



Rețeaua Organismelor Naționale de Investigare

Raportul Peer Review pentru NIB ROMANIA

Data Peer Review: 2018

Raportul Peer Review - Evidența modificărilor

În următorul tabel sunt evidențiate modificările **pe perioada finalizării Rapoartelor Peer Review ale fiecărui NIB**. Modificarile la șablon (ex. modificările șablonului raportului) sunt urmărite prin documentul pentru evidența controlului din Manual.

Versiunea	Data	Modificări
VO.1	01-06-2018	N/A
VO.2	03-07-2018	Corecturi minore propuse de către NIB RO pe baza informațiilor bazate pe fapte
V1.0	14-07-2018	Versiunea adoptată de către echipă după analiza comentariilor NIB RO

PART 1 – INTRODUCERE

Raportul descrie o evaluare Peer Review al unui Organism de investigare național (NIB) realizat pentru conformarea cu cerințele de la Art. 22.7 din Directiva Europeană pentru Siguranță Feroviară din 11 mai 2016 (UE 2016/796). Art. stabilește:

Organismele de investigare instituie, cu sprijinul Agenției în conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, un program de evaluare peer review la care toate organismele de investigare sunt încurajate să participe în scopul monitorizării eficacității și independenței acestora. Cu sprijinul secretariatului menționat la articolul 38 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/796, organismele de investigare publică:

(a) programul comun de evaluare peer review și criteriile de evaluare; și

(b) un raport anual cu privire la program, evidențiind punctele forte identificate și sugestiile de îmbunătățire. Rapoartele de evaluare peer review sunt furnizate tuturor organismelor de investigare și agenției. Rapoartele respective sunt publicate pe bază de voluntariat.

Peer Review urmărește monitorizarea eficienței și independenței NIB, luând în considerare organizarea, procesele și rezultatele (ex rapoartele accidentelor, recomandările de siguranță, rapoartele anuale). Procesul Peer Review mai urmărește și sprijinirea dezvoltării tuturor NIB-urilor prin împărtășirea celor mai bune practici și domenii care pot fi îmbunătățite, care au fost constatate pe perioada evaluărilor.

Peer Review se bazează pe răspunsurile completate de NIB într-un chestionar și pe cele date cu ocazia vizitei la fața locului. Detaliile chestionarului și criteriile de evaluare sunt prezentate în Manualul Per Review pentru anul în care s-a făcut peer review. Acesta se regăsește la [\[link to NIB website\]](#).

Peer Review se bazează pe răspunsurile date de NIB în chestionar și pe perioada vizitei la fața locului. Procesul Peer Review nu urmărește să investigheze toate aspectele acoperite de chestionar și nu ia în discuție toate aspectele din documentele utilizate ca și criterii de evaluare. Acesta se concentrează pe aspecte care, cei care fac peer review, cred ca vor fi de o deosebită importanță pentru NIB-ul supus procesului de peer review și altor NIB-uri.

PART 2 – CADRUL GENERAL ȘI STATISTICI

Informațiile din tabelul de mai jos sunt luate din chestionarul completat.

Tabel A – Informații NIB & Review	
Organismul Național de Investigare (NIB)	Agenția de Investigare Feroviară Română - AGIFER
Tipul NIB-ului (ex. multi-modal)	simplu
Data completării chestionarului de către NIB	27 februarie 2018
Data vizitei la fața locului	3 mai 2018
Data raportului finalizat de echipa Peer Review	24 iulie 2018
Membrii echipei Peer Review (nume/țară)	1. Nelson Oliveira (NIB PT) 2. David Murton (NIB IE) 3. Petr Mencil (NIB CZ)
Observatori (nume/țară)	1. Kurt Olsen (NIB NO) 2. Rob Rumping (Agenția) [NOTĂ: In calitate de observator la procesul peer-review]
Lungimea rețelei din țara NIB-ului	10766
Traficul în țara NIB-ului (tren-kilometri per an)	87,9 milioane tren-km (2016)

Tabelul B – Personalul NIB

B1	Numărul investigatorilor angajați pe perioadă nedeterminată (inclusiv cei cu timp parțial).	29 (include 6 persoane cu alte funcții – directori, șefi de servicii, consilieri care pot fi investigatori principali sau investigatori)
B2	Investigatori angajați pe perioadă nedeterminată, cu normă întreagă.	29
B3	Personal administrative angajat pe perioadă nedeterminată, cu normă întreagă	12
B4	Numărul investigatorilor angajați pe perioadă nedeterminată care pot fi Investigatori principali.	29
B5	Există investigatori care nu sunt angajați pe perioadă nedeterminată de către NIB care pot fi angajați ad hoc. Explicare pe scurt a acordului contractual.	Nu

Table C – Domeniul de activitate al NIB-ului și media statistică pe 3 ani (include investigațiile comune)

		Feroviar			Metou		Tramvai		Altele (troleibuz, cremaliera, etc.)	
		Art 20(1)) accidente	Cerința din legislația națională, în afara 20(1)	Libertatea de a investiga alte evenimente	Cerința din legislația națională	Libertatea de a investiga alte evenimente	Cerința din legislația națională	Libertatea de a investiga alte evenimente	Cerința din legislația națională	Libertatea de a investiga alte evenimente
C1	In domeniul NIB?	Da	Da	Da	Da	Da	Nu	Nu	Nu	Nu
	Numărul de notificări pe an, media pe ultimii 3 ani	1	52,7	3,66	0,66	0	Nu	Nu	Nu	Nu
C2	Numărul mediu de accidente investigate pe an	1,7	24	0	0	0	Nu	Nu	Nu	Nu
C3	Numărul mediu de incidente investigate pe an	Nu se aplică Art 20(1) investigații	19,7	4	0,7	0	Nu	Nu	Nu	Nu
C4	Numărul mediu de recomandări de siguranță emise pe an	2,7	21,3	1,3	0,3	0	Nu	Nu	Nu	Nu
C5	Numărul mediu de recomandări de siguranță implementate pe an	1,7	7,7	0,7	0,3	0	Nu	Nu	Nu	Nu
C5	Numărul mediu de rapoarte întocmite pe an	1	37	3	0,7	0	Nu	Nu	Nu	Nu

Table D – Numărul de investigații comune cu alte NIB-uri- media pe 3 ani		
D1	Desfășurate pe teren(O parte sau toată activitatea realizată în afara biroului)	0
D2	Care nu au fost desfășurate pe teren (Toată activitatea realizată din birou)	0

Table E – Numărul de investigații deschise și timpul mediu pentru a finaliza investigațiile		
		<i>La momentul completării chestionarului</i>
E1	Investigații stabilite de art 20(1)	1
E2	Cerința din legislația națională, în afara Art 20(1)	29
E3	Accidente și incidente care nu sunt obligatorii	2
E4	Alte investigații (ex. Investigatii potrivit clasificarii)	0
E5	Timpul mediu pentru a finaliza investigațiile obligatorii (media investigațiilor finalizate în ultimii 3 ani)	344 zile
E6	Timpul mediu pentru a finaliza investigațiile care nu sunt obligatorii (media investigațiilor finalizate în ultimii 3 ani)	206 zile

Comentarii ale NIB pe marginea datelor din tabelele de la A la E și punctele tari și dificultățile pe care și le-a identificat

În ce privește modul în care AGIFER își desfășoară activitatea, considerăm că punctele tari ale organizației noastre sunt:

- Investigatorii noștri au experiență în toate specialitățile feroviare (linii, locomotive, vagoane, gestionarea traficului, semnalizare). Toți au lucrat anterior la gestionarul public de infrastructură, sau la organisme feroviare din Ministerul Transporturilor. Acest lucru ne permite să facem investigații fără a utiliza experți externi, asigurând un grad mare de independență.

În cadrul organismului nostru avem 2 investigatori – psihologi, cu specializare în domeniul feroviar.

- Distribuția teritorială a investigatorilor (în regionalele gestionarului public de infrastructură) și mașinile de care dispunem ne asigură o deplasare rapidă la locul accidentului.
- Prezența imediată a investigatorilor la locul accidentului este asigurată prin notificarea imediată, făcută prin telefon, prin 3 canale de notificare:
 - Notificarea investigatorului de serviciu din sediul central al AGIFER de către operatorii centrului national de urgență pentru primirea și prelucrarea apelurilor de urgență din cadrul ASFR,
 - Notificarea investigatorului de serviciu din sediul central al AGIFER de către Revizoratul General de Siguranță al CNCFR (managerul de infrastructură),
 - Notificarea investigatorului de serviciu din structura teritorială de către Revizoratul Regional de Siguranță al CNCFR (gestionarul public de infrastructură).

Această procedură s-a dovedit fiabilă de-a lungul timpului, și de ce nu, ar putea fi urmată și de alte NIB-uri.

Dificultăți:

- Credem că o problemă serioasă pentru activitatea AGIFER este reflectată de numărul relativ redus de recomandări de siguranță implementate.
- Un alt punct sensibil este faptul că legislația în vigoare ne obligă să investigăm toate accidentele și incidentele care se produc în circulația trenurilor. Acest fapt a avut beneficiile lui la momentul înființării NIB, deoarece a ajutat la implementarea conceptelor de investigare în sectorul feroviar care avea o cultură bazată pe vinovăție. În prezent, suntem într-o altă etapă și ar trebui să ne concentrăm pe acele accidente din care sectorul să poată trage învățăminte.

Dat fiind faptul că Directiva nr.798/2016 va fi transpusă în legislația națională, va fi momentul potrivit pentru a modifica Regulamentul de investigare pentru a reflecta cerințele directivei.

PART 3 – COMENTARIILE ALE ECHIPEI DE EVALUARE PEER REVIEW

Cadrul legislativ (seria de întrebări 100 din chestionar)
<ul style="list-style-type: none">• Legislația națională nu a fost încă actualizată pentru a ține cont de Directiva 798/2016. NIB acționează în conformitate cu legislația națională.• Legislația stabilește că NIB trebuie să se finanțeze din venituri proprii, fără a primi în mod normal fonduri de la stat. A se vedea secțiunea 300 de mai jos.
Tipul de investigații făcute & organizarea NIB (seria de întrebări 200)
<ul style="list-style-type: none">• Legislația națională stabilește ca NIB să investigheze toate accidentele și incidentele care se produc în circulația trenurilor, potrivit definiției pentru accidente și incidente.• Tramvaiul nu intră în domeniul de activitate al NIB.• NIB este organizat pe vertical cu o ierarhie și responsabilități bine definite, al cărui CEO este directorul general.• NIB are un consiliu de conducere a cărui rol este de a stabili bugetul și strategia. Acest consiliu este compus din directorul general și patru profesori universitari de specialitate feroviară.• NIB are sediul central în București (cuprinzând conducerea, șefi de servicii, investigatori și personal administrativ) și birouri regionale (cu cel puțin 2 investigatori fiecare) în șapte regionale ale rețelei feroviare, astfel încât să se asigure prezența imediată la locul oricărui accident.• Pentru coordonare între sediul central și birourile regionale, NIB organizează ședințe regulate și păstrează contactul prin telefon și e-mail.
Resurse (seria de întrebări 300)
<ul style="list-style-type: none">• În conformitate cu legislația națională și Hotărârea de Guvern, convenite cu Comisia Europeană, veniturile anuale ale NIB provin în totalitate din tariful pentru investigarea accidentelor și incidentelor feroviare, plătit de operatorii economici din sectorul feroviar din România, în conformitate cu mărimea activității lor, valoare care este stabilită pe baza unui criteriu definit de Consiliul de Conducere, aprobat prin Ordin al Ministrului Transporturilor. Acest mod de finanțare are asociate contracte între NIB și fiecare operator economic.

- NIB consideră că bugetul disponibil este suficient pentru investigații. Bugetul suplimentar pentru accidente foarte grave poate fi obținut, conform legii, de la Fondul de Rezervă Bugetară la dispoziția Guvernului, alocat de Ministerul Transporturilor. Acest mecanism nu a fost utilizat niciodată.
- NIB are 29 de investigatori angajați cu normă întreagă, din care 6 au funcții de conducere. NIB consideră că personalul este în conformitate cu cerințele.
- Există o fluctuație redusă a personalului, acest lucru dând stabilitate NIB, iar salariile sunt compatibile cu cele ale industriei.
- NIB are specialiștii din toate specialitățile feroviare, cu o experiență feroviară considerabilă. De aceea, ei pot face cea mai mare parte a analizelor tehnice în cadrul NIB.
- NIB are 10 mașini (9 cu tracțiune 4x4), distribuite în sediul central și birourile regionale (cu excepția unuia care nu dispune de mașină).
- NIB are echipament specializat pentru măsurarea geometriei căii.

Cursuri (seria de întrebări 400)

- Personalul NIB are o pregătire anterioară și experiență în domeniul feroviar
- În cadrul întâlnirilor periodice ale personalului NIB, se asigură de obicei pregătire, externă și internă, în domeniile de investigare a accidentelor .
- Instruirea furnizată de alte NIB-uri cu experiență sau instituții externe se asigură personalului, fie la sediu fie în afară (ex NIB NO, NIB UK, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, Cranfield University, ...)

Avizarea & procesul de decizie (seria de întrebări 500)

- Legislația națională stabilește procedurile de avizare.
- Sunt puse la dispoziție 3 canale complementare de notificare a NIB, pentru a asigura corectitudinea avizărilor.
- NIB are un serviciu de permanență 24/7 efectuat de investigatori pentru primirea avizărilor și organizarea mobilizării.
- NIB RO este mulțumit de procedurile de avizare și intervalul de timp.
- Atunci când cadrul de reglementare va permite, NIB va evalua ce învățăminte se pot trage dintr-un accident astfel încât să decidă dacă investighează sau nu
- Toate investigațiile realizate sunt introduse într-o bază de date, odată cu luarea deciziei de a investiga.

Colectarea și analiza probelor (seria de întrebări 600)

- Directorul general NIB desemnează echipa de investigare.
- Întotdeauna, cel puțin 2 investigatori merg la fața locului, în funcție de zonă, mobilizând mijloacele disponibile la nivel regional și central. În cazul unui accident grav, lor li se adaugă cel puțin alți doi investigatori din sediul central, astfel încât să se acopere toate specialitățile cerute.
- NIB are un câte un Protocol de Colaborare-MoU cu procuratura și poliția transporturi. NIB este mulțumit de acordurile existente și nu sunt probleme în activitatea desfășurată la locul accidentului privind controlul (accesul) acestuia și prelevarea probelor.
- Seful Stației al gestionarului de infrastructură IM este responsabil cu conservarea probelor și a locului accidentului, cu ajutorul poliției transporturi, până la venirea NIB.
- NIB adună probele cu mijloace proprii, inclusiv măsurarea căii și înregistrările de date ale trenului.
- NIB are acces rapid la personal și management pentru declarații.
- NIB nu are un manual al investigării, însă are o proceduri pentru părți din proces.
- NIB nu folosește metode de analiză oficiale însă consideră că vasta experiență feroviră și de investigare a investigatorilor sunt considerate corespunzătoare pentru garantarea rigurozității.
- Managementul NIB are întâlniri săptămânale cu echipele de investigare pentru a urmări procesul de investigare.

Pregătirea raportului și publicarea (seria de întrebări 700)

- În ultimii 3 ani, NIB a emis o medie anuală de 42 de rapoarte.
- Acest model de raport respectă legislația națională , fiind în general conform anexei V din Directivă
- Rapoartele sunt pregătite de echipa de investigare (comisii) și avizate de directorul general adjunct și directorul general.
- NIB trimite proiectele de raport părților interesate (NSA, gestionari de infrastructura, operatori feroviari,...) pentru consultare.
- Comentariile primite sunt integrate în raportul final, atunci când se consideră relevant.
- NIB nu are un proces pentru înregistrarea deciziilor luate în ce privește comentariile primite

Gestionarea recomandărilor de siguranță (seria de întrebări 800)

- Din 2014 până în 2016 NIB a emis 90 de recomandări de siguranță.
- La momentul evaluării peer-review la fața locului, 23% dintre recomandări erau implementate, 33% nu erau implementate iar la 44% nu s-a primit niciun răspuns din partea NSA.
- NIB a afirmat că a avut câteva inițiative prin care a încercat să îmbunătățească nivelul răspunsului din partea NSA.
- NIB a afirmat că cei care sunt responsabili cu implementarea finală au implementat unele recomandări chiar și fără nicio implicare sau răspuns din partea NSA

Sănătatea și siguranța investigatorilor (seria de întrebări 900)

- Echipamentul pentru sănătate și securitate în munca standard este asigurat investigatorilor de NIB.
- Investigatorii au pregătire obligatorie conform legii.

Acțiuni întreprinse de NIB în legătură cu constatările Peer Review (dacă există).

- NIB RO va încerca, în următoarele 6 luni, să reia discuțiile cu NSA privind stadiul recomandărilor de siguranță nesoluționate.

Comentariile echipei pe marginea eficienței

- NIB își desfășoară activitatea stabilită de legislația națională.
- Rapoartele sunt publicate în decurs de un an de la producerea accidentului.
- Rapoartele examinate de echipă sunt bine susținute din punct de vedere tehnic și identifică direct, cauzele subiacente și primare, precum și factorii care au contribuit la producerea accidentului.
- Recomandările pentru îmbunătățirea siguranței și prevenirea unor accidente similare sunt emise în rapoarte (ca medie, 30 pe an).
- Totuși, nivelul redus de implementare a recomandărilor (23%) sugerează faptul că NIB are dificultăți în atingerea scopului în cadrul sistemului feroviar din România, acest lucru ar trebui să determine NIB să se gândească la conținutul recomandărilor și la eficiența interacțiunii cu NSA, dar și cu MT și Agenția.

Comentariile echipei pe marginea independenței

- Echipa consideră că NIB își desfășoară activitatea cu un nivel ridicat de independență, respectând toate criteriile, cu excepția unuia: Faptul că, prin legislația națională, NIB nu are libertatea de a decide care din acele accidente, care nu sunt grave, să investigheze, pune în sarcina NIB un volum mare de activitate, care poate împiedica alocarea de timp și resurse suficiente pentru investigarea în profunzime a SMS și supravegherii realizate de autoritatea de reglementare.

Identificarea punctelor tari

- ✓ Procedura de notificare solidă.
- ✓ Memorandum-uri eficiente cu procuratura și poliția, asigurând o cooperare deplină și acces la locul accidentului.
- ✓ Existența birourilor regionale, pentru a asigura prezența la locul accidentelor în maxim 3 ore.
- ✓ Competențe tehnice de nivel ridicat, acoperindu-se toate disciplinele feroviare.
- ✓ Experți în factor uman în cadrul personalului.
- ✓ Un nivel ridicat de menținere a personalului
- ✓ Rapoarte foarte bine fundamentate tehnic.
- ✓ Rapoartele includ secțiunea referitoare la consecințele accidentelor pentru traficul feroviar și la procesul de restabilire a traficului.

✓ Participarea activă în rețeaua NIB și în alte forumuri legate de investigare.

Identificarea domeniilor în care sunt propuse îmbunătățiri

- ❖ Echipa sugerează ca NIB să întreprindă acțiunile necesare astfel încât revizuirea viitoare a legislației naționale să se conformeze directivei de siguranță feroviară revizuite, să includă modificările necesare astfel încât numai accidentele grave (așa cum este definite în directivă) vor fi investigate în mod obligatoriu, lăsând la latitudinea NIB decizia de a investiga toate celelalte accidente și incidente potrivit criteriilor lor și utilității pentru îmbunătățirea siguranței
- ❖ Echipa sugerează că NIB ar trebui să ia în considerare utilizarea instrumentului de investigare a SMS, dezvoltat de Agenție pentru a obține o analiză mai profundă în ce privește SMS companiilor feroviare și, de asemenea, să ia în considerare rolul și supravegherea realizate de NSA.
- ❖ Echipa sugerează că rapoartele ar trebui să reflecte mai bine investigațiile făcute în legătură cu factorul uman și SMS.
- ❖ Echipa sugerează că NIB să ia în considerare prezentarea sintezei mărturiilor din rapoarte ca o colectare a declarațiilor relevante, evitând repetarea informațiilor, și doar asocierea lor cu autorii atunci când este strict relevant pentru investigare, astfel încât să se consolideze caracterul anonim.
- ❖ Echipa sugerează că NIB să continue training-urile pe investigare oferite de alte NIB-uri și Agenție

Comentarii suplimentare ale echipei (dacă există).

- Echipa a considerat utilă prezentarea inițială a NIB privind sectorul feroviar al țării și va integra acest aspect de învățat în manualul peer-review .
- Echipa dorește să mulțumească NIB pentru participarea deschisă la peer-review și pentru amabilitatea cu care aceasta a fost primită.

PART 3 – COMENTARIII DIN PARTEA NIB

Comentarii din partea NIB (dacă există).

- Corecturi minore la informațiile privind faptele au fost făcute separat.
- Nu au fost făcute alte comentarii