

# **GHID**

**pentru emiterea recomandărilor de siguranță  
conform prevederilor art. 25 al Directivei 2004/49/CE**

## CUPRINS

1. CUPRINS.....	2
2. UTILIZATORII ACESTUI GHID .....	3
3. DEFINIȚII.....	3
4. INTRODUCERE.....	4
5. PRINCIPIILE PRIVIND MODUL DE PREZENTARE A ÎNDRUMĂRILOR ACESTUI GHID.....	4
6. INTERFAȚA DINTRE OIFR ȘI ASFR .....	4
7. GHID PENTRU RECOMANDĂRI ÎN TERMENII ART. 23 ȘI ART. 25 .....	5
7.1. Definiția recomandării de siguranță .....	5
7.2. Caracterul recomandării de siguranță .....	5
7.3. Obligația comunicării raportului final .....	5
7.4. Orientări privind art. 23 (1).....	6
7.5. Orientări privind art. 25 (1).....	7
7.6. Orientări privind art. 25 (2).....	8
7.6.1. Destinatarii recomandărilor de siguranță.....	8
7.6.1.1. Adresarea unei recomandări de siguranță către ASFR.....	9
7.6.1.2. Adresarea unei recomandări de siguranță către alte organisme sau autorități dintr-un stat membru.....	9
7.6.1.3. Adresarea unei recomandări de siguranță către alt stat membru.....	10
7.6.2. Organizația sau tipul de organizație căreia îi este direcționată recomandarea .....	11
7.6.3. Măsuri recomandate .....	11
7.7. Orientări generale pentru formularea și elaborarea recomandărilor .....	12
7.8. Bune practici pentru elaborarea recomandărilor.....	13
8. GHID PENTRU URMARIREA RECOMANDĂRILOR DE SIGURANȚĂ CONFORM ART. 23 (3) ȘI ART. 21 (7) .....	17
8.1. Orientări privind art. 23 (3).....	17
8.2. Orientări privind art. 25 (3).....	17
8.3. Ghid pentru urmarirea recomandărilor conform art. 21 (7) .....	18
8.3.1. Conținutul raportului de la destinatar către NIB .....	18
8.3.2. Durata obligației privitoare la măsurile de raportare .....	18
8.3.3. Decizia când o măsură este implementată .....	19
8.3.4. Responsibilitatea NIB care primește raportul.....	19
ANEXE.....	21

## 2. UTILIZATORII ACESTUI GHID

- Membrii organismului național de investigare (OIFR) care elaborează recomandări de siguranță.
- Membrii autorității naționale de siguranță (ASFR) care este vizat în rapoartele și recomandările organismelor de investigare.
- Membrii altor organisme care sunt vizate de recomandările organismului de investigare (de exemplu servicii de urgență).
- Pentru scopuri informaționale: operatori feroviari, manageri de infrastructură și alți actori din sectorul feroviar care sunt interesați în procesele de investigare al accidentului.

## 3. DEFINIȚII

CE	Comunitatea Europeană
ERA	Agenția Feroviară Europeană
UE	Uniunea Europeană
AI	Administrator de Infrastructură
NIB	Organismul național de investigare
NSA	Autoritatea națională de siguranță
OF	Operator feroviar
TF	Grup de lucru
OIFR	ORGANISMUL DE INVESTIGARE FEROVIIAR ROMÂN
ASFR	AUTORITATEA DE SIGURANȚĂ FEROVIIARĂ ROMÂNĂ

#### 4. INTRODUCERE

Recomandările de siguranță conform Articolului 25 sunt elementul cheie în procesul lecțiilor de învățare din accidente și incidente.

Privitor la Articolul 21 (7) al Directivei 2004/49/CE, acest ghid se dorește a fi un manual de referință pentru OIFR și pentru alte părți implicate, direct sau indirect, prin articolul 25 din Directiva 2004/49/CE, asigurând furnizarea de informații și exemple suplimentare, pentru a facilita o înțelegere comună a gestionării recomandărilor de siguranță din investigațiile accidentelor feroviare de pe teritoriul Uniunii Europene.

#### 5. PRINCIPIILE PRIVIND MODUL DE PREZENTARE A ÎNDRUMĂRILOR ACESTUI GHID

Pentru facilitarea citirii îndrumărilor prezentului Ghid, textul original al Directivei 2004/49/CE este scris înainte de punctul corespondent al îndrumării.

*Pentru a diferenția, textul Directivei 2004/49/CE de textul de îndrumare, este prezentat în "Times New Roman" fontul italic, exact ca aici.*

#### 6. INTERFAȚA DINTRE OIFR ȘI ASFR

Recomandările de siguranță în termenii art. 25 sunt principala interfață dintre OIFR și ASFR. Dacă o recomandare de siguranță a OIFR este adresată către ASFR, aceasta inițiază în continuare un proces în cadrul responsabilităților sale.

Rolul OIFR este de a investiga accidentele și incidentele și, prin analiză, de a decide dacă constatările efectuate în timpul investigației necesită o recomandare care ar facilita îmbunătățirea siguranței. Rolul OIFR este limitat la aspectele de siguranță.

Rolul ASFR acoperă o gamă mai largă de sarcini și include monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, consolidarea și dezvoltarea cadrului de lucru de reglementare a siguranței, incluzând sistemul regulilor de siguranță naționale (art. 16 (2) f)).

Legat de recomandările de siguranță emise de OIFR, rolul ASFR este de se asigura că recomandările OIFR sunt luate în considerare și, când este cazul, de a se acționa prin efectuarea de verificări privind modul de implementare. Este în domeniul de responsabilitate al ASFR, împreună cu sectorul feroviar național, să monitorizeze și supravegheze implementarea și diseminarea recomandărilor. Actorii sectorului feroviar vor decide în mod normal, în primă instanță, modul în care doresc să implementeze și, dacă este necesar și când este cazul, ASFR va interveni și consolida, în conformitate cu legislația de siguranță aplicabilă.

#### **De reținut:**

**Sectorul feroviar național include actorii din alte state membre care dețin un certificat conform art. 10.**

ASFR are obligația de a raporta OIFR, cel puțin anual, cu privire la măsurile care sunt întreprinse sau planificate ca o consecință a recomandării.

## 7. GHID PENTRU RECOMANDĂRI CONFORM ART. 23 ȘI ART. 25

### 7.1. Definiția recomandării de siguranță

**O recomandare de siguranță** conform Directivei 2004/49/CE este o propunere a unui organism național de investigare pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, bazată pe rezultatele investigației unui sau a mai multor accidente sau incidente.

### 7.2. Caracterul unei recomandări de siguranță

Art. 22 (3) este foarte important pentru înțelegerea caracterului recomandărilor de siguranță:

*“Investigația va fi efectuată cât mai transparent posibil, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să se poată împărtăși rezultatele. Administratorul de infrastructură relevant și operatorii feroviari, autoritatea de siguranță, victimele și rudelor lor, proprietarii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii vor fi informați regulat asupra mersului investigației și, în măsura posibilităților, trebuie să se asigure o oportunitate pentru a-și prezenta opiniile și punctele de vedere asupra investigației și să li se permită să-și spună părerea legată de informațiile din rapoarte proiectate.”*

O recomandare de siguranță este rezultatul final al unei investigații a unui accident/incident. Cum art. 22 (3) cere o transparență cât mai mare a întregului proces de investigare, o recomandare de siguranță nu ar trebui să fie o surpriză pentru cineva implicat într-un accident sau incident.

În cazul constatărilor referitoare la siguranță, toate părțile trebuie să reacționeze într-un timp cât mai scurt posibil, în conformitate cu responsabilitățile lor stabilite prin Directiva 2004/49/CE, în particular art. 4 (3) și (4), în fiecare stadiu al investigației. Principiile art. 19 - 25 nu modifică aceste responsabilități.

Astfel, o recomandare de siguranță are un caracter de act public, oficial și documentat, care trebuie să fie urmărit într-o formă publică, cuprinzătoare și documentată.

### 7.3. Obligația comunicării raportului final

Art. 23 (2) conține cerințele comunicării rezultatelor investigației accidentelor și incidentelor:

*“Organismul de investigare va face public raportul de investigare, în cel mai scurt timp posibil și nu mai târziu de 12 luni de la data producerii. Raportul va respecta, pe cât posibil, structura de raportare din Anexa V. Raportul, care include recomandările de siguranță, va fi comunicat tuturor părților relevante la care se face referire în art. 22 (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre.”*

Ultima propoziție cere fără echivoc ca raportul final să fie trimis către toate părțile implicate în accident sau incident. Nefiind sarcina OIFR de a afla dacă alți actori din sectorul feroviar național sau la nivel european ar putea fi afectați de o problemă similară, textul: „organismele și părțile în cauză din alte state membre” trebuie citit în acest spirit.

**Astfel, problema cui trebuie comunicat (stabilit în articolul 23 (2)) raportul (inclusiv recomandările) nu poate fi confundată cu problema cui ar trebui să se adreseze o recomandare (stabilit în articolul 25 (2)).**

#### **7.4. Orientări privind art. 23 (1)**

*“Investigarea unui accident sau incident la care se face referire în articolul 19 va fi subiectul rapoartelor într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor investigației. Rapoartele vor stabili obiectivele investigațiilor, așa cum se face referire în art. 19 (1) și vor conține, când este cazul, recomandări de siguranță.”*

Cu privire la art. 23, rapoartele de investigare conțin recomandări de siguranță, **când este cazul**. Acest lucru înseamnă că nu orice raport trebuie să conțină recomandări de siguranță.

O recomandare de siguranță este instrumentul cheie pe care îl dețin organismele de investigare. Astfel, acest instrument ar trebui utilizat regulat, dar nu excesiv. Dacă recomandările de siguranță sunt rareori utilizate, ASFR și alți adresanți nu ar putea deveni familiari cu acest instrument și procedurile care trebuie urmate. În contrast, utilizarea în exces poate duce la un pericol de a deveni o sarcină de rutină neplăcută pentru destinatarii care au de a face cu recomandări de siguranță.

Scopul unei recomandări de siguranță conform Directivei 2004/49/CE este de a îmbunătăți siguranța sistemului feroviar la nivel național și european.

Datorită faptului că:

- toți actorii sectorului feroviar au responsabilități de siguranță în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu legislația națională,
- toate măsurile deja adoptate pe parcursul efectuării investigației ar trebui în mod normal prezentate în raportul de investigare (Anexa V),
- o investigație va fi efectuată cât mai transparent posibil (art. 22 (3)),

în cele mai multe cazuri constatările unei investigații sunt foarte bine cunoscute de diferitele organizații și persoane fizice implicate cu mult timp înainte ca raportul de investigare să fie publicat. Astfel, în multe cazuri, actorul responsabil din sectorul feroviar poate să fi reacționat corespunzător și, după consultarea cu OIFR și ASFR înaintea finalizării investigației și documentele justificative ale implementării să fie disponibile înaintea finalizării investigației.

În astfel de cazuri, ar trebui să fie luat în considerare cu atenție dacă o recomandare privind siguranța este necesară sau nu. Actorii nu trebuie să aștepte o recomandare înainte de a întreprinde o acțiune pentru a îmbunătăți siguranța în urma unui accident sau incident.

#### **Exemplu:**

OIFR identifică o problemă ca parte a investigației și informează părțile implicate. Este întreprinsă acțiunea corespunzătoare și implementarea este completă înainte ca raportul de investigare final să fie emis. Atunci **nu mai este necesară o recomandare**. Este suficientă menționarea acțiunii întreprinse în raportul final.

#### **Exemplu:**

OIFR identifică o problemă ca parte a investigației sale și informează ASFR. ASFR inițiază acțiunea, dar nu este finalizată înainte de publicarea raportului. În acest caz, recomandările ar trebui trecute în raport. Oricum, răspunsul ASFR și activitatea în desfășurare pot fi notate în raport.

O recomandare de siguranță poate să nu fie necesară dacă:

- cercul actorilor afectați potențial este cunoscut și a fost informat de exemplu de către fabricantul unui dispozitiv sau de un alt organism despre posibilele riscuri de siguranță;
- **conținutul recomandării ar putea privi doar respectarea regulilor și standardelor existente.**

**De reținut:**

În cazul în care cauzele unui accident sau incident implică nerespectarea reglementărilor motivele ar trebui investigate; pot fi necesare recomandări în acea zonă.

**De reținut:**

**Nu este sarcina OIFR să evalueze ce actori din sectorul feroviar pot fi afectați de aceeași problemă de siguranță care a fost identificată în legătura cu actorii specifici de la un accident. Oricum, OIFR ar trebui să fie mereu conștient că faptele și constatările unei investigații curente pot avea o gamă largă de impact. Astfel, o recomandare de siguranță este necesară dacă există indicii că un alt OF, AI, fabricant, deținător sau alt actor din sectorul feroviar ar putea fi afectat de aceeași problemă care a apărut în timpul investigației.**

**În cazurile în care o constatare poate sau nu să se regăsească și la alți AI sau OF decât cei investigați, poate rezulta o recomandare „deschisă”, de exemplu o recomandare către ASFR pentru a lua în considerare dacă problema detectată vizează o problemă generală care este relevantă pentru alți/ toți AI sau OF. O asemenea recomandare de siguranță va sprijini ASFR în această verificare.**

## 7.5. Orientări privind art. 25 (1)

*“O recomandare de siguranță emisă de un organism de investigare nu trebuie în nici un caz să creeze o prezumție de vinovăție sau de responsabilitate pentru un accident sau incident.”*

În conformitate cu spiritul Directivei 2004/49/CE pentru efectuarea investigațiilor accidentelor fără culpabilizare, raportul final ar trebui să evite frazele care pot indica o culpă. Suplimentar, numele persoanelor implicate nu ar trebui incluse în raportul final.

În acest spirit este important să nu se finalizeze o investigație cu un rezultat cum ar fi: „xxxx nu a urmat regulile”, dar să se investigheze de ce s-a întâmplat acest lucru și să se identifice cauzele subiacente și primare.

Formularea art. 25 (1) este clară și nu necesită alte explicații. Când se elaborează o recomandare de siguranță este important să fie utilizată o formulare cât mai neutră. Când este posibil evitați exprimările cum ar fi „greșeală”, „lipsă”, etc.

**De reținut:**

Este știut că pot fi anumite situații pentru care este necesară o recomandare specifică și prescriptivă și ar putea necesita o referire la defecțiuni tehnice sau probleme organizaționale specifice. În general, recomandările vor identifica un obiectiv de siguranță specific (care ar trebui să fie măsurabil și realizabil), care să fie realizat de toți actorii sectorului feroviar.

**De reținut:**

Un obiectiv specific de siguranță care ar trebui realizat după un accident sau incident nu ar trebui confundat cu un obiectiv de siguranță comun așa cum este definit la articolului 7 din Directivă.

**Exemplu:**

O serie de deraieri de vagoane de marfă a fost generată de un defect de material al obadei roților, produse de o anumită companie în timpul unei perioade definite de timp.

În acest caz este inevitabilă specificarea măsurilor necesare în detaliu și numele fabricantului în recomandarea de siguranță. Oricum, acțiunea recomandată nu ar trebui să creeze prezumpția de răspundere.

**7.6. Orientări privind art. 25 (2)**

*“Recomandările ar trebui adresate Autorității de Siguranță și, când este necesar datorită caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din statul membru sau către alte state membre. Statele membre și Autoritățile de Siguranță vor întreprinde toate măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de investigare sunt într-adevăr luate în considerare și, când este cazul, vor acționa în consecință.”*

Pentru recomandările de siguranță conform art. 25 următoarele elemente trebuie exprimate în mod clar:

- **destinatarii recomandării de siguranță,**
- **organizația sau tipul de organizație către care este direcționată o recomandare,**
- **acțiunile recomandate.**

Următoarele explicații pot ajuta la formularea corectă a unei recomandări de siguranță.

**7.6.1. Destinatarul recomandărilor de siguranță**

Există doar trei destinatari ai recomandărilor de siguranță prevăzuți în art. 25 (2):

- a. autoritatea de siguranță,
- b. alte organisme sau autorități din statul membru,
- c. alte state membre.

**Fiecare recomandare de siguranță trebuie adresată clar uneia sau mai multor instituții specificate.**

**De reținut:**

Destinatarul conform art. 25 este autoritatea sau organismul sub a cărui autoritate se află implementarea unei recomandări de siguranță.(ASFR)

**De reținut:**

Formularea art. 25 (“când este necesar datorită caracterului recomandării”) arată că destinatarii, alții decât Autoritatea de Siguranță, trebuie să fie o excepție.

**De reținut:**

Formularea art. 25 “*alte organisme sau autorități*” face referire la organisme publice și nu include organizațiile care sunt sub autoritatea ASFR, cum ar fi OF, AI, fabricanți, proprietari sau alți actori ai sectorului feroviar.

**De reținut:**

Adresarea unei recomandări către ASFR nu înseamnă că OF, AI sau alte părți sunt exonerate de responsabilitatea pentru siguranță pe care o au în conformitate cu art. 9 și Anexa III ale Directivei 2004/49/CE, conform Directivei 2001/95/CE (siguranța generală a produsului ), alte regulamente sau legislații naționale.

**De reținut:**

Privitor la obligația de a comunica raportul final incluzând recomandările către alte părți, a se vedea secțiunea 7.3 a prezentului ghid.



### 7.6.1.1. Adresarea unei recomandări de siguranță către ASFR

ASFR ar trebui să fie cel mai comun destinatar al unei recomandări de siguranță.

Doar ASFR are:

- toate informațiile necesare pentru a verifica dacă recomandarea poate afecta mai mulți OF, AI sau alte părți din sectorul feroviar național,
- puterea de a supraveghea măsurile din domeniul sau de autoritate în sectorul feroviar național,
- puterea de a consolida măsurile, dacă actorii nu reacționează în conformitate cu responsabilitățile lor,
- puterea de a retrage o autorizație sau un certificat de siguranță ca măsură finală,
- puterea de a promova și, când este cazul, de a consolida și dezvolta cadrul de reglementare a siguranței (art. 16 f)).

#### **De reținut:**

Prin adresarea unei recomandări de siguranță către ASFR, nu se modifică responsabilitățile în conformitate cu art. 9 și Anexa III a Directivei 2004/49/CE, conform cu Directiva 2001/49/CE sau alte regulamente. În practică, OF, AI, proprietarii de material rulant și fabricanții implicați sunt conștienți de orice deficiență identificată în timpul unei investigații (art. 22 (3)). Pentru că aceste părți au responsabilitatea siguranței în conformitate cu Directiva 2004/49/CE, conform cu Directiva 2001/95/CE sau altor regulamente, de obicei vor face propuneri pentru soluții către ASFR. Este decizia ASFR de a accepta propunerile sau de a cere altele sau măsuri suplimentare.

#### **De reținut:**

Adresarea unei recomandări de siguranță unei autorități de siguranță nu implică o întârziere. Așa cum art. 22 (3) cere o transparență cât mai mare, toate părțile implicate sunt informate înainte de emiterea oficială a unei recomandări de siguranță și trebuie să întreprindă măsurile corespunzătoare.

#### **De reținut:**

Privitor la obligația comunicării raportului final incluzând recomandările către alte părți a se vedea 7.3 a prezentului ghid.

### 7.6.1.2. Adresarea unei recomandări de siguranță către alte organisme sau autorități din statul membru

Când un destinatar nu intră în domeniul actorilor care sunt sub autoritatea ASFR, OIFR poate adresa recomandările direct altor organisme sau autorități din statele membre, de obicei în afara sectorului feroviar, care au puterea de a aplica măsurile recomandate. De exemplu: serviciile de urgență, autoritățile rutiere, poliție, etc.

În această situație, raportarea și răspunsurile la acțiunile întreprinse vor fi făcute direct de la acel organism către OIFR și OIFR va include răspunsul la recomandare în raportul său anual.

#### **Exemplu:**

După un accident la o trecere de nivel, OIFR face constatări despre deficiențe ale echipamentului rutier. O recomandare poate fi adresată autorității rutiere responsabile.

#### **Exemplu:**

După coliziunea unui tren, centrul de control al serviciilor de urgență a fost informat în mod corect despre producere de către operatorul feroviar. Datorită unei probleme tehnice de comunicare, serviciile de urgență au fost direcționate către o locație greșită. Ca rezultat, salvarea persoanelor rănite a fost întârziată. Poate fi adresată o recomandare autorității responsabilă cu serviciile de urgență.

**De reținut:**

Cum alte organisme și autorități nu sunt familiare cu Directiva 2004/49/CE în aceste cazuri se recomandă să li se atragă atenția asupra obligațiilor **destinatarilor** în conformitate cu art. 25 (3) atunci când se emite către ei o recomandare.

**7.6.1.3. Adresarea unei recomandări de siguranță altor state membre**

În cazul în care un destinatar ar intra în sfera de acțiune a unui alt stat membru, NIB poate adresa recomandarea de siguranță direct aceluia stat membru.

Nefiind prevăzut în legislația UE ca OIFR să aibă acces direct la organismele și autoritățile din alte state membre, o recomandare către alt stat membru trebuie diseminată prin guvernul statului membru. Formatul diseminării de la OIFR către guvernul statului membru se stabilește cu consultarea NIB-ului statului membru implicat, ASFR și a MINISTERULUI TRANSPORTURILOR.

Suplimentar există două opțiuni pentru informarea mai directă a NSA unui alt stat membru:

1. Dacă investigația identifică problemele în alt stat membru, sau dacă există vehicule, personal sau altceva din alt stat membru, care au un rol în accident, OIFR ar trebui să informeze NIB-ului aceluia stat membru despre producerea accidentului și să îl invite să coopereze la investigație (art. 22 (1)). În acest caz recomandarea de siguranță poate fi elaborată de cele două NIB-uri și ambele NIB-uri o pot trimite destinatarului din propria țară.
2. Dacă investigația identifică probleme în alte state membre sau dacă există vehicule, personal sau altceva din alt stat membru, care au un rol în accident OIFR ar trebui să adreseze o recomandare către ASFR pentru a informa NSA-ul din alt (celălalt) stat membru prin rețeaua NSA despre accident, rezultatele investigației, măsurile luate și recomandările date de OIFR. Este responsabilitatea NSA-ului celuilalt stat membru de a lua în considerare măsurile adecvate în propriul stat membru.

**De reținut:**

Procedurile de mai sus nu înlocuiesc adresarea oficială către un alt stat membru. Acest ghid va fi revizuit în funcție de evoluțiile ulterioare.

**De reținut:**

OIFR nu poate iniția măsuri concrete în alt stat membru. NSA-ul din celălalt stat membru ar trebui să acționeze în conformitate cu responsabilitățile sale. Deci, este necesar **doar ca ASFR să informeze NSA-ul celuilalt stat membru** despre recomandările rezultate din investigație și despre măsurile luate.

### 7.6.2. Organizația sau tipul de organizație căreia îi este direcționată recomandarea

În recomandare OIFR ar putea indica în mod normal organizația (sau tipul organizației) căreia îi este direcționată.

#### **Exemplu:**

Un tren a deraiat ca rezultat al defectării liniei. Investigația arată că datorită îmbolnăvirii unui angajat responsabil al administratorului de infrastructură X, datele de la ultima inspecție regulată nu au fost evaluate așa cum este prescris. Ca și consecință defectul liniei nu a fost detectat la timp.

În asemenea cazuri, în care organizația responsabilă este clară și este rezonabil să se presupună că celelalte organizații nu sunt afectate, organizația poate fi indicată în recomandarea de siguranță.

### 7.6.3. Măsuri recomandate

Cele mai multe recomandări intră în una dintre cele trei categorii

- a) recomandările care vizează **cauzele** unui accident sau incident,
- b) recomandările care vizează **consecințele** unui accident sau incident
- c) recomandările care vizează **celelalte observații** în timpul investigării unui accident sau incident.

#### **a) Recomandările în termenii cauzelor unui accident sau incident:**

Măsurile recomandate trebuie derivate direct din cele identificate:

- cauzele directe și imediate ale producerii accidentului incluzând factorii care au contribuit cu privire la acțiunile întreprinse de persoanele implicate sau condiția materialului rulant sau instalațiilor tehnice,
- cauzele subiacente legate de aptitudini, proceduri și întreținere,
- cauzele primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.

Prin urmare ar trebuie să existe un grad mare de probabilitate, ca după implementarea măsurii recomandate la un accident similar, în circumstanțe similare, să fie improbabil să se mai producă. Cerințele și specificațiile generale, care nu sunt legate direct de accident, ar trebui evitate.

#### **Exemplu:**

Un accident grav s-a produs la o trecere de nivel fără bariere. Investigația arată ca și cauză directă faptul că, condițiile de vizibilitate de la această trecere de nivel nu sunt în conformitate cu regulile tehnice pentru că un garaj a fost construit după ultima inspecție la trecerea de nivel.

Măsurile corespunzătoare recomandate pot fi:

- îmbunătățirea condițiilor de vizibilitate la această trecere de nivel prin îndepărtarea garajului
- echiparea **acestei** treceri de nivel cu bariere (de exemplu când se schimbă condițiile de trafic)

#### **dar nu**

- echiparea **tuturor** trecerilor de nivel cu bariere.

#### **Exemplu:**

Un accident grav s-a produs la o trecere de nivel fără bariere. Investigația arată ca și cauză primară inexistența procedurilor sistematice pentru verificarea vizibilității trecerilor de nivel.

Măsurile corespunzătoare recomandate pot fi:

- implementarea procedurilor corespunzătoare în Sistemului de Management al Siguranței,

**dar nu**

- se vor face recomandări concrete despre proceduri.

**b) Recomandări în termenii consecințelor unui accident sau incident:**

Măsurile recomandate trebuie să fie derivate direct din consecințele identificate ale accidentului.

Prin urmare ar trebui să fie un grad mare de probabilitate ca după implementarea măsurilor recomandate, consecința unui accident similar să fie mai redusă.

**Exemplu:**

După un incendiu într-un tren, trei persoane au murit datorită faptului că nu au putut deschide ușa unui vagon de călători vechi de 30 de ani.

O măsură corespunzătoare ar putea fi:

- modificarea mecanismului sistemului de blocare al ușii al tipului de vagon implicat și/sau
- evaluarea funcționării mecanismelor tuturor tipurilor de vagoane de călători

**dar nu**

- modificarea mecanismelor sistemelor de închidere ale ușilor de la toate tipurile de vagoane de călători.

**Exemplu:**

După un incendiu într-o locomotivă, doi pompieri au fost răniți de explozia unui transformator din locomotivă. Investigația arată că pompierii au fost echipați cu echipamentul greșit pentru a stinge incendiul în zona dispozitivelor electrice.

O măsură corespunzătoare recomandată **serviciului de stingere a incendiilor**

- echiparea Brigăzii Pompierilor cu echipamentul adecvat stingerii incendiilor în facilitățile feroviare în coordonare cu operatorul feroviar.

**c) Recomandări în termenii altor observații:**

Recomandările pot apărea ca rezultat al observațiilor făcute în timpul investigației. Acestea se pot referi la problemele de siguranță identificate ca parte a investigației, dar care nu sunt legate de cauzele sau consecințele accidentului.

Principiile pentru măsurile care pot fi recomandate sunt aceleași ca cele menționate la a) și b), în special ca măsura recomandată să fie derivată direct dintr-o constatare.

## 7.7. Orientări generale pentru formularea și elaborarea recomandărilor

- Pentru clarificare, fiecare recomandare trebuie să adreseze unei singure probleme.
- Dacă există mai mult de o recomandare într-un raport, este utilă numerotarea lor și gruparea lor, de exemplu în funcție de destinatari (în cele mai multe cazuri ASFR). Ar trebui să fie o legătură clară între o cauză identificată sau factor care contribuie și o recomandare, cu excepția cazului când este legată de o observație care nu are legătură directă cu un accidentul sau incidentul.
- O recomandare trebuie elaborată succint, evitându-se orice cuvinte ambigue sau inutile.
- Exprimarea ar trebui să fie în așa fel încât să existe claritate în ceea ce privește acțiunea/ modificarea ce este necesară. Destinatarii trebuie să înțeleagă clar ce recomandă OIFR.

- Exprimarea unei recomandări ar trebui să faciliteze clar evaluarea dacă măsura recomandată este pusă în aplicare integral, parțial sau deloc.
- Nu ar trebui să existe priorități între recomandările emise. Oricum, dacă este necesar din punct de vedere al OIFR, poate fi evidențiată urgența unei acțiuni recomandate.
- De obicei, o recomandare de siguranță ar trebui să îndrume părțile afectate către obiectivul de siguranță care trebuie atins, mai degrabă decât să ofere soluții prescriptive.

#### **De reținut:**

Există totuși circumstanțe care ar putea justifica o soluție mai prescriptivă. Următorul exemplu din baza de date ERA arată o opțiune pentru elaborarea unei recomandări prescriptive:

Organizația X trebuie să efectueze o revizuire detaliată a proiectării și întreținerii macazului tip Z pentru a înțelege riscul unui defectiuni catastrofice. Organizația X ar trebui să implementeze revizuirile pentru practicile de proiectare și întreținere ca garanție a revizuirii.

Revizuirea trebuie să includă, dar să nu se limiteze la analiza:

- a) încărcării actuale a componentelor critice ca rezultat al traficului. Evaluările trebuie validate de măsurătorile pe teren;
- b) condiția degradării posibile permisă de regimurile de întreținere și inspecție;
- c) posibilitatea practică și fiabilitatea regimurilor de întreținere și inspecție, luându-se în considerare factorii umani, timpul de acces la linie și echipamentul și competențele personalului.

## **7.8. Bune practici pentru elaborarea recomandărilor**

Această secțiune oferă exemple de bune practici pentru elaborarea recomandărilor.

Deoarece unul dintre obiectivele Directivei 2004/49/CE este să păstreze, cel puțin, actualul nivel de siguranță al sistemului feroviar european, repetarea unui accident ar trebui evitată la nivel european. De aceea toate NIB-urile care elaborează recomandări de siguranță ar trebui să fie conștiente de interesul european larg referitor la recomandările lor. Un cadru de lucru comun în elaborarea recomandărilor ar ajuta la schimbul de informații dintre statele membre.

Pentru a obține o imagine de ansamblu a practicii curente pentru recomandările de siguranță a fost evaluată baza de date a accidentelor de la Agenție. Această evaluare arată că în statele membre recomandările de siguranță sunt elaborate într-o varietate de formate și abordări.

Evaluarea bazei de date a accidentelor a arătat că recomandările de siguranță conțin cel puțin unele dintre elementele listate mai jos:

#### **a) Titlul**

Unele dintre statele membre utilizează un titlu pentru fiecare recomandare, altele structurează recomandările ca o enumerare. În cazurile unde titlurile sunt utilizate, de obicei numărul recomandărilor (vezi b) este cel puțin o parte a titlului.

#### **b) Numărul**

Un sistem de enumerare sprijină urmărirea unei recomandări. În mod curent, cele mai multe state membre utilizează sistemele naționale pentru numerotare. Un obiectiv pe termen lung ar trebui să fie un principiu comun de numerotare la nivel UE.

### c) **Introducere**

Anumite state membre oferă o scurtă introducere de maxim două propoziții pentru o recomandare de siguranță, de exemplu prin oferirea unei legături cu cauza identificată. O asemenea introducere poate sprijini înțelegerea contextului unei recomandări.

#### **De reținut:**

Autorii recomandărilor de siguranță trebuie să fie conștienți că utilizatorii bazei de date a accidentelor de la ERA nu pot citi mereu întregul raport al accidentului datorită cunoștințelor precare de limbă sau datorită lipsei timpului. De obicei sunt traduse doar anumite părți ale rapoartelor (cuprins, recomandări și poate cauzele) în limba engleză de către Agenție. Din acest motiv este foarte important ca rapoartele finale să urmeze structura din Directiva 2004/49/CE, Anexa V. Pentru detalii vezi documentul „GHID PENTRU O PRACTICĂ BUNĂ DE RAPORTARE”.

#### **De reținut:**

O scurtă introducere poate facilita înțelegerea unei recomandări de siguranță fără alte informații. Discuțiile cu NIB-urile arată că nu există o abordare comună privind elaborarea recomandărilor într-un mod în care să fie cuprinzătoare fără informații suplimentare (recomandare ”de sine stătătoare”). Din punct de vedere al anumitor NIB-uri, recomandările „de sine stătătoare” nu sunt de dorit, pentru că există un risc al interpretării greșite fără să se citească întregul raport de investigare.

Oricum, alte NIB-uri preferă abordarea recomandărilor „de sine stătătoare” care sunt complete fără alt context.

#### **De reținut:**

O scurtă introducere poate, de asemenea, sprijini autorul recomandării pentru a se asigura că recomandarea este legată direct de un factor cauzal specific identificat al unui accident.

### d) **Intenția recomandării**

Recomandările de siguranță ar trebui mereu să urmărească direcțiile Directivei 2004/49/CE (de exemplu expunerea 4, ultima propoziție: *„siguranța ar trebui să fie mereu îmbunătățită, dacă din punct de vedere practic este rezonabil”*), menționarea intenției unei recomandări poate fi utilă pentru înțelegerea acesteia putând fi utilă pentru înțelegerea acesteia atunci când ASFR nu este adresantul ei.

### e) **Organizația care emite recomandările**

Anumite NIB-uri menționează mereu clar emitentul unei recomandări în fiecare recomandare. Această practică poate sprijini înțelegerea unei recomandări de siguranță, mai ales ale acelor NIB-uri care sprijină abordarea „de sine stătătoare”.

### f) **Adresanții recomandării**

Cele mai multe NIB-uri numesc mereu adresanții în clar în recomandare. Altele menționează clar numele adresantului într-o introducere (*„Următoarele recomandări sunt adresate lui X:”*), mai ales în cazurile când, mai mult de o recomandare este adresată unui destinatar. Alte NIB-uri menționează clar destinatarul ca și referință la fiecare recomandare.

#### **De reținut:**

Practica numirii destinatarului în cadrul recomandării sprijină schimbul de informații dintre UE - NIB-uri, precum și cu publicul. Experiența arată că în baza de date ERA informația despre destinatar nu este inclusă des.

### **De reținut:**

Din motive de trasabilitate, destinatarul ar putea fi menționat în **limba națională**, chiar și în traducerea în limba engleză. Pentru clarificare ar putea fi util să se adauge tipul organizației (de exemplu OF, AI, servicii de urgență), de exemplu în paranteze.

### **g) Măsura recomandată**

De obicei măsura recomandată conține informații despre:

#### ▪ **Acțiunea cerută de către destinatar**

##### **De reținut:**

Doar în cazurile când:

- recomandarea menționează destinatarul în mod clar **și**
- destinatarul nu este “cel care implementează în final” o recomandare de siguranță,

este necesară menționarea acțiunii care este cerută de însuși destinatarul. În asemenea cazuri, de obicei, acțiunea cerută este o acțiune de bază, de exemplu „de a cere OF X să întreprindă o acțiune” sau „de a cere tuturor AI-urilor care utilizează dispozitive speciale să ia o măsură”.

Primul exemplu de mai jos arată o asemenea recomandare.

#### ▪ **Organizația căreia îi este direcționată recomandarea (pentru diferența dintre adresare și direcționare vezi secțiunea 7.6. a prezentului ghid)**

Organizația sau organismul căreia îi este direcționată o recomandare este „cel care implementează în final” o recomandare de siguranță. Această organizație sau organism, de obicei, ar trebui menționat în mod clar în fiecare recomandare.

##### **De reținut:**

Nu este sarcina OIFR de a verifica dacă celalalte părți sunt vizate de aceeași problemă. Oricum, OIFR ar trebui să ia în considerare că și celelalte părți pot fi interesate și elaborează recomandarea în mod corespunzător, de exemplu prin utilizarea frazelor de genul „toți OF care utilizează tipul XXXX de locomotivă”.

##### **De reținut:**

Dacă „cel care implementează în final” trebuie numit într-o recomandare de siguranță pentru inteligibilitate și trasabilitate, acesta ar trebui numit în **limba națională**, chiar și în traducerea făcută în limba engleză. Pentru clarificare poate fi utilă adăugarea tipului de organizație, de exemplu în paranteze, (de exemplu “... recomandă ASFR (NSA) să ceară CNCFR (AI) să analizeze ...”)

#### ▪ **Acțiunea trebuie întreprinsă de organizația căreia îi este direcționată recomandarea**

Acțiunea care trebuie întreprinsă de către „cel care implementează în final” este partea nucleu a unei recomandări. Această acțiune trebuie trecută clar în recomandarea de siguranță.

##### **De reținut:**

Așa cum recomandările prescriptive ar trebui să fie o excepție, „acțiunea” cerută ar trebui să fie formulată prin stabilirea obiectivelor de siguranță.

#### ▪ **Orizontul de timp**

Anumite NIB-uri stabilesc orizonturi de timp în recomandările lor. Cum doar destinatarul este responsabil pentru procesul de luare în considerare a recomandării, inclusiv aspectul timpului, poate fi util doar în anumite cazuri setarea de intervale de timp pentru implementarea unei recomandări de către OIFR.

## h) Referirea la secțiunile din raportului final

Anumite NIB-uri fac referire, în cadrul recomandării proprii sau printr-o observație suplimentară, la secțiunea din raportul de investigare final legată de recomandare. Această practică este utilă în toate cazurile în care conexiunea cu motivul unei recomandări nu este specificată în recomandare (de exemplu: o introducere – a se vedea c)) sau în alt mod identificabil.

Evaluarea bazei de date ERA arată că nici o recomandare nu conține toate elementele listate. Următoarele două exemple pot sprijini înțelegerea secțiunii de mai sus. Trebuie subliniat că cele două exemple au fost selectate ca și referințe pentru elementele recomandărilor de siguranță așa cum este menționat mai sus:

### Primul exemplu din baza de date ERA:

Recomandare de siguranță	Referință
Recomandarea de siguranță JB nr. 200/17/T	a), b)
Un vagon cu o conductă de frână blocată parțial nu a fost identificat în timpul testului de frână în ciuda faptului că au fost implicate mai multe persoane și servicii. Procedurile interne CargoNet AS nu au asigurat instrucțiuni adecvate pentru localizarea deranjamentului și răspunsurile la problemele care pot apărea în timpul testelor de frână.	c)
Se recomandă ca Inspectoratul Național Feroviar să ceară CargoNet AS să evalueze dacă regulamentul intern actual pentru testul frânei, inclusiv cerințele privind experiența, corespund și sunt efectuate așa cum este prescris și să suplimenteze regulamentele și planurile de instruire cu instrucțiuni pentru localizarea și rezolvarea deranjamentelor.	f), g)

### Al doilea exemplu din baza de date ERA:

Recomandare de siguranță	Referință
26 Intenția acestei recomandări este de a ajuta serviciile de urgență în optimizarea răspunsului lor la un accident.	b), d)
Poliția Cumbria ar trebui să efectueze o revizuire și să schimbe în mod corespunzător managementul, procedurile și instruirea pentru localizarea mai rapidă și exactă a unui accident din informațiile primite de la apelurile de urgență din camera de control, astfel încât informația obținută să fie filtrată efectiv și fără pierderi de date semnificative.	g)
Această recomandare reiese din paragraful 656.	h)
Recomandarea 26 se adresează Poliției Cumbria în conformitate cu Regulamentul 12(1)(b).	f)

r

Ambele recomandări sunt elaborate în conformitate cu orientările generale (vezi secțiunea 7.7).



## 8. GHID PENTRU URMĂRIREA RECOMANDĂRILOR DE SIGURANȚĂ ÎN TERMENII ART. 23 (3) ȘI ART. 21 (7)

### 8.1. Orientări privind art. 23 (3)

*“În fiecare an organismul de investigare va publica cel mai târziu până la 30 septembrie un raport anual care va contabiliza investigațiile efectuate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și acțiunile întreprinse în conformitate cu recomandările emise anterior.”*

Exprimarea art. 23 (3) este clară. Raportul anual trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

- investigațiile efectuate în anul precedent,
- recomandările de siguranță care au fost emise,
- acțiunile întreprinse în conformitate cu recomandările emise anterior.

Art. 23 (3) nu prescrie o formă anume pentru acest conținut.

Raportul anual al organismului de investigare pentru Agenție trebuie să conțină recomandările de siguranță emise în timpul anului raportării și acțiunile întreprinse în conformitate cu recomandările emise anterior (art. 23 (3)).

Publicarea recomandărilor de siguranță emise de OIFR și răspunsurile ASFR, respectiv ale celorlalți destinatari ai recomandărilor oferă tuturor actorilor sectorului feroviar o transparență publică a „lecțiilor învățate” din accidente.

#### **Bune practici:**

Mai multe NIB-uri ale statelor membre folosesc șabloane pentru fiecare accident investigat, care conțin o scurtă descriere a accidentului și pentru fiecare recomandare există o secțiune pentru înregistrarea urmăririi. Exemple de șabloane actuale utilizate de NIB-uri sunt date în Anexa 1.

### 8.2. Orientări privind art. 25 (3)

*“Autoritatea de siguranță și alte autorități sau organisme sau, când este cazul, alte state membre cărora li se adresează recomandările, vor raporta cel puțin anual organismului de investigare măsurile care au fost întreprinse sau planificate ca o consecință a recomandării.”*

Raportarea permite OIFR să ia în considerare eficacitatea recomandărilor făcute și să utilizeze rezultatele primite pentru îmbunătățirea elaborării recomandărilor viitoare. De asemenea, alte NIB-uri vor beneficia atunci când se fac publice rapoartele răspunsurilor.

Răspunsul la raport ar trebui să fie făcut cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de 12 luni. Dacă nu există o decizie finală pentru implementarea recomandării sau procesul de implementare nu a fost finalizat este necesară raportarea, cel puțin anual, a fiecărei recomandări rămasă deschisă.

Având în vedere că:

- răspunsul NSA la recomandările NIB nu este o parte obligatorie a raportului anual al NSA-urilor în termenii art. 18;
- cerințele Directivei 2004/49/CE pentru intervalul de timp al rapoartelor anuale ale NSA-urilor sunt diferite de acelea pentru răspunsurile la rapoarte în urma recomandărilor de siguranță;
- destinatarii raportului anual al NSA-urilor și ai răspunsurilor la rapoarte sunt diferiți;
- alți destinatari în afara NSA nu sunt obligați să trimită un raport anual către ERA,

este necesar pentru NSA-uri și alți destinatari ai recomandărilor de siguranță să răspundă într-un raport separat, altul decât raportul anual al NSA.

### 8.3. Ghidul de urmărire a recomandărilor în termenii art. 21 (7)

*“Organismele de investigare vor conduce un schimb activ de opinii și experiență pentru elaborarea unor metode comune de investigare, schițarea unor principii comune de urmărirea recomandărilor de siguranță și adaptarea la dezvoltarea progresului științific și tehnic.”*

În conformitate cu art. 21 (7) există obligația pentru organismele de investigare de a elabora principiile comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță.

#### 8.3.1. Conținutul răspunsului destinatarilor către OIFR

Conținutul cerut al răspunsului destinatarului unei recomandări către NIB este trecut clar în art. 25 (3): răspunsul trebuie să numească măsurile care **sunt întreprinse, planificate în procesul de implementare sau nu sunt întreprinse** ca o consecință a recomandării.

##### **De reținut:**

Când destinatarul raportează măsurile planificate, ar trebui să raporteze și intervalul de timp pentru implementare. Dacă nu este un interval de timp bine definit, destinatarul ar trebui să explice de ce.

#### 8.3.2. Durata obligației de a raporta măsurile

Fiind sarcina destinatarului unei recomandări de a raporta *“cel puțin anual”* (art. 25 (3)) și datoria de a raporta este legată de **fiecare** recomandare (vă rugăm să luați la cunoștință forma de singular *“... a recomandării.”* la finalul art. 25 (3)), această obligație continuă până la un anumit moment.

Există trei posibilități comune:

**a) recomandarea este implementată așa cum a fost trasată de OIFR;**

**b) destinatarul acceptă necesitatea îmbunătățirii siguranței dar a permis sau întreprins alte măsuri pentru reducerea sau evitarea riscului.**

În ambele cazuri obligația raportării se termină când măsurile luate pentru reducerea sau evitarea riscului sunt implementate.

##### **De reținut:**

Această situație include și cazul în care cel care implementează în final întreprinde alte măsuri decât cele recomandate pentru a se ocupa de riscul identificat în acord cu sau cu aprobarea destinatarului recomandării.

##### **De reținut:**

Indiferent dacă este cazul a) sau b), durata obligației raportării măsurilor este aceeași. Astfel, pentru această obligație nu este necesar un acord între OIFR și destinatar, indiferent dacă recomandarea este implementată așa cum a fost dată sau într-o formă modificată.

**c) destinatarul nu este de acord în totalitate cu recomandarea**

În această situație, obligația raportării se termină cu primul raport, dar dezacordul și motivele ar trebui raportate către **OIFR**.

##### **De reținut:**

Cazurile b) și c) rezultă de obicei din situația în care cel care implementează în final nu este de acord cu măsura recomandată. În asemenea situații există soluții diferite:

- destinatarul și cel care implementează în final sunt de acord să nu urmeze recomandarea; acest lucru înseamnă cazul c);
- destinatarul și cel care implementează în final sunt de acord cu alte măsuri decât cele recomandate pentru administrarea riscului; acest lucru înseamnă cazul b);
- destinatarul și cel care implementează în final nu ajung la o înțelegere; în asemenea cazuri, destinatarul va cere celui care implementează în final să ia măsura. Acest lucru înseamnă cazurile a) sau b).

**Bune practici:**

În cazurile b) și c) este o bună practică este implicarea **OIFR** în discuție și informarea acestuia.

**8.3.3. Decizia când o măsură este implementată**

Este la latitudinea destinatarului de a decide când o măsură recomandată (sau altă măsură care se va ocupa cu riscul identificat) este considerată ca fiind „implementată”.

**8.3.4. Responsabilitatea NIB, care primește răspunsul**

Nu există nici o obligație pentru OIFR ca:

- să verifice conținutul răspunsului transmis de destinatar,
- să comenteze asupra răspunsului,
- să comenteze sau să fie de acord cu măsurile care au fost întreprinse de către destinatar, dacă nu a urmat recomandarea.

Doar destinatarul unei recomandări – în coordonare cu cel care implementează în final – este responsabil cu punerea în aplicare a recomandării, de a o implementa într-o formă modificată sau de a nu o implementa.

Singura responsabilitate a OIFR este de a raporta Agenției în raportul anual acțiunile întreprinse după o recomandare, conform art. 23 (3).

**De reținut:**

Chiar dacă nu este o obligația de verificare sau comentare a raportului adresantului, OIFR poate comenta asupra tipului măsurilor planificate sau întreprinse, intervalul de timp destinat sau alte probleme. Acest lucru include și posibilitatea de a-și exprima o opinie divergentă despre evaluarea destinatarului prin care acesta consideră că o recomandare este implementată.

**De reținut:**

Unul dintre motivele pentru care destinatarul trebuie să raporteze este pentru a oferi OIFR oportunitatea revizuirii practicii în elaborarea recomandărilor.

În general ar trebuie să fie obiectivul OIFR ca cele mai multe recomandări să fie acceptate de către destinatar.

Este sarcina sistemului de management al calității al OIFR de a evalua motivele pentru care o recomandare nu este implementată. Acest lucru nu înseamnă că recomandările ar trebui formulate pentru satisfacția fiecăruia.

Un alt motiv important pentru obligația raportării este contribuția la o mai bună înțelegere a OIFR asupra modificărilor aduse mediului pentru investigațiile viitoare.

**Bune practici:**

În anumite state membre, când se emite o recomandare de siguranță, NIB cere destinatarului recomandării un răspuns în termen scurt (de exemplu în timpul unei luni), referitor la decizia destinatarului/ celui care implementează în final de

a implementa sau nu o recomandare, intervalul de timp al implementării sau alte informații.

În alte state membre există întruniri regulate între NIB și NSA privind urmărirea recomandării.

În orice caz, un dialog deschis și un schimb reciproc de informații de siguranță între destinatar și OIFR sprijină o urmărire corespunzătoare a recomandării de siguranță.

## Anexa 1

<b>Accident:</b> la 21.12.2006, ora 13.38		
<b>în stația Schlummerland East</b> la km 243+100		
<b>Descrierea accidentului/incidentului:</b> Un școlar de 12 ani care aștepta pe peronul 2 trenul regional RT 12221, a fost ucis după ce a fost aruncat în față de curentul creat de trenul de marfă FTE 34581. FTE 34581 a trecut prin stație cu o viteză de 120 km/h.		
<b>Raportul de investigație final</b> din 16.10.2007 emis de RAIB		
<b>Date</b>	<b>Răspunsul adresantului</b>	<b>Observații NIB</b>
<b>Recomandarea Nr . 1</b>	<b>Recomandare:</b> NSA ar trebui să determine Compania de Infrastructură Feroviară (RIC) să efectueze o analiză de risc pentru trenurile de marfă care trec prin stații pe liniile cu peron. Rezultatele analizei de risc ar trebui să fie întreprinse luându-se în considerare inițierea unor măsuri viitoare.	<b>Statut:</b>
<b>Data</b>	<b>Răspunsul destinatarului</b>	<b>Observații NIB</b>
22.10.2007	NSA a dat un ordin RIC de a efectua o analiză de risc. Rezultatele sunt așteptate pentru aprilie 2008	NSA a urmat recomandarea, dar recomandarea nu poate fi închisă înainte să fie disponibile rezultatele.
<b>Data</b>	<b>Răspunsul adresantului</b>	<b>Observații NIB</b>
5.5.2008	Rezultatele analizei de risc au arătat că riscul este tolerabil până la o viteză de 100 km/h. NSA a cerut RIC să limiteze viteza de trafic la 100 km/h pentru trenurile de marfă care trec prin stații pe liniile cu peron. Măsura va fi realizată pe 01.07.2008.	NIB este satisfăcut de măsura, recomandarea poate fi închisă după realizarea măsurii.
<b>Recomandarea Nr . 2</b>	<b>Recomandare:</b> NSA ar trebui să ia în considerare ordonarea limitării vitezei pentru trenurile de marfă care trec prin stații pe liniile cu peron până sunt disponibile rezultatele analizelor de risc (Recomandarea nr. 1).	<b>Statut:</b>
<b>Data:</b>	<b>Răspunsul adresantului</b>	<b>Observații NIB:</b>
22.10.2007	Pe 18.10.2007 NSA a cerut RIC reducerea limitei de viteză pentru trenurile de marfă care trec prin stații pe liniile cu peron la 80 km/h. RIC a confirmat implementarea măsurii pe 19.10.2007.	NSA a urmat recomandarea. Recomandarea este implementată pe deplin. Recomandarea poate fi închisă.

**Anexa 2: Exemplu pentru șablon**

<b>Data și timpul</b>			
<b>Locația</b>			
<b>Tipul accidentului</b>			
<b>Numărul și tipul de tren:</b>			
<b>Vehicul rutier</b>			
		<b>În tren</b>	<b>În vehiculul rutier</b>
<b>Persoane la bord</b>	<b>Partida trenului:</b>		
	<b>Călători:</b>		
<b>Rănit mortal:</b>	<b>Partida trenului:</b>		
	<b>Călători:</b>		
<b>Rănit grav:</b>	<b>Partida trenului:</b>		
	<b>Călători:</b>		
<b>Rănit ușor:</b>	<b>Partida trenului:</b>		
	<b>Călători:</b>		
<b>Pagube la materialul rulant:</b>			
<b>Pagube la echipamentul de cale:</b>			
<b>Alte pagube:</b>			
<b>Rezumat (include un rezumat scurt al evenimentelor și cauzei)</b>			
<b>Raport final emis:</b>			
<b>Recomandarea nr.</b>	(Pre text = motivul recomandării)		
	<b>(Recomandare)</b>		
<b>Data</b>	<b>Statut</b>	<b>Comentarii</b>	
<b>Recomandarea nr.</b>	(Pre text = motivul recomandării)		
	<b>(Recomandare)</b>		
<b>Data</b>	<b>Statut</b>	<b>Comentarii</b>	
<b>Recomandarea nr.</b>	(Pre text = motivul recomandării)		
	<b>(Recomandare)</b>		
<b>Data</b>	<b>Statut</b>	<b>Comentarii</b>	

### Anexa 3: Exemplu pentru șablon

Tipul echipamentului	Locație	Timp	Data	Incident
Trei vagoane clasa 75 Unitate Multiplă Diesel 1C62 (HR)	Oubeck North în apropiere de Lancaster	13:56	04.11.2005	Deraierea datorită unei alunecări de teren
Raport RAIB nr.:	19/2006		Publicat:	02.11.2006
<b>Rezumat</b>				
<p>Trenul de călători, 1C62, operat de Trans Pennine Express, care mergea de la Preston la Lancaster, secțiune a liniei principale West Coast, a deraiat după ce a intrat într-o alunecare de teren într-un șanț către Oubeck North. A două osie a bogiului conducător a deraiat spre dreapta. Nu au deraiat și alte roți. Trenul a mai rulat 1430 m până s-a oprit. Nu au fost coliziuni cu structuri sau alte trenuri și nu au existat răniți ca rezultat al acestei deraieri. Cele 2 limitatoare laterale ale cuplei automate au fost dislocate de vehiculul conducător și s-au oprit la 200 m de alunecarea de teren. Acestea au cauzat pagube sub șasiu, inclusiv la rezervorul de combustibil a vehiculului conducător. Au existat pagube extinse la sistemele prindere ale căii întrucât trenul a circulat deraiat. În plus, au fost identificate 18 rupturi de șină.</p>				
<b>Recomandări</b>				
<b>RECOMANDARE</b>	2			
<p>Network Rail ar trebui să identifice cu prioritate zonele în debleu predispuse la alunecări de teren datorită fluxului de drenaj de pe proprietatea învecinată. Acestea ar trebui să fie prioritizate conform probabilității de apariție a fenomenului. Exemplu: pe baza bazinului hidrografic, unghiul pantei și istoricul cazurilor similare anterioare) și consecințelor asupra exploatării sigure a trenurilor. Pentru zonele de debleu prioritare, Network Rail trebuie să se asigure că știe toate sistemele de drenare asociate, că acestea sunt adecvate și că funcționalitatea lor este menținută. Alternativ, ar trebui să-și izoleze terenurile de astfel de fluxuri de drenaj (ex. prin implementarea de canale de drenare colectoare).</p>				
<b>Comentariu</b>				
<p>Network Rail a respins recomandarea deoarece toate zonele de debleu care există acum sunt prioritizate, ținând cont de parametrii identificați. Network Rail afirmă că nu este practicabil pentru ei să știe toate sistemele de drenare asociate pe zonele prioritare, deși acolo unde impactul advers este clar identificabil, acesta este inclus în prioritizare. Este imposibil pentru Network Rail să izoleze terenul de fluxurile de drenare ascunse, sau cele create de părți externe, cu excepția cazurilor în care sunt ușor observabile. Conform legii (Rylands v Fletcher 1868) proprietarii de teren sunt responsabili pentru deversarea satisfăcătoare a apei care vine de pe proprietatea lor. ORR ia în considerare răspunsul.</p>				
<b>Statut</b>	<b>Portocaliu = deschis</b>			
<b>RECOMANDARE</b>	3			
<p>Network Rail ar trebui să revizuiască întregul regim al lucrărilor la terasamente și a celor de examinare a drenării pentru a introduce cele cinci acțiuni prezentate mai jos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ să identifice dacă încrederea are la bază examinări suplimentare celor descrise în NR/SP/CIV/065 în administrarea riscului asociat zonelor de debleu. Network Rail ar trebui să se asigure că orice examinare suplimentară este clar identificată, efectuată cu o periodicitate corectă și că aceste există aranjamente formale pentru raportarea constatărilor către inginerul responsabil cu terasamentele și drenajele.</li> <li>▪ să se asigure că, pe cât posibil, acțiunile necesare pentru identificarea precursorilor alunecărilor de debleu pot fi executate complet și corect.</li> <li>▪ să se asigure că alocarea corespunzătoare se face în orice transfer de risc pentru a compensa orice lipsă de accesibilitate, informare neadecvată sau, incapacitatea realizării complete a unei examinări din cauza oricărei practici sau alte constrângeri.</li> <li>▪ să asigure o abordare consistentă și susținută pentru evaluarea constatărilor rezultate din examinări.</li> <li>▪ introducerea unei cerințe ca un procent din debleele care pot fi reparate să fie supuse unei</li> </ul>				

verificări independente la fața locului.

**Comentariu**

Network Rail a luat în considerare și a îndeplinit recomandarea.  
ORR consideră recomandarea ca fiind închisă.

**Statut**

**Verde 1 = Închisă**