

Îmbunătățirea funcționării
sistemului feroviar
în beneficiul societății.

Ghid

Model de management al punerii în aplicare

	<i>Întocmit de</i>	<i>Validat de</i>	<i>Aprobat de</i>
<i>Numele</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Poziția</i>	Responsabil de proiect	Manager de proiect	Șef de unitate
<i>Data</i>	29.6.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Semnătura</i>			

Istoric document

<i>Versiunea</i>	<i>Data</i>	<i>Observații</i>
1.0	29.06.2018	Versiune pentru publicarea finală

Prezentul document este un ghid fără caracter juridic obligatoriu elaborat de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate. Acesta nu aduce atingere proceselor de luare a deciziilor prevăzute de legislația UE aplicabilă.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.



Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0

Mai mult, o interpretare cu caracter obligatoriu a dreptului UE ține de competența exclusivă a Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1 Introducere

Potrivit măsurilor prevăzute în Directiva privind siguranța feroviară 2016/798, o autoritate națională de siguranță sau Agenția Uniunii Europene a Căilor Ferate (Agenția) poate emite un certificat unic de siguranță. Autorizațiile de siguranță se emit de către o Autoritate Națională de Siguranță (ANS). Verificarea certificatelor unice de siguranță sau a autorizațiilor de siguranță pe durata valabilității lor odată ce au fost acordate de Agenție sau de ANS se va face întotdeauna de o ANS pe durata supravegherii organizației de către aceasta. Prin urmare, rezultă că, în cazul în care se constată neconformități, ANS-urile trebuie să ia măsuri adecvate prin exercitarea atribuțiilor de reglementare ale acestora pentru a aborda problema încă de la început. De asemenea, în mod evident, dacă încercările ANS de a îndrepta situația nu au succes, fie ANS, fie Agenția în consultare cu ANS, are opțiunea de a revoca sau restricționa certificatul unic de siguranță al organizației sau, în cazul autorizațiilor de siguranță, ANS le poate restricționa sau revoca.

În statele membre ale Uniunii Europene există diferite abordări ale supravegherii reglementare a căilor ferate. Anumite autorități naționale însărcinate cu supravegherea căilor ferate au atribuții limitate de punere în aplicare a unei exploatare sigure a căilor ferate, în timp ce în alte state Autoritatea Națională de Siguranță (ANS) are putere directă de intervenție. Având în vedere că atribuțiile juridice naționale sunt limitate potrivit dreptului național, unele state membre utilizează prevederi din legislația europeană, cum ar fi cele din Directiva (UE) 2016/798 și din Directiva (UE) 2016/797.

În prezent, nu există niciun ghid cu privire la circumstanțele în care o ANS ar putea exercita aceste atribuții în afară de prevederile Directivei (UE) 2016/798. La articolul 17 alineatul (5) se prevede că, în cazul în care o ANS constată că titularul unui certificat unic de siguranță nu mai întrunește condițiile de certificare, fie va decide să revoce sau să restricționeze ea însăși certificatul unic de siguranță, fie, în cazul în care acesta a fost emis de Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare și Agenția), îi va cere Agenției să facă acest lucru. În oricare dintre cazuri, trebuie precizate motivele deciziei. Prevederea care îi permite unei ANS să revoce sau să restricționeze un certificat unic de siguranță în urma probelor obținute în timpul supravegherii ar putea fi utilizată pentru a forța schimbarea.

În plus față de cele de mai sus, există diferențe între statele membre în ceea ce privește persoana răspunzătoare de urmărirea penală a organizațiilor care încalcă prevederile de siguranță și circumstanțele în care sunt luate aceste măsuri. În unele state membre, marile incidente sunt investigate de autoritățile de urmărire penală ale statului mai degrabă decât de ANS. În unele state membre, este posibilă urmărirea penală a organizațiilor pentru încălcări ale legii referitoare la exploatarea căilor ferate în condiții de siguranță, chiar dacă nu a avut loc niciun accident grav. În alte state membre, aceste urmăriri penale au loc numai atunci când au avut loc accidente grave. Aceste diferențe de abordare între diferitele state membre reprezintă provocări pentru cadrul de reglementare feroviar al UE și pentru ANS-urile care pun în aplicare legislația UE. În fine, în unele state membre, legislația națională în materie de siguranță feroviară acoperă și problemele de securitate în muncă. În majoritatea statelor membre, aceste probleme sunt soluționate de o altă autoritate decât ANS, ce funcționează în alt regim juridic. Ar mai putea fi probleme de punere în aplicare acolo unde există trafic transfrontalier deoarece ANS din fiecare stat membru funcționează în baza unui cadru juridic diferit, cu competențe de intervenție diferite pentru punerea în aplicare a îmbunătățirilor de siguranță.

Principiile de supraveghere, dacă sunt aplicate corect, ar trebui să însemne că ANS-urile își desfășoară activitatea de supraveghere, inclusiv activitățile de punere în aplicare, într-un mod consecvent și corect. Agenția consideră că ar putea asista ANS-urile pentru a le oferi îndrumări care să consolideze aceste principii, astfel încât să aibă o bază pentru o abordare consecventă a chestiunii de punere în aplicare în statele membre.

1.1 Obiectivul ghidului

Prezentul ghid le oferă ANS-urilor un Model simplu de management al punerii în aplicare (MMP), ce le va asista în emiterea unor judecăți privind punerea în aplicare ca urmare a nerespectării de către o organizație atât a legislației naționale, cât și a legislației UE. Modelul își propune ca, printr-o matrice simplă, să clasifice nivelul nerespectării obligației de a controla o diferență de risc observată în timpul supravegherii.

Aceasta abordează relația dintre competențele naționale de executare și cele din Directiva (UE) 2016/798 privind certificatele unice de siguranță, cu scopul de a contribui la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru a acorda atenție neconformităților și încălcărilor legislației privind solicitanții de certificate de siguranță și pentru cei care fac obiectul supravegherii de către ANS-urile de pe teritoriul Uniunii Europene.

EMM este un instrument care poate fi utilizat de ANS pentru a contribui la asigurarea coerenței în ceea ce privește punerea în aplicare a legilor care permit emiterea de sancțiuni sau de avertismente pentru a îmbunătăți un anumit aspect al acordurilor de control al riscurilor ale unei organizații. Obiectivul instrumentului este să prevadă pentru ANS-uri un mijloc de respectare a articolului 7 alineatul (1) din MCS privind supravegherea. Pentru aceasta este nevoie ca ANS-urile să aibă criterii de luare a deciziilor cu privire la modul în care sunt tratate neconformitățile identificate. Considerentele (5), (6), (7) și (8) din Regulamentul delegat (UE) .../... al Comisiei [MCS privind supravegherea] clarifică și ele că ANS-urile trebuie să își desfășoare activitățile de supraveghere având ca obiectiv îmbunătățirea încrederii reciproce în abordările pe care le adoptă cu privire la luarea deciziilor și să fie proporționale în acțiunile lor și să trebuie să-și îndrepte acțiunile spre zonele cu cel mai mare risc și să fie răspunzătoare de deciziile luate. Din nou, Modelul de punere în aplicare oferă un mijloc de realizare a acestui lucru.

1.2 Cui i se adresează acest ghid?

Prezentul document se adresează:

- ANS-urilor atunci când evaluează sistemul de management al siguranței al întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură pe durata supravegherii lor;
- Întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură ca ghid pentru ce ar putea urma dacă nu respectă standardele legale.

1.3 Sfera de aplicare

Un MMP ca acesta:

- *Poate furniza un cadru pentru cei care asigură supraveghere pentru a le asista în luarea unor decizii de punere în aplicare consecvente;*
- *Ajută ANS-urile să monitorizeze corectitudinea și consecvența deciziilor de punere în aplicare luate de cei care asigură supravegherea;*
- *Poate asista în tratarea cazurilor mai complexe;*
- *Poate demonstra că ANS se comportă într-un mod ținut, corect, transparent și proporțional, dacă modelul MMP pe care îl folosește ANS este făcut public.*

Prezentul document nu acoperă punerea în aplicare de către alte autorități de reglementare decât ANS.

1.4 Structura orientărilor

Prezentul document face parte din compendiul de orientări al agenției, care sprijină întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, autoritățile naționale de siguranță și agenția în îndeplinirea rolurilor și în desfășurarea sarcinilor acestora în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0



Figura 1: Compendiul orientărilor agenției

ANS-urile trebuie să coopereze cu alte agenții de reglementare în îndeplinirea funcțiilor lor prevăzute în legislația UE și cea națională. Mai multe detalii despre cazurile în care este necesară cooperarea cu alte agenții pot fi găsite în *Ghidul agenției privind supravegherea*.

Este important de menționat că modelul trebuie folosit de persoane competente în supraveghere (vezi și *Ghidul agenției privind cadrul de gestionare a competențelor*)

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Cuprins

1	Introducere	3
1.1	Obiectivul ghidului	4
1.2	Cui i se adresează acest ghid?	4
1.3	Sfera de aplicare	4
1.4	Structura orientărilor	5
2	Model de management al punerii în aplicare	7
2.1	Limitări	7
2.2	Priorități de punere în aplicare	7
2.3	Analiza diferenței de risc	8
	Anexa 1 – Diagramă	15
	Anexa 2 – Exemple	16
	Exemplul 1: Contravenție - Diferență de risc „extremă”	16
	Exemplul 2: Contravenție - Diferență de risc „substanțială”	16
	Exemplul 3: Contravenție - Diferență de risc „moderată”	18
	Exemplul 4: Deloc - Diferență de risc „deloc”	18

2 Model de management al punerii în aplicare

2.1 Limitări

Evaluarea riscurilor și a conformității cu legislația națională variază de la una foarte directă la una foarte complexă. În efectuarea unei evaluări și în verificarea conformității legale, cazurile de neconformitate nu pot fi întotdeauna clar definite. Mai mult decât atât, deseori în timpul supravegherii sunt constatate câteva deficiențe de diferite grade de gravitate. Dacă o lege a fost de fapt încălcată și care organizații sau persoane trebuie trase la răspundere și cum trebuie remediată orice încălcare sau încălcări ale legii sunt adesea întrebări la care este dificil de răspuns.

MMP este un ajutor pentru raționamentele oamenilor din cadrul ANS-urilor, care trebuie să fie competenți în utilizarea sa. Mai mult decât atât, acesta nu este un model care va trata toate subtilitățile posibile cu care se poate confrunta cineva care desfășoară o activitate de supraveghere și care va da automat „răspunsul corect”. Acest lucru este din cauză că supravegherea în sine presupune ca persoana care o efectuează să emită raționamente despre risc. În mod special, oamenii vor avea nevoie să judece dimensiunea „diferenței de risc”, astfel cum este definită în model, iar acest lucru este crucial pentru utilizarea acestui model. Prin urmare, modelul trebuie utilizat ca ajutor pentru competențele de luare a deciziilor ale celor care asigură supravegherea și nu trebuie văzut ca o constrângere pentru aceștia. Cei care utilizează acest cadru trebuie să fie corect instruiți cum să îl utilizeze și cum să emită raționamente despre riscul aferent și să gândească în mod critic atunci când verifică conformitatea legală pe fondul situației reale.

Acest model poate exista în contextul unor cadre juridice ce diferă în diverse state membre. Totuși, fiecare ANS trebuie să aibă grijă ca utilizarea acestui model să fie conformă cu cadrul lor de reglementare național existent. Diagrama din Anexa 1 indică momentul în care este folosit modelul și cum influențează deciziile de urmărire penală sau de restricționare sau revocare a unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță.

În cadrul acestui model există o etapă suplimentară referitoare la întrebarea dacă un certificat unic de siguranță ar trebui revocat sau restricționat.

2.2 Priorități de punere în aplicare

ANS-urile asigură supraveghere pentru a verifica dacă o organizație îndeplinește și continuă să îndeplinească condițiile în care i-a fost acordat un certificat unic de siguranță. În practică, acest lucru înseamnă că, în acordarea unui certificat unic de siguranță, autoritatea de evaluare a ajuns la o concluzie, că organizația a furnizat suficiente informații pentru a demonstra că are sau va avea un sistem de management al siguranței funcțional (SMS) care întrunește cerințele probatorii ale metodelor comune de siguranță cu privire la evaluarea conformității.

Certificatele unice de siguranță sau autorizațiile de siguranță sunt valabile o perioadă ce nu poate depăși 5 ani, iar pe perioada valabilității lor sunt supuse supravegherii de către o ANS, care se asigură că măsurile SMS stabilite în cererea inițială sunt menținute în practică pe perioada de valabilitate a certificatului.

Dacă ANS descoperă că nu există neconformități, va trebui să se gândească cum să le abordeze. O metodă pentru evaluarea de către ANS a SMS în orice caz aparte este utilizarea unei capacități de management sau a unui model de maturitate care să ofere o metodă de evaluare a maturității SMS al unei organizații (vezi și *Ghidul agenției privind modelul de maturitate a managementului*).

În plus, în ANS din fiecare stat membru, trebuie să existe o strategie de supraveghere și planuri de supraveghere. Aceste documente sunt necesare potrivit metodei comune de siguranță cu privire la supraveghere. Strategia de supraveghere pune accentul pe prioritățile-cheie pentru ANS în supravegherea promovării și încurajării siguranței feroviare. Fiecare ANS trebuie, așadar, să aibă o idee clară despre localizarea riscurilor semnificative din sistemul feroviar și despre capacitatea de management a companiilor feroviare, ce va fi dedusă din activitatea de supraveghere, și trebuie să-și direcționeze resursele în consecință. Deși ANS poate investiga sau lua măsuri în orice domeniu ce intră în competența sa, aceasta trebuie, prin strategia sa și planurile sale de supraveghere, să aibă o țintă clară în care este necesar să acționeze. Prin urmare, este de așteptat ca cei care asigură supravegherea să vizeze anumite domenii și ca abordarea MMP să sprijine luarea deciziilor legate de măsurile ce trebuie luate în cazurile în care par să existe încălcări ale legii. În fine, strategia și planurile ANS trebuie să ia în considerare activitatea altor organisme de reglementare sau agenții de punere în aplicare, cum ar fi de exemplu poliția, în domeniul siguranței mediului sau al forței de muncă, după caz.

2.3 Analiza diferenței de risc

Pe durata activităților de supraveghere, ANS-urile trebuie să culeagă informații legate de pericole, de riscurile asociate și de adecvarea măsurilor de control. Acestea sunt folosite pentru a face o evaluare inițială a riscului efectiv comparativ cu nivelul riscului acceptat de legislație, de standarde sau de ghid (risc de referință). Diferența dintre această referință și nivelul la care se află organizația în practică reprezintă **„diferența de risc“**.

În funcție de diferența dintre realitate și poziția așteptată, dimensiunea relativă a acestei diferențe poate fi etichetată după cum urmează:

- **„Extremă“** înseamnă că există o lipsă semnificativă de conformitate cu cerințele legislației UE și/sau naționale. De exemplu, lipsa completă a controalelor de siguranță poate duce direct la un eveniment periculos, adică diferența de risc este mare. În schimb, acest lucru sugerează faptul că SMS nu a reușit să implementeze măsurile de control al riscurilor la mai multe niveluri sau că nu le-a luat deloc în considerare în procesul de evaluare a riscurilor.
- **„Substanțială“** înseamnă că există o lipsă semnificativă de conformitate cu cerințele legislației UE și/sau naționale, de exemplu, o neconformitate consecventă sau deliberată de a menține infrastructura interoperabilă autorizată în conformitate cu STI agreeate, probabil pentru avantaje economice. Aceasta ar putea afecta și performanța fie a materialului rulant, fie a infrastructurii și ar putea avea un impact asupra altor întreprinderi feroviare. Diferența de risc nu este la fel de mare ca în cazul celei extreme, dar este totuși semnificativă. Acest lucru ar putea sugera și faptul că SMS nu a luat suficient în considerare posibilele lacune în procesul său de evaluare a riscului.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

- **„Moderată“** înseamnă că există o variație la nivelul SMS care este inadecvată, însă aceste lacune nu sunt semnificative în contextul controlului riscurilor, și că este puțin probabil să aibă efecte negative asupra siguranței. De exemplu, pot exista componente folosite care, deși funcționează adecvat, nu respectă regulile de interoperabilitate sau accesibilitate. Nu se urmărește niciun avantaj competitiv; discrepanța a apărut ca urmare a controalelor neadecvate. Diferența de risc este relativ mică, iar implicațiile nu sunt suficient de mari pentru a provoca o mare îngrijorare. În cazul în care legislația națională o permite, ANS ar putea avea la dispoziție anumite sancțiuni pentru a impune măsuri corective.
- **„Marginală“** înseamnă că variația de la nivelul sistemului de management al siguranței este minoră și că poate fi ușor corectată. Problemele de conformitate cu legislația națională și europeană nu sunt semnificative. Diferența de risc nu este semnificativă, iar problemele care există pot fi ușor rectificate.

Diferența de risc poate fi utilizată în două moduri:

- În primul rând, pentru a decide care este modul de acțiune potrivit pe care ANS ar trebui să-l adopte pentru a se asigura că organizația este adusă în conformitate cu legea; și
- În al doilea rând, pentru a stabili dacă ar trebui luată o măsură de punere în aplicare permisă de legislația statului membru, cum ar fi urmărirea penală sau avizele.

În cazul în care există mai multe „diferențe de risc“ într-un anumit domeniu, acestea trebuie luate în considerare separat. În acest caz există două abordări posibile:

- Diferențele de risc pot fi tratate individual, ținând anumite măsuri spre fiecare diferență de risc dacă legislația națională îi conferă ANS suficientă competență în acest sens. De exemplu, ar fi posibilă emiterea unei scrisori pentru o diferență de risc moderată care impune măsuri de remediere sau îi cere organizației să elaboreze un plan de acțiune pentru rezolvarea problemei, în același timp, dacă există și o diferență de risc extremă în același domeniu, ar putea fi luate în considerare măsuri de punere în aplicare mai punitive, cum ar fi avizul de executare sau urmărirea penală.
- „Decalajele de risc” sunt colectate într-o anumită zonă și apoi se analizează acțiunile la cel mai înalt nivel. Această abordare presupune și că este elaborat un plan de acțiune care să abordeze deficiențele rămase la nivel inferior. De exemplu, există 5 „diferențe de risc”, iar trei dintre acestea sunt moderate, una este substanțială și una este extremă; în acest caz trebuie aplicată măsura pentru diferența de risc extremă, însă trebuie convenit împreună cu organizația în cauză un plan de acțiune încadrat în timp pentru abordarea tuturor celorlalte deficiențe identificate. Dacă există câteva diferențe de risc la nivel substanțial sau moderat, ar putea fi potrivit să se ridice diferența de risc la nivelul următor pentru a reflecta riscul general combinat și să se elaboreze din nou un plan de acțiune care să abordeze problemele de la nivel inferior. Totuși, trebuie avut grijă ca, dacă se face acest lucru, să se facă într-un mod proporțional și transparent, și nu într-un mod arbitrar.

În stabilirea riscului efectiv, cei care asigură supravegherea trebuie să-și întemeieze judecata pe informații legate de pericole și măsuri de control informate de competența lor, de formarea lor, de experiența lor, de îndrumările lor și de alte surse de informații relevante. Posibilitatea de prejudiciu este ceea ce informează decizia, nu ceea ce s-a întâmplat efectiv (dacă este cazul).

Pentru a determina riscul și, prin urmare, diferența de risc (adică diferența dintre riscul efectiv și riscul de referință) din perspectiva supravegherii, cea mai simplă abordare este să se utilizeze trei elemente de risc pentru a emite o judecată legată de risc. Cele trei elemente sunt consecința, probabilitatea și amploarea.

- **Consecința** este natura prejudiciului care s-ar putea întâmpla în condiții rezonabile;
- **Probabilitatea** este șansa ca evenimentul să se întâmple, ceea ce înseamnă evenimentul ce ar putea duce la vătămare, nu activitatea în sine;
- **Amploare** înseamnă numărul de persoane ce ar putea fi afectat sau mărimea prejudiciului cauzat.

Când se asigură supravegherea, trebuie recunoscut faptul că anumite măsuri de control pot fi instituite pentru a: atenua consecința sau amploarea unui eveniment; aborda probabilitatea ca un eveniment să se întâmple sau abordarea tuturor celor trei. Diferența dintre suma concluziilor judecăților despre cele trei elemente în realitate și poziția de referință (adică poziția în care s-ar afla o organizație dacă ar aplica toate măsurile de control prevăzute în legislație, în standarde și în orientări) reprezintă diferența de risc. Acest lucru înseamnă că ANS-urile care asigură supravegherea trebuie să aibă o idee clară despre standardul care este de așteptat să fie implementat și că sunt capabile să îl compare cu realitatea pentru a stabili diferența de risc.

În termeni generali, ar trebui să fie de așteptat un nivel mai înalt de punere în aplicare atunci când starea referinței, legislației, standardului sau a orientărilor este bine cunoscută și stabilă, iar organizația funcționează cu mult sub aceasta.

Unele cerințe legale sunt în mare parte de natură administrativă și nu au un impact direct asupra riscurilor. Pentru aceste tipuri de aspecte, în cazul cărora acordurile juridice ale statelor membre permit acest lucru, de obicei nu este adecvat să se urmărească în justiție organizația care încalcă legea sau să se transfere un dosar către o autoritate de urmărire penală, deși pot fi impuse alte sancțiuni. Sancțiunile disponibile înainte de luarea în considerare a urmăririi penale vor varia de la un stat membru la altul, dar ar putea include, de exemplu, o notificare oficială care să impună remedierea deficienței într-un anumit interval de timp sau restricționarea activităților operatorului. În cazurile în care urmărirea penală este adecvată, iar acest lucru este permis de sistemul juridic al statelor membre, va exista, de obicei, o combinație între nivelul ridicat de risc și neîndeplinirea gravă a cerințelor unui standard explicit sau clar definit, care este bine cunoscut și evident.

În cazul în care incidentul care a generat posibila executare implică un eșec personal în a respecta o normă administrativă sau o procedură creată în temeiul legislației UE dar există, de asemenea, deficiențe organizaționale mai ample. Ar trebui să fie neobișnuit ca o constrângere să aibă loc numai împotriva persoanei respective, cu excepția cazului în care există dovezi că persoana respectivă în mod deliberat și cu bună știință nu urmează procedura corespunzătoare. ANS care au competența de a urmări penal persoanele ar trebui să fie conștiente de faptul că urmărirea penală a unei persoane fără a analiza întreaga situație în ceea ce privește organizația ar însemna că deficiențele la nivel ridicat al sistemelor de management al siguranței pot fi omise. Există riscul ca incidentul să fie repetat de o altă persoană în viitor.

Atunci când analizează posibile acțiuni, ANS ar trebui să ia în considerare o serie de factori. Acestea pot include factori care reduc probabilitatea unei acțiuni din partea ANS sau care ar putea reduce acțiunile

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

întreprinse. În mod alternativ, acești factori ar putea include aspecte care contribuie la creșterea gradului de severitate al acțiunii ANS sau al tipului acesteia. Factorii care ar putea acționa pentru a atenua sau a spori acțiunea care trebuie luată în considerare în raport cu organizația care face obiectul executării și care ar putea, prin urmare, să afecteze acțiunile care urmează să fie întreprinse de ANS includ, dar nu se limitează la:

- *Istoricul incidentului respectiv;*
- *Punerile în aplicare anterioare relevante, inclusiv de către alte organisme de reglementare, de exemplu de către poliția națională;*
- *Avertismentele și avizele anterioare, chiar și atunci când se referă la mai multe neconformități minore (administrative);*
- *Dacă s-a urmărit în mod deliberat un avantaj economic prin nepunerea în aplicare a legilor sau a cerințelor în materie de siguranță;*
- *Nivelul prejudiciului efectiv;*
- *Istoricul inspecției anterioare; și*
- *Standardul de conformitate general din cadrul organizației.*

Alte aspecte strategice pe care le poate lua, de asemenea, în considerare ANS pentru a decide cu privire la posibilele măsuri de punere în aplicare includ măsura în care acțiunea:

- *Este în interesul public;*
- *Este necesară pentru protejarea grupurilor vulnerabile (de ex. copii sau bătrâni);*
- *Duce la conformitate susținută;*
- *Are un efect asupra altor organizații din cadrul sau din afara sectorului feroviar; și*
- *Va duce la stingerea diferenței de risc și la atingerea referinței.*

Nota: nicio dispoziție a alineatelor anterioare nu limitează capacitatea autorităților naționale de siguranță de a lua măsuri de punere în aplicare în limitele competențelor și responsabilităților sale juridice. Factorii de mai sus sunt aspecte pe care ANS le poate lua în considerare dacă sistemul juridic din statul membru permite acest lucru.

În urma evaluării, ANS trebuie să abordeze următoarele principii atunci când ajunge la o concluzie cu privire la punerea în aplicare:

- *Măsura de punere în aplicare propusă tratează riscurile în ordinea priorităților, tratând în primul rând riscurile cele mai mari ?*
- *Cauza riscului a fost abordată de măsura de punere în aplicare propusă?*
- *Lacunele imediate în controlul riscului sau în respectarea legii au fost rezolvate de măsura de punere în aplicare propusă?*
- *Problemele fundamentale sunt abordate de măsura de punere în aplicare propusă?*
- *Problemele au fost analizate suficient la nivel organizațional mai degrabă decât la nivel personal?*



Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0

Tabelul de mai jos reprezintă un ghid de luare a deciziilor. Nu este un arbitru absolut pentru măsura corectă de luat în orice situație dată, ANS trebuie, de asemenea, să ia în considerare modul în care orice acțiune luată poate fi pusă în aplicare în contextul sistemului juridic în vigoare în statul membru respectiv.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0

<i>Abaterea de la cerințele legale incluse în SMS</i>	<i>Diferența de risc inițială</i>	<i>Așteptarea inițială privind punerea în aplicare</i>	<i>Legislația națională aplicată pentru a aborda riscul de siguranță</i>	<i>Măsuri posibile cu privire la certificatul unic de siguranță / autorizația de siguranță</i>
		<i>Măsura de atenuare a riscului Dacă da, treceți direct la Diferența de risc rezultantă.</i>		
Contravenție	Extremă	Nu	Da	Revocare (Consultați ERA cu motive dacă Certificarea se realizează de către ERA ca SCB)
		Da	Da	Nicio măsură cu privire la Certificatul de siguranță ERA notificată despre orice măsură luată de ANS cu organizația în cauză dacă ERA este SCB
	Substanțială	Nu	Da	Restricționare (Consultați ERA cu motive dacă Certificarea se realizează de către ERA)
		Da	Nu	Nicio măsură cu privire la Certificatul de siguranță ERA notificată despre orice măsură luată de ANS cu organizația în cauză dacă ERA este SCB
	Moderată	Nu	Da	Nicio măsură cu privire la Certificatul de siguranță. (ERA notificată despre orice măsură luată de ANS cu organizația în cauză dacă ERA este SCB, cu motive)
		Da	Nu	Nicio măsură cu privire la Certificatul de siguranță
	Marginală	Nu	Dacă este necesar	Nicio măsură cu privire la Certificatul de siguranță
		Da	Nicio măsură	Nicio măsură cu privire la Certificatul de siguranță

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.



Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.0

Niciuna	Niciuna	Nu	Nu	Nicio măsură
---------	---------	----	----	--------------

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Unde:

În **prima coloană**, contravenție înseamnă o încălcare a legii. Așadar, punctul de pornire este că a existat o încălcare a legislației (fie cea națională, fie cea a UE, fie amândouă).

În **a doua coloană**, diferența de risc inițială înseamnă diferența dintre nivelul de risc acceptat de legislație, standarde sau orientări (unde acestea sunt folosite ca bază a conformității cu legea) pentru activitatea analizată și poziția efectivă a riscului în practică, **înainte** ca orice măsură să fie luată pentru atenuarea riscului. Dimensiunea relativă a acestei diferențe este etichetată „Extremă”, „Substanțială”, „Moderată” sau „Marginală”, în funcție de diferența dintre realitate și poziția așteptată.

În **a treia coloană**, ANS încearcă să remedieze decalajul de risc identificat. ANS va încerca să determine organizația implicată să soluționeze problema. Fie organizația va face ceva pentru a soluționa sau reduce riscul imediat, caz în care răspunsul este „da” sau nu va face nimic, caz în care răspunsul este „nu”. Ar trebui remarcat faptul că este de datoria ANS să se asigure că acțiunea propusă de organizație este suficientă sau nu. În cazul în care acestea nu există, acestea pot utiliza în continuare modelul pentru a spori posibilele măsuri de executare.

În **a patra coloană**, ANS aplică legislația națională aplicată pentru a aborda riscul de siguranță, ceea ce înseamnă că ANS își exercită capacitățile pe care le are pentru a aborda deficiențele de la nivelul prevederilor legale naționale în materie de siguranță. Acest lucru înseamnă și că ANS abordează deficiențele în conformitate cu prevederile europene, acolo unde acestea au fost transpuse în legislația națională. În cazul în care Legislația națională o permite, acest lucru va însemna și ANS care realizează sau inițiază urmărirea penală sau care trimite cauza în fața procurorilor generali, acolo unde este cazul. Așadar, și aici răspunsul poate fi „da” sau „nu”.

A cincea coloană abordează răspunsul la întrebarea legată de ce trebuie făcut cu certificatul de siguranță al solicitantului. Așadar, la modul general, dacă solicitantul nu cooperează, iar ANS a fost nevoită să aplice legea națională pentru a aborda o diferență de risc extremă, este adecvat să se ia în considerare revocarea sau restricționarea certificatului unic de siguranță sau a autorizației de siguranță.

Revocarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță este răspunsul adecvat în cazul în care o organizație nu gestionează deloc bine riscurile și periclitează foarte mult publicul călător sau alte persoane. Aceasta ar fi o diferență de risc extremă. Revocarea unui certificat creează și probleme deoarece acest lucru înseamnă că serviciul feroviar va fi oprit. Prin urmare, se consideră că revocarea este un act care ar trebui să aibă loc numai în cazul în care toate celelalte soluții sau opțiuni de punere în aplicare au eșuat, sau, în cazul în care se așteaptă ca aceste soluții să nu ducă la rezultatul dorit.

În cazul restricționării unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, va fi nevoie să se specifice foarte clar obiectul restricției și orice condiții ce trebuie îndeplinite pentru ca aceasta să fie ridicată. De exemplu, ar putea fi potrivită restricționarea unei societăți de navlu de la transportarea de bunuri periculoase (TGD) dacă aceasta nu a putut demonstra că a respectat pe deplin legislația UE referitoare la

transportul TGD. Prin urmare, acest lucru ar însemna că odată ce organizația poate demonstra conformitatea, aceasta poate solicita un certificat actualizat pentru ridicarea restricției.

În orice caz practic, cum ar fi în exemplele oferite în Anexa 2, ANS va trebui să ia în considerare o serie de factori atenuanți sau agravanți în luarea deciziilor sale cu privire la măsura ce va fi luată. Acești factori includ, printre altele:

- *Istoricul de siguranță al organizației;*
- *Dacă alții din afara controlului organizației feroviare au fost mai răspunzători decât organizația în sine de eveniment, de exemplu în cazuri cum ar fi incursiunile pe calea ferată;*
- *Dacă organizația a primit vreodată sfaturi de la ANS sau dacă ANS a luat vreodată măsuri împotriva sa în trecut în domenii înrudite cu cel în care a avut loc evenimentul;*
- *Dacă organizația a urmărit avantaje economice prin neglijarea cerințelor de securitate și a responsabilităților sale de management prevăzute în SMS;*
- *Ce este răul real sau potențial ar fi putut fi;*
- *Atitudinea organizației, adică este proactivă în încercarea de a îndrepta situația sau, dimpotrivă, este clar că problemele de siguranță nu sunt de mare importanță pentru aceasta.*

ANS poate lua în considerare o serie de factori strategici în deciderea măsurilor de punere în executare, dacă este cazul, pentru a pune în balanță autoritatea pe care o are pentru a acționa împreună cu responsabilitățile sale juridice. Acestea includ, dar nu se limitează la:

- *Probleme societale și politice,*
- *Cultura siguranței în organizație și viteza cu care aceasta poate corecta defectul/neconformitatea,*
- *Interesul public,*
- *Impactul modului de acțiune propus asupra companiei și a societății ca întreg din punctul de vedere al exemplului pe care îl dă, precum și efectul pe care îl va avea asupra capacității organizației de a continua să funcționeze.*

ANS poate lua rezultatul din tabel ca valoare orientativă pentru probabilitatea de punere în aplicare și poate aplica apoi factorii de mai sus pentru a-și asista judecățile în orice caz particular pentru a ști ce măsuri să ia.

Deoarece orice decizie luată de ANS trebuie justificată și comunicată organizației (principiul transparenței), se recomandă insistent ca motivele de schimbare a abordării să fie înregistrate în raport la situația care a dus la propunerea de a lua sau nu măsuri legale sau de a începe sau nu urmărirea penală.

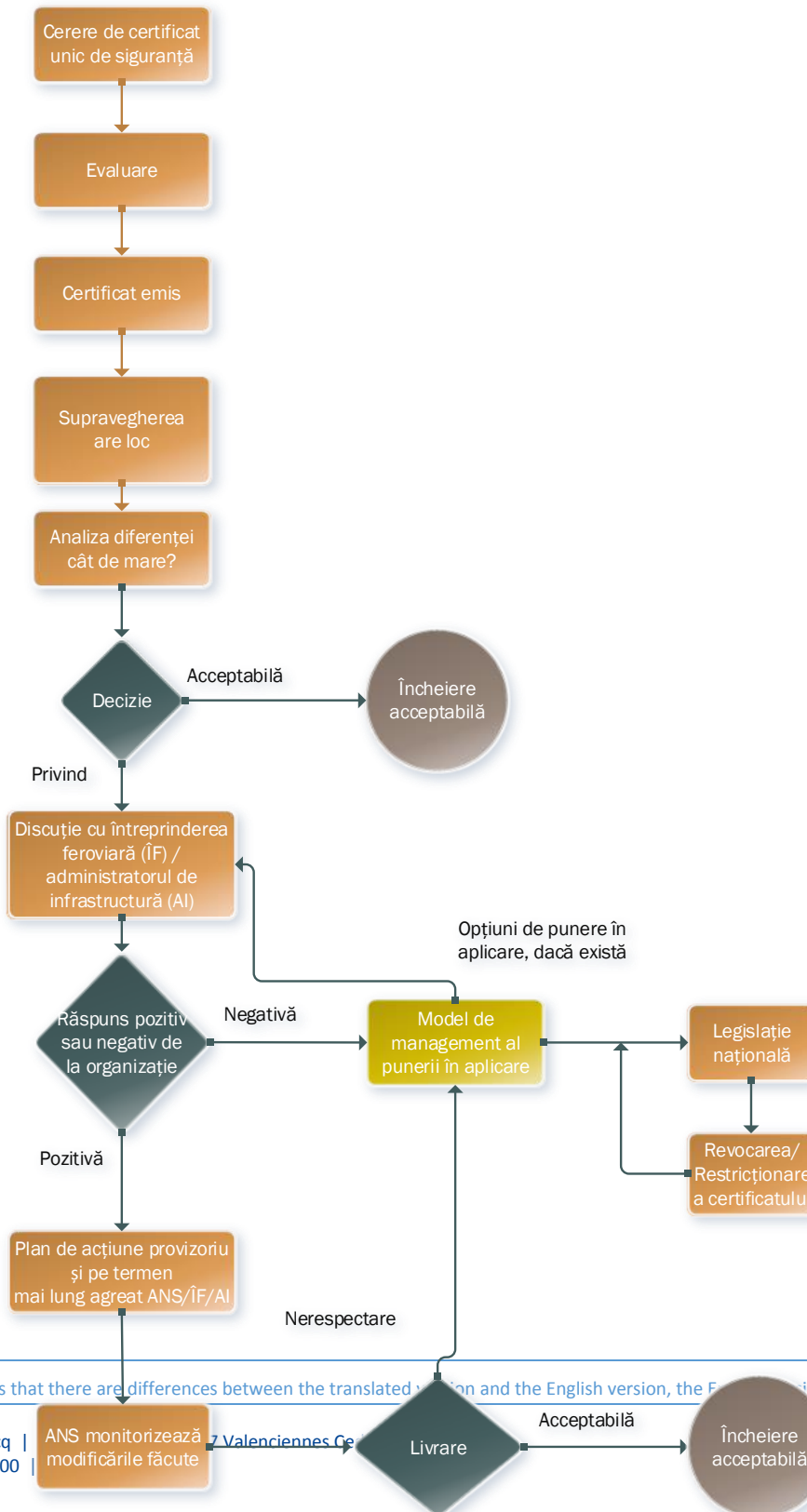


Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

Anexa 1 – Diagramă

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.



Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Anexa 2 – Exemple

Exemplul 1: Contravenție - Diferență de risc „extremă“

O întreprindere feroviară declară că SMS său cuprinde un program detaliat de instructaj și management al șoferilor ce presupune utilizarea de simulatoare, utilizarea proactivă a dispozitivelor de înregistrare a datelor despre trenuri și supravegherea activităților șoferilor de către administratorul acestora.

Activitățile de supraveghere au revelat faptul că simulatorul nu mai funcționează de câteva luni, nu s-au utilizat date descărcate din dispozitivele de înregistrare pentru monitorizarea comportamentului șoferilor în ultimele 6 luni. Din cauza unor îmbolnăviri și a unor pensionări, supravegherea comportamentului șoferilor de către administratorul acestora fie nu s-a efectuat, fie s-a situat în afara limitelor temporale stabilite în standardul organizațional aferent.

În plus, s-a observat că a existat un influx de șoferi noi în organizație și că numărul de incidente cauzate de șoferi, de depășirea semnalelor de pericol (DSP), de trecerile peste stații și de incidentele cauzate de deschiderea ușilor a cunoscut o creștere în perioada respectivă, ducând la activitatea de supraveghere.

Conform tabelului, diferența de risc este „extremă“ deoarece, în primul rând, există dovezi clare privind proasta gestionare a competenței șoferilor. În al doilea rând, există o legătură clară și crescândă între proasta gestionare a activității șoferilor și creșterea numărului de incidente de siguranță din vina șoferilor. ANS trebuie să ia măsuri legale pentru a aborda această situație împreună cu întreprinderea feroviară. Având în vedere gravitatea numărului crescut de incidente, dimensiunea diferenței de risc este evident mare.

În acest caz, este probabil ca un incident care ar putea implica multiple decese este în pericol de a se produce dacă situația nu este soluționată. ANS care efectuează supravegherea ar trebui să ia în considerare măsuri de punere în aplicare pentru incapacitatea de a controla riscurile privind personalul organizațiilor, pasageri și alte persoane, în cazul în care legislația din statul membru permite acest lucru. Acțiunea de asigurare a respectării legislației ar putea să includă cerința formală ca ANS să solicite în mod oficial printr-o scrisoare sau un preaviz ca deficiențele să fie remediate în conformitate cu un plan de acțiune legat de o perioadă de timp. În cazul în care deficiențele și riscurile asociate sunt suficient de grave, acest lucru ar putea include, de asemenea, urmărirea penală sau sesizarea unui procuror. În cazul în care, în urma acțiunii ANS de îmbunătățire a situației, există încă aspecte semnificative care nu au fost rectificate, ANS poate decide să revoce certificatul unic de siguranță sau autorizația de siguranță sau să sesizeze Agenția (cu motivele pentru care o astfel de acțiune este necesară), în cazul în care aceasta este organismul de certificare a siguranței. În cazul în care întreprinderea feroviară acționează în vederea corectării deficiențelor, ANS poate concluziona că o restricție (cum ar fi limitarea perioadei de valabilitate) a certificatului unic de siguranță este adecvată până când poate fi satisfăcută de faptul că organizația poate menține controlul asupra situației și/sau ANS poate aplica legislația națională ca măsură punitivă.

Exemplul 2: Contravenție - Diferență de risc „substanțială“

Un administrator de infrastructură declară că are pus la punct un sistem de administrare a competențelor care abordează cerințele de competență pentru personalul propriu și cel contractat ce realizează lucrări în numele său. Pe hârtie, sistemul pare să fie complet. Totuși, vizitele pe teren arată că există personal

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.



Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

subcontractat de contractantul principal care nu este acoperit de sistemul de administrare a competențelor. Investigația utilizării acestor subcontractanți arată că aceștia sunt utilizați pe larg și că mulți dintre ei nu au în realitate competențele pe care ar trebui să le aibă. Prin urmare există dovezi ale unei slabe activități de menținere a calității, unele lucrări trebuind să fie refăcute. Unele dintre activitățile în discuție sunt critice pentru siguranță. Aici diferența de risc este „substanțială” dacă administratorul de infrastructură acționează în sensul abordării problemelor fie pe cont propriu, fie după ce a fost informat oficial de ANS despre necesitatea de a face acest lucru, atunci legislația națională poate fi aplicată ca sancțiune punitivă, însă nu ar fi de așteptat să fie luate măsuri cu privire la autorizația de siguranță. În cazul în care administratorul de infrastructură nu acționează conform așteptărilor pentru a corecta deficiențele, s-ar aplica legislația națională, iar ANS ar trebui să analizeze dacă este potrivit să restricționeze autorizația de siguranță.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Exemplul 3: Contravenție - Diferență de risc „moderată“

O întreprindere feroviară are un proces de evaluare a riscurilor care pe hârtie pare să fie cuprinzător, iar personalul pare să fie implicat în acesta și să-l înțeleagă. În cursul auditului/inspecției, devine însă evident că procesul de evaluare a riscurilor nu este aplicat cum trebuie deoarece măsurile de control identificate în evaluările riscurilor nu au fost toate implementate din cauza punctelor slabe ale verificării procesului. Consecințele acestei neaplicări nu sunt deosebit de grave deoarece riscurile care nu au fost atenuate nu sunt cele semnificative.

Parcurgând tabelul, se poate observa că există o contravenție, iar diferența de risc este aici moderată deoarece, deși procesul de evaluare a riscurilor nu a funcționat corect, consecințele nu sunt grave. Prin urmare, în acest caz, decizia privind măsurile ce trebuie luate este marginală și poate depinde de opțiunile de punere în aplicare aflate la dispoziția unei ANS. Pentru unele ANS-uri poate fi adecvată o scrisoare de punere în aplicare sau un aviz de executare pentru a rectifica problemele procesului de evaluare a riscurilor, în special dacă nu există probe istorice ale unor probleme similare în cadrul aceleiași organizații. Problemele legate de procesul de evaluare a riscurilor în cadrul organizației ar putea necesita o modificare a SMS, care ar putea fi nevoie să fie notificată ANS.

Exemplul 4: Deloc - Diferență de risc „deloc“

O întreprindere feroviară are un proces pentru întreținerea capitalului său rulant. Auditul/Inspecția arată că procesul este pus la punct, iar personalul interviuat își înțelege rolurile și responsabilitățile prevăzute în acesta. Investigarea incidentelor nu scoate în evidență niciun incident ce ar putea fi atribuit proastei întrețineri sau o înțelegere greșită a unui proces de întreținere. Parcurgând tabelul, se observă că nu există nicio diferență de risc, prin urmare ANS nu trebuie să ia nicio măsură.