

Indicatori comuni de siguranță (I.S.C.)

Indicatorii comuni de siguranță (I.S.C.) care se raportează de către autoritățile de siguranță:

Indicatorii referitori la activitățile prevăzute la art. 2 alin. (2) lit. a) și b) ar trebui luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.

Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corecți de organismul de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel mai târziu în următorul raport anual.

Pentru indicatorii referitori la accidente prevăzuți în rubrica nr. 1 de mai jos, Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 91/2003 din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar se aplică în măsura în care informațiile sunt disponibile.

(1) Indicatori referitori la accidente

1. Număr de accidente total și relativ (pe tren-kilometru) și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente:

- coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole în interiorul gabaritului;
- deraieri de trenuri;
- accidente la treceri de nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile de nivel;
- accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor;
- sinucideri;
- incendii ale materialului rulant;
- altele.

Fiecare accident este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave, de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri.

2. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

- călători (de asemenea, în raport cu numărul total de călători-kilometri);
- angajați, inclusiv personalul contractanților;
- utilizatori ai trecerilor de nivel;
- persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;
- altele.

(2) Indicatori referitori la incidente și incidente evitate la limită

1. Numărul total și relativ (pe tren-kilometru) de șine rupte, deformări ale șinelor și pene de semnalizare.

2. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de semnale trecute în situație de pericol.

3. Număr total și relativ (pe tren-kilometru) de rupturi de roți și osii la materialul rulant în serviciu.

(3) Indicatori referitori la consecințele accidentelor

1. Costuri totale și relative (pe tren-kilometru), în euro, ale tuturor accidentelor, calculându-se și incluzându-se, dacă este posibil, următoarele costuri:

- decese și vătămări;
- indemnizații pentru pierderea sau deteriorarea bunurilor călătorilor, personalului sau terților – inclusiv pagube produse mediului;
- înlocuirea sau repararea materialului rulant și a instalațiilor feroviare deteriorate;
- întârzieri, perturbări și redirectionări ale traficului, inclusiv costuri suplimentare pentru personal și pierderea veniturilor viitoare.

Din costurile de mai sus sunt deduse indemnizațiile sau compensațiile recuperate sau estimate ca urmând a fi recuperate de la terți, cum ar fi proprietarii autovehiculelor implicate în accidente la trecerile de nivel. Indemnizațiile recuperate prin polițele de asigurare deținute de operatorii de transport feroviar sau administratorii de infrastructură nu sunt deduse.

2. Număr total și relativ (pe număr de ore lucrate) al orelor de lucru ale personalului și contractanților pierdute în urma accidentelor.

(4) *Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și aplicarea acesteia*

1. Procentaj de linii dotate cu un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP) în funcțiune, procentaj de kilometri-tren utilizând sisteme ATP operaționale.

2. Număr de treceri de nivel (total și pe kilometru de linie). Procentaj de treceri de nivel cu protecție automată sau manuală.

(5) *Indicatori referitori la gestionarea siguranței*

Auditurile interne realizate de administratorii de infrastructură și operatorii de transport feroviar, prevăzute în documentația sistemului de management al siguranței. Număr total de audituri realizate și numărul ca procentaj din auditurile necesare (și/sau planificate).

(6) *Definiții*

Autoritățile de raportare pot utiliza definițiile indicatorilor aplicate la nivel național, precum și metodele de calculare a costurilor, la prezentarea datelor în conformitate cu prezenta anexă. Toate definițiile și metodele de calcul în uz sunt explicate într-o anexă la raportul anual descris la art. 18 din lege.

ANEXA nr. 2

Notificarea normelor naționale de siguranță

Normele naționale de siguranță care urmează a fi notificate Comisiei Europene, în conformitate cu procedura descrisă în art. 8 din lege includ:

1. norme privind obiectivele de siguranță și metodele de siguranță naționale existente;
2. norme privind cerințele pentru sistemele de management al siguranței și certificarea de siguranță a operatorilor de transport feroviar;
3. norme privind cerințele pentru autorizarea introducerii în circulație și a întreținerii unui material rulant nou și modificat substanțial, care încă nu este acoperit de S.T.I. Notificarea include norme pentru schimbul de material rulant între operatorii de transport feroviar, sistemele de înregistrare și cerințe privind procedurile de încercare;
4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de S.T.I., inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului;
5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților), care trebuie stabilite de administratorii de infrastructură și de operatorii de transport feroviar;
6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de S.T.I.;
7. norme privind investigarea accidentelor și incidentelor.

ANEXA nr. 3

Sisteme de management al siguranței

1. Cerințe ale sistemului de management al siguranței

Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descrie, în special, distribuția responsabilităților în organizația administratorului de

infrastructură sau a operatorului de transport feroviar. Acesta indică modul în care este asigurată gestiunea la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții lor, la toate nivelurile, și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.

2. Elemente de bază ale sistemului de management al siguranței

Elementele de bază ale sistemului de management al siguranței sunt următoarele:

(a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;

(b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru întreținerea și ameliorarea siguranței, precum și planuri și proceduri pentru atingerea acestor obiective;

(c) proceduri pentru atingerea standardelor tehnice și operaționale existente, noi și modificate, ori a altor condiții prescriptive stabilite:

- în S.T.I., sau

- în norme naționale de siguranță prevăzute la art. 8 din lege și la anexa nr.2,

sau

- în alte norme relevante, sau

- în decizii ale autorităților,

și proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe întregul ciclu de viață a echipamentelor și operațiunilor;

(d) proceduri și metode pentru realizarea evaluării riscului și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor atunci când o schimbare a condițiilor de exploatare sau un material nou impune riscuri noi asupra infrastructurii și operațiunilor;

(e) asigurarea unor programe pentru formarea de personal și sisteme pentru menținerea competenței personalului și realizarea sarcinilor în bune condiții;

(f) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, dacă este cazul, între organizații care funcționează pe aceeași infrastructură;

(g) proceduri și formate pentru modalitatea de documentare a informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;

(h) proceduri pentru asigurarea raportării, investigării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;

(i) asigurarea unor planuri de acțiune, alerte și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare;

(j) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței.

ANEXA nr. 4

Declarații pentru partea certificatului de siguranță specifică rețelei

Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite organismului de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei:

- documentație din partea operatorului de transport feroviar privind S.T.I. sau părți de S.T.I. și, dacă sunt relevante, norme naționale de siguranță și alte norme aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al acestuia și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea;

- documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor S.T.I. sau a normelor naționale și a certificării corecte a acestora;

- documentație din partea operatorului de transport feroviar privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor S.T.I. sau a normelor naționale, precum și certificarea corectă a acestora.

Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor, trebuie prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă S.T.I. și celelalte cerințe prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 1533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză și în Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar convențional din România cu sistemul de transport feroviar convențional transeuropean.

ANEXA nr. 5

Conținutul principal al raportului de investigare asupra accidentelor și incidentelor

(1) Rezumat

Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de investigație. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarii acestora.

(2) Fapte imediate ale evenimentului

1. Evenimentul:

- data, ora exactă și locul evenimentului;
- descrierea evenimentului și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență;

- decizia de a lansa o investigație, compoziția echipei de investigatori și desfășurarea investigației.

2. Circumstanțele evenimentului:

- personalul, contractanții implicați, alte părți și martori;
- trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare a articolelor de material rulant implicate;
- descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare – tipuri de șine, macazuri, anclanșare, semnale, protecția trenului;
- mijloace de comunicare;
- lucrări desfășurate la sau în vecinătatea locului evenimentului;
- declanșarea planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente;
- declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul de evenimente.

3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale:

- călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți,
- încărcătură, bagaje și alte bunuri;
- material rulant, infrastructură și mediu.

4. Circumstanțe externe:

- condiții meteorologice și referințe geografice.

(3) Înregistrarea investigațiilor și a anchetelor

1. Rezumatul mărturiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor):

- personal feroviar, inclusiv contractanți;
- alți martori.

2. Sistemul de management al siguranței:

- organizația-cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele;
- cerințele de personal și modul de aplicare a acestora;
- rutine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora;
- interfața dintre diferiții actori implicați în infrastructură.

3. Norme și reglementări:
 - norme și reglementări comunitare și naționale relevante;
 - alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile.
 4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice:
 - sistem de semnalizare și de control-comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor;
 - infrastructură;
 - echipamente de comunicații;
 - material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor.
 5. Documentație privind sistemul de operare:
 - măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare;
 - schimbul de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări;
 - măsuri luate pentru protecția și salvagardarea locului evenimentului.
 6. Interfața om – mașină - organizație:
 - timp de lucru aplicat personalului implicat;
 - circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic;
 - proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină.
 7. Evenimente anterioare cu caracter similar.
- (4) *Analiză și concluzii*
1. Descriere finală a lanțului de evenimente:
 - stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la pct. (3).
 2. Discuție:
 - analiza faptelor stabilite la pct. (3), cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare.
 3. Concluzii:
 - cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factori care au contribuit la eveniment, legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;
 - cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere;
 - cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.
 4. Observații suplimentare:
 - deficiențe și lacune constatate în cursul investigației, dar fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor.
- (5) *Măsuri care au fost luate*
- Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului.
- (6) *Recomandări*