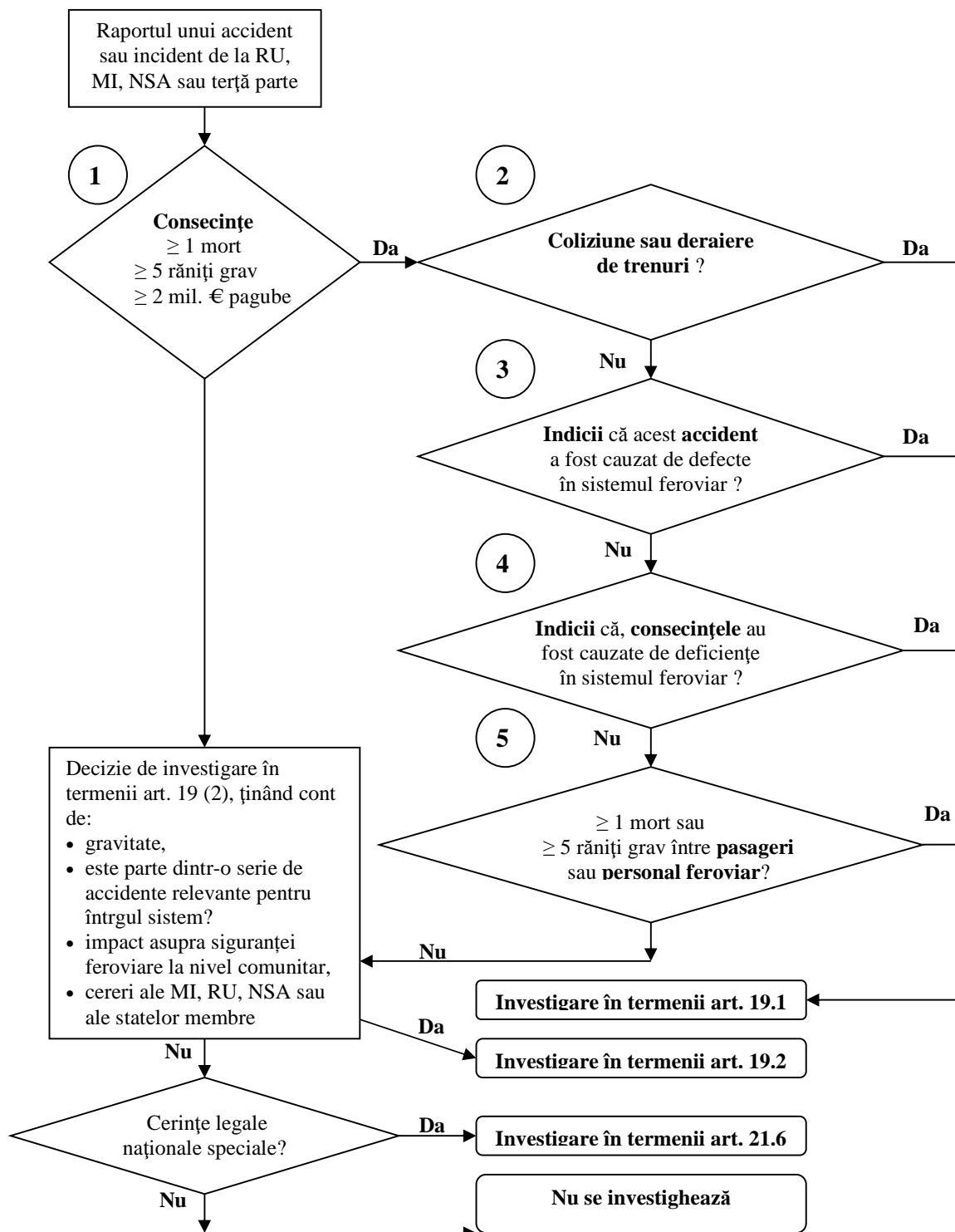


Figura 2: Diagrama flux pentru decizia de a investiga sau nu

În caz de dubiu NIB ar trebui să procedeze după cum urmează:

Puncte de decizie	Condiții	Acțiuni propuse
1 ¹⁶	Când consecințele nu îndeplinesc la limită criteriile de la art. 19 (1)	Demararea unei investigații în conformitate cu art. 19 alin. (2) din cauza „gravității accidentului sau incidentului”
4	Atunci când există un indiciu că accidentul în sine sau severitatea consecințelor a fost cauzată de o defecțiune în sistemul feroviar	Demararea unei investigații în conformitate cu art. 19 alin. (2), din cauza „impactului asupra siguranței feroviare la nivelul UE”
5	În cazul în care accidentul a fost cauzat de terți, dar cu consecințe grave pentru persoanele din cadrul sistemului feroviar	Demararea unei în conformitate cu art. 19 alin. (2), din cauza „gravității accidentului sau incidentului” sau „impactului asupra siguranței feroviare la nivelul UE”

Decizia de a investiga accidentele și incidentele care nu intră sub incidența art. 19 alin. (1) poate fi modificată în orice moment; motivele pentru schimbarea deciziei trebuie să fie documentate.

Prin urmare, notificarea în baza de date ERAIL a Agenției poate - după consultarea cu Agenția - să fie reclassificată sau ștersă.

16 Numerele din acest tabel se referă la numerele din Fig. 2

ANEXA I EXEMPLE

Această secțiune oferă exemple pentru fiecare categorie de accidente pentru a sprijini ghidul.

1. Exemple de accidente care ar trebui sau nu ar trebui să fie clasificate ca art. 19 alin. (1)

1.1. Coliziuni de trenuri

a) Obligatoriu să fie investigate în temeiul art. 19 alin. (1):

- Un tren s-a ciocnit cu un copac. Doi pasageri au fost uciși. Acest accident este clasificat ca o coliziune tren și ar trebui să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1). Principalul obiectiv al investigației ar trebui să fie următoarele întrebări:
 - modul în care RU și IM gestionează riscul de cădere a copacilor pe linie
 - dacă există indicii privind posibile îmbunătățiri în construcția trenului (ex. rezistența la impact) sau la dispozitivele de salvare (ex. instalații de evacuare) ?
- Un tren s-a ciocnit cu o mașină care a căzut de pe un pod. Trei oameni din mașină, au fost uciși în coliziune. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1).
- Un tren s-a ciocnit cu un vagon de marfă scăpat din alt tren. 10 pasageri au fost grav răniți. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1).

b) Nu este obligatoriu să fie investigate în conformitate cu art. 19 alin. (1):

Un tren s-a ciocnit cu un copac. Doi pasageri au fost ușor răniți. Acest accident nu trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1); cu toate acestea, trebuie verificat dacă o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2) poate fi utilă. În general, coliziuni de trenuri ar trebui să fie investigate.

1.2. Deraieri de trenuri

a) Obligatoriu să fie investigate în temeiul art. 19 alin. (1):

Două vagoane ale unui tren de marfă au deraiat în linie curentă. Nu au existat răniți. Linia a fost distrusă pe o lungime de 3.500 m, 2 schimbătoare de cale au fost distruse. Prejudiciul estimat a fost de 2.500.000 €. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1).

b) Nu este obligatoriu să fie investigate în ceea ce privește art. 19 alin. (1):

Două vagoane ale unui tren de marfă au deraiat în linie curentă. Nu au existat răniți, prejudiciul estimat a fost de 25.000 €. Acest accident nu trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1); cu toate acestea, trebuie verificat dacă o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2) poate fi utilă. În general, deraierile de trenuri ar trebui să fie investigate.

1.3. Accidente la treceri de nivel

a) Obligatoriu să fie investigate în temeiul art. 19 alin. (1):

- Un tren s-a ciocnit cu o mașină la o trecere la nivel asigurată de semibariere. Doi oameni în mașină au fost uciși; mecanicul de locomotivă și 7 pasageri au fost grav răniți. Nu a fost nicio defecțiune a barierelor sau a altor dispozitive de siguranță pe partea de cale ferată. Potrivit datelor furnizate de martori, șoferul a încercat să treacă printre bariere. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1) deoarece consecințele pentru pasageri și angajați indică faptul că există învățăminte fie pentru managementul siguranței, fie pentru reglementarea siguranței sau pentru ambele. Principalul obiectiv al anchetei ar trebui să fie referitor la întrebările:
 - de ce au fost atât de grave consecințe în tren ?
 - dacă riscurile pentru mecanicul de locomotivă și pasageri pentru aceste evenimente relativ frecvente au fost evaluate și ce măsuri au fost implementate ?
- Un tren s-a ciocnit cu o mașină la o trecere la nivel asigurată de semibariere. Doi oameni în mașină au fost uciși; mecanicul de locomotivă a fost rănit ușor. Au existat dovezi privind o defecțiune a barierelor, deoarece acestea nu s-au închis. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1), deoarece accidentul a fost, probabil, cauzat de o defecțiune tehnică; acest lucru are un impact asupra managementului siguranței.
- Un tren s-a ciocnit cu o mașină la o trecere la nivel fără protecții tehnice. Doi oameni din mașină au fost uciși. Inspekția a arătat că utilizatorul drumului nu a putut vedea trenul care se apropia, deoarece un container utilizat la lucrările la linii planificate obstrucționa vizibilitatea trecerii la nivel. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1), din cauza deficiențelor evidente în pregătirea lucrărilor la linii.

b) Nu este obligatoriu să fie investigate în conformitate cu art. 19 alin. (1):

- Un tren s-a ciocnit cu o mașină la o trecere la nivel asigurată cu semibariere. Doi oameni din mașină au fost uciși; mecanicul de locomotivă a fost rănit ușor. A fost evident că nu a existat nici o defecțiune a barierelor sau a altor dispozitive de siguranță pe partea de cale ferată. Martorii au relatat că șoferul a încercat să treacă printre barierele închise. Acest accident nu trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1).
- Un tren s-a ciocnit cu o mașină la o trecere la nivel fără protecție tehnică. Doi oameni din mașină au fost uciși. Inspekția a arătat că au fost respectate toate standardele tehnice și personalul de tren a acționat în conformitate cu reglementările. Acest accident nu trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1).

1.4. Accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare

a) Obligatoriu să fie investigate în temeiul art. 19 alin. (1):

- Un tren a lovit un grup de oameni pe o linie dublă. Doi oameni au fost uciși, alți doi au fost grav răniți. Probele au arătat că oamenii au fost vizitatori IM, care au dorit să examineze o instalație specială situată aproape de linie. Ei au intrat în zona liniei, cu permisiunea dispecerului și sub supravegherea personalului de siguranță al IM. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1), deoarece

accidentul a fost cauzat probabil de o eroare de comunicare în cadrul sistemului feroviar și există lecții care trebuie învățate pentru managementul siguranței.

- Într-o stație, un tren a lovit două persoane care au fost ucise. Probele au arătat faptul că, oamenii au vrut să ajungă la un tren de navetiști, care a fost expedit de la o linie diferită decât cea obișnuită. În timp ce au traversat liniile din stație, ei au fost loviți de un tren care trecea prin stație. Cea mai apropiată posibilitate de a traversa liniile în condiții de siguranță era la 300 m distanță. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1), deoarece decizia dispecerului de a schimba linia de plecare a contribuit, probabil, la accident și există învățăminte importante pentru sistemul de management al siguranței.
- NIB a fost informat despre o femeie ucisă de un tren în mișcare într-o stație. Se părea a fi un caz de infrațiune. Prin urmare, NIB a decis să nu investigheze. Cu toate acestea, după relatările de presă și declarațiile martorilor, NIB a devenit conștient de faptul că, ar fi putut exista circumstanțe în sistemul feroviar, care au cauzat accidentul. NIB revizuit decizia și a început o investigație. Investigația a arătat că femeia, acționând pe baza unor informații ambigue, a prins trenul greșit. Atunci când trenul început să se miște în direcția greșită, ea a deschis ușile - în ciuda dispozitive tehnice de prevenire a deschiderii ușilor - și a căzut din tren. Ulterior, fiind căzută pe linie și accidentată, a fost lovit de un alt tren.

Inițial, acest accident ar fi putut fi clasificat drept accident în conformitate cu art. 19 alin. (2). După ce mai multe informații au devenit disponibile, acest accident a trebuit să fie clasificat ca un accident în conformitate cu art. 19 alin. (1).

b) Nu este obligatoriu să fie investigat în conformitate cu articolul 19 alineatul (1):

Un tren a lovit un grup de oameni pe o linie dublă. Doi oameni au fost uciși, iar alți doi au fost grav răniți. Probele au indicat faptul că oamenii au vrut să o ia pe o scurtătură spre un restaurant. Acest accident nu trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1); cu toate acestea, trebuie verificat dacă o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2) poate fi utilă, în special în cazul în care, există indicii că utilizarea acestei scurtături a devenit o practică.

1.5. Incendiu la material rulant

a) Obligatoriu să fie investigate în temeiul art. 19 alin. (1):

Are loc un incendiu într-un vagon etajat. Un pasager a fost ucis, iar doi pasageri au fost grav răniți. A fost evident că focul a început de la partea superioară. Pasagerii, care au murit prin intoxicare cu fum, au fost găsiți în nivelul superior; au încercat să scape prin ferestrele inscripționate ca ieșire de urgență. Acest accident trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1), deoarece este posibil ca construcția vagonului să fi contribuit la consecințele pe care le-au suferit pasagerii.

b) Nu este obligatoriu să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1):

Are loc un incendiu la material rulant. Un pasager a fost ușor rănit. Era evident că incendiul a fost cauzat de un scurtcircuit la sistemul de ventilație. Acest accident nu trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1); cu toate acestea, trebuie verificat dacă o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2) poate fi utilă. În general, incendiile și trenurile de călători ar trebui să fie investigate.

2. Exemple privind accidentele care ar trebui sau nu să fie clasificate în conformitate cu art. 19 alin. (2)

2.1. Coliziuni de trenuri

- Un tren se ciocnește de un copac. Doi pasageri au fost ușor răniți. În anumite momente ale zilei trenul este plin cu școlari. Din cauza vacanțelor școlare, trenul era aproape gol, atunci când a avut loc accidentul.

Există două motive care indică faptul că această coliziune ar trebui să fie investigată în conformitate cu art. 19 alin. (2):

- doar din cauza condițiilor favorabile - vacanțe școlare - coliziunea nu a dus la consecințe grave în ceea ce privește art. 3 alin. (1). Vacanțele școlare pot fi considerate ca o condiție aleatoare în contextul incidentului/ accidentului.
- coliziunile de trenuri au întotdeauna potențialul de a duce la accidente grave. Este la latitudinea NIB de a investiga sau nu.
- Două trenuri de marfă, amândouă circulând cu viteza de 10 km/h s-au ciocnit în linie curentă. Un mecanic de locomotivă a fost rănit ușor. Viteza mica a unuia din trenuri a fost rezultatul unei restricții temporare de viteză din cauza lucrărilor la linie; mecanicul celeilalte locomotivei a primit un “apel de oprire de urgență” de la dispecerat și a efectuat frânarea de urgență.

Există două indicii pentru o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2):

- viteza redusă a trenurilor a fost cauzată de circumstanțe speciale favorabile, care au contribuit în mod activ la consecințele minore ale coliziunii.
- coliziuni de trenuri au întotdeauna potențialul de a conduce la accidente grave.

Este la latitudinea NIB de a investiga sau nu.

- Primul boghiu al unui tren regional de marfă a deraiat la viteză mică pe o secție de circulație cu linie simplă din cauza unui sul de zăpadă. Viteza este în mod normal limitată la 40 km/h pe această linie, din cauza profilului liniei. Pe această linie nu operează trenuri de pasageri.

Întrucât deraierile au întotdeauna potențialul de a duce la accidente grave, acest accident poate fi considerat ca accident în conformitate cu art. 19 alin. (2). O altă problemă ar putea fi modul în care RU și IM își partajează riscul dat de căderile de zăpadă în sistemele lor de management al siguranței.

2.2. Deraieri de trenuri

- Două vagoane ale unui tren de marfă au deraiat în linie curentă. Deraierea a fost observată de către un impiegat de mișcare, care a informat imediat mecanicul de locomotivă. Nu sunt persoane rănite, prejudiciul estimat a fost de 25.000 €. Impiegatul a avut posibilitatea de a observa deraierea, doar pentru că a avut loc chiar în fața biroului său. Se poate presupune că altfel prejudiciul ar fi fost mult mai mare și ar fi fost și persoane rănite.

Există două indicii pentru o investigație în conformitate cu art. 19, alin. (2):

- observarea deraierii poate fi considerată ca o situație specială, favorabilă, care a contribuit în mod activ la consecințele minore ale deraierii.
- deraierile de trenuri au întotdeauna potențialul de a duce la accidente grave.

Este la latitudinea NIB de a investiga sau nu.

- Opt unități ale unui tren de pasageri de mare viteză au deraiat într-un tunel, ca urmare a unei roți rupte. Trenul, care a fost condus din postul de conducere de pe partea stângă, a deraiat pe partea stânga și s-a sprijinit de pereții tunelului. Câteva secunde mai târziu, un tren din sens opus a trecut pe lângă acesta fără a se lovi cu nicio parte a trenului deraiat. Nimeni nu a fost rănit grav .

Există două indicii pentru o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2):

- direcția de deraiere poate fi considerată ca o condiție “aleatoare”. Deraierea ar fi dus la un accident grav dacă aceasta condiție ar fi fost diferită.
- deraierile de trenuri au întotdeauna potențialul de a duce la accidente grave.

Este la latitudinea NIB de a investiga sau nu.

2.3. Accidente la treceri la nivel

- Un tren s-a ciocnit cu o mașină la o trecere la nivel asigurată cu semibariere. Doi oameni din mașină au fost uciși; mecanicul de locomotivă a fost rănit ușor. Nu au existat dovezi că barierele sau alte dispozitive de siguranță feroviare au funcționat defectuos. Au existat martori care au declarat că șoferul a încercat să treacă printre barierele închise.

Un accident la o trecere la nivel cu autovehicule are întotdeauna potențialul de a duce la un accident grav. Acest lucru poate fi un motiv pentru a efectua o investigație.

Este la latitudinea NIB de a investiga sau nu.

- Un tren a lovit o femeie la o trecere la nivel pentru pietoni. Femeia a fost rănită grav. Era clar că femeia a ignorat semnalele de avertizare acustice la apropierea trenului.

Acest accident nu ar trebui să fie clasificat ca un accident în conformitate cu art. 19 alin. (2), dacă nu există motive speciale pentru care femeia a ignorat semnalele de avertizare. Acesta nu este un accident care în condiții ușor diferite ar fi putut conduce la un accident grav.

2.4. Accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare

- Un tren a lovit un grup de oameni pe o secție de circulație cu linie dublă. Doi oameni au fost uciși, alți doi au fost grav răniți. Probele au indicat faptul că oamenii au vrut să folosească o scurtătură pe drumul spre un restaurant.

Acest accident nu trebuie să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (1). Acest accident nu ar trebui să fie clasificat ca un accident în conformitate cu art. 19 alin. (2), cu excepția cazului în care, există motive speciale legate de sistemul feroviar care au dus la folosirea acelei scurtături. Acesta nu este un accident care îndeplinește criteriile pentru a fi investigat în conformitate cu art. 19 alin. (2).

- Un cărucior de copil a fost împins pe șine de pe un peron dintre două linii de curentul de aer creat la trecerea unui tren de marfă. Din fericire căruciorul era gol, întrucât tatăl tocmai ce luase copilul în brațe.

Acest accident poate fi considerat ca *“incident, care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la un accident grav”* și, dacă este cazul, ar trebui să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (2).

Este la latitudinea NIB de a investiga sau nu.

2.5. Incendii la materialul rulant

- Un incendiu a avut loc într-un tren de călători. Un bărbat a fost rănit ușor. Era clar că focul a fost cauzat de un scurtcircuit electric la sistemul de ventilație.

Există două indicii pentru o investigație în conformitate cu art. 19 alin. (2):

- un scurtcircuit electric în sistemul de ventilație ar putea avea un impact asupra siguranței feroviare la nivel comunitar, deoarece este un echipament standard de trenuri de călători.
- incendiile în trenurile de călători au întotdeauna potențialul de a duce la accidente grave.

Dacă este cazul, acest accident ar trebui să fie investigat în conformitate cu art. 19 alin. (2). Este la latitudinea NIB de a investiga sau nu.

3. Exemple de investigații limitate, în conformitate cu art. 19 alin. (3)

Un tren a deraiat după o coliziune cu un camion. Șoferul camionului a trecut linia pe o scurtătură situată între trecere la nivel și o curte a unei firme, la 50 de metri de trecerea la nivel. Camionul a rămas blocat pe terasament. Un tren regional nu a mai putut să oprească și a lovit camionul.

15 de pasageri au fost răniți ușor. Cauza directă și imediată a accidentului a fost clară.

Atunci când a vizitat locul accidentului NIB a detectat o problemă la ferestrele folosite ca ieșire de urgență ale trenului. Prin urmare, NIB a decis să înceapă o investigație care a fost centrată pe problema cu ferestrele folosite ca ieșire de urgență.

NIB a justificat decizia sa prin faptul că această problemă ar putea avea un impact mai larg asupra siguranței feroviare.