



SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM w przedsiębiorstwach kolejowych

Luty 2008



Wiesław Jarosiewicz

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOEGO

Podstawowym dokumentem uprawniającym:

przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest **certyfiakat bezpieczeństwa**

zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową jest **autoryzacja bezpieczeństwa**,

Z powyższych obowiązków zwolnieni są zarządcy, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej do prowadzenia własnych przewozów towarowych.

Również zwolnieni są przewoźnicy kolejowi wykonujący wyłącznie przewozy po tych liniach.

świadectwo bezpieczeństwa obowiązani są uzyskać wymienieni wyżej zarządcy i przewoźnicy oraz użytkownicy bocznic kolejowych.

SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Safety Management Systems (SMS)

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi, aby uzyskać autoryzację lub certyfikat bezpieczeństwa obowiązani są opracować **SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM**.

System ten powinien być dostosowany do warunków danego przewoźnika lub zarządcy.

System ten ma zapewnić:

- zgodność z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa i z wymaganiami bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI,
- spełnianie wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) – planowane przyjęcie 1.05.2008 r.,
- stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) – planowane przyjęcie 1.05.2009 r.

Podstawy formalne

Dyrektywa dot. bezpieczeństwa kolei wspólnotowych 2004/49/WE

Dyrektywy dot. interoperacyjności: 96/48/WE i 2001/16/WE

Dyrektywa zmieniająca dyr. dot. interoperacyjności 2004/50/WE

Rozporządzenie KE 653/2007 w sprawie wspólnego wzoru certyfikatów europejskich

Wspólne metody bezpieczeństwa - wytyczne

Krajowe akty transponujące prawo wspólnotowe dotyczące sektora kolejowego, w szczególności:

ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

oraz

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006r. w sprawie **sposobu uzyskiwania certyfikatu bezpieczeństwa**
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie **systemu zarządzania bezpieczeństwem** w transporcie kolejowym
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007r. w sprawie **warunków oraz trybu wydawania oraz cofania autoryzacji, certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa**

DEFINICJE

Dokumenty Parlamentu Europejskiego i Rady, a m.in. Dyrektywa 2004/49/WE wprowadziły następujące nowe ustalenia i pojęcia:

System zarządzania bezpieczeństwem – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa,

Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka,

Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie sposobów oceny: poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa,

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.

Artykuł 9 Dyrektywy 2004/49/WE

Zarządcy infrastruktury oraz przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają swoje **systemy zarządzania bezpieczeństwem**

w celu zapewnienia, że system kolejowy:

- zdolny spełniać przynajmniej CST (-wspólne wymagania bezp.),
- **jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa** i z wymaganiami dot. bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI,
- oraz że mają zastosowanie właściwe CSM (– wspólne metody oceny).

System zarządzania bezpieczeństwem musi spełniać wymagania załącznika III ww. dyrektywy, dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków realizowanej działalności,

w tym należy dokonać analizy i oceny ryzyk związanych z działalnością zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, łącznie z dostarczaniem im usługami utrzymania i dostawą materiałów oraz zaangażowaniem podwykonawców.

Wymagania wobec systemu zarządzania bezpieczeństwem

Wszystkie właściwe części systemu zarządzania bezpieczeństwem muszą być **udokumentowane**, w szczególności musi być opisany rozkład odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego.

Dokumentacja musi wskazywać jak kierownictwo panuje nad działalnością na różnych poziomach zarządzania, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na tych poziomach, oraz jak jest zapewniane ciągle doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Ponadto przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury – według wymagań Europejskiej Agencji Kolejowej – powinni wyznaczyć osobę posiadającą wiedzę w zakresie systemu kolejowego i która będzie koordynować system zarządzania bezpieczeństwem na szczeblu kierowniczym.

SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM powinien zawierać:

wg rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r.

1. Programy poprawy bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego określające ich cele w tym zakresie, oraz ilościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa,
2. Opisy procedur, jakie wdrożono w przedsiębiorstwie w programach poprawy bezpieczeństwa,
3. Procedury osiągania standardów technicznych określonych w:
 - TSI, lub / i w:
 - krajowych przepisach bezpieczeństwa,
 - decyzjach władzy bezpieczeństwa,
4. Metody przeprowadzania oceny ryzyka i nadzoru nad ryzykiem,
5. Ryzyko społeczne oraz ryzyko działalności osób trzecich,
6. Procedury zapewniające, że wypadki, incydenty i zagrożenia będą zgłaszane, badane i analizowane oraz będą podejmowane niezbędne środki profilaktyczne,
7. Określenie programów szkolenia personelu,
8. Okresowe wewnętrzne audyty systemów zarządzania bezp.

Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

- 1. Programy poprawy bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego określające ich cele w tym zakresie, ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, sposób przekazania pracownikom przedsiębiorstwa informacji zawartych w programie.*

Programy te powinny zawierać zbiór działań, które dane przedsiębiorstwo powinno prowadzić, aby osiągnąć określony poziom bezpieczeństwa. Poziom ten powinien zakładać poprawę bezpieczeństwa, a co najmniej utrzymanie obecnego stanu. Po ustaleniu przez ERA stopniowo wprowadzane będą wspólne wymagania bezpieczeństwa - CST

2. Opis procedur jakie wdrożono lub należy wdrożyć w przedsiębiorstwie dla osiągnięcia celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa zapewniających zgodność uzyskanych efektów z TSI, przepisami krajowymi dotyczącymi bezpieczeństwa i decyzjami Prezesa UTK dotyczącymi bezpieczeństwa.

Opracowane procedury powinny określać metody i tryb wdrażania zaplanowanych działań.

Procedury te powinny określać również wykonawców poszczególnych zadań, pracowników nadzoru oraz osoby odpowiedzialne za wykonania (realizację) przyjętych w programie zadań.

- 3. Szczegółowe opisy procedur i metod dokonywania w przedsiębiorstwie oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej, oraz oceny nadzoru nad oceną ryzyka przy dotychczasowych warunkach, jak również gdy zastosowano nowy rodzaj urządzeń lub materiału powodującego powstanie nowego ryzyka, które dotychczas nie występowało.***

Przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury powinien ustalić katalog wydarzeń i zagrożeń, które utrudniają prowadzenie działalności eksploatacyjnej oraz stanowią istotne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Opracowane procedury powinny również obejmować konieczne działania dla kontrolowania i stopniowego ograniczania występujących wydarzeń i zagrożeń.

Przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury musi być przygotowany do rozpoznania wszystkich rodzajów ryzyka związanego z jego działalnością.

Należy uwzględnić następujące rodzaje ryzyka:

ryzyko bezpośrednie – jest to ryzyko powstałe bezpośrednio wskutek działalności przewoźnika lub zarządcy infrastruktury; w przypadku takiego ryzyka organizacja może zastosować środki nadzoru ryzyka ponieważ ma bezpośrednią i wyłączną kontrolę,

ryzyko wspólne - jest wspólnym ryzykiem powstającym wskutek zadań lub działań między różnymi uczestnikami zajmującymi się prowadzeniem systemu kolejowego (przewoźnik, zarządca, wykonawca itd..)

Dla zapewnienia spójnej kontroli wspólnego ryzyka konieczna jest współpraca uczestników.

Powinny istnieć umowy opisujące sposoby współpracy i postępowania ze wspólnym ryzykiem, w tym zadania i obowiązki poszczególnych organizacji w procesie.

ryzyko stron trzecich – dotyczy to działalności stron trzecich, które nie są bezpośrednio związane z działaniami systemu kolejowego.

Przewoźnicy i zarządcy powinni rozpoznać potencjalne ryzyko z udziałem stron spoza systemu kolejowego i podjąć odpowiednie środki nadzoru w celu ograniczenia powiązanego ryzyka.

4. Systemy i programy szkolenia pracowników związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i przewozem towarów niebezpiecznych.

Szkolenie pracowników w tych sprawach określają:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (z późn. zm.)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie egzaminu dla kandydatów na doradców i dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych (z późn. zm.)

5. Zapewnienie prawidłowego dostępu do informacji związanych z bezpieczeństwem w ramach przedsiębiorstwa oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego na określonej infrastrukturze.

Dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem w ramach zarządcy lub przewoźnika powinien zostać ustalony systemowo i dotyczyć różnych form, takich jak biuletyny, szkolenia, pouczenia itp.

Natomiast wymiana informacji pomiędzy różnymi uczestnikami związanymi z przewozami powinno dotyczyć zakresu koniecznych informacji, sposobów ich przekazywania oraz osób odpowiedzialnych za prawidłową realizację tego zadania.

6. Procedury zgłoszenia i dokumentowania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów zapewniające, aby wszystkie były zgłaszane i badane.

Powyższą sprawę reguluje rozporządzenie Ministra transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.

W systemie zarządzania bezpieczeństwem powinny być opisane procesy i procedury wdrażające postanowienia rozporządzenia Ministra Transportu.

7. Okresowe wewnętrzne audyty systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Dyrektywa 2004/49/WE o bezpieczeństwie kolei, w Załączniku III nakazuje przeprowadzenie „okresowych wewnętrznych audytów” – dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem.

– wymagania ERA:

System zarządzania bezpieczeństwem, w tym stosowane przez przewoźników i zarządców infrastruktury procesy i procedury związane z bezpieczeństwem powinny być poddane należyтым audytom

Wewnętrzne audyty powinny być przeprowadzane z określeniem częstotliwości, trybu i zakresu na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

TERMINY AUTORYZACJI I CERTYFIKACJI

Rozporządzenie Komisji Europejskiej Nr 653/2007 z 13 czerwca 2007 r. w artykule 6 stanowi, że:

- wszystkie certyfikaty (świadectwa) bezpieczeństwa wydane zgodnie z Dyrektywą 2001/14/WE zastępuje się certyfikatami bezpieczeństwa, które zostaną wydane na podstawie Dyrektywy 2004/49/WE oraz w.w. rozporządzenia, najpóźniej w terminie do dnia 1 stycznia 2011 r.

Natomiast zmiana z 19 września 2007 r. do ustawy o transporcie kolejowym postanawia, że:

- zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi posiadający świadectwa bezpieczeństwa są obowiązani w terminie do 30 czerwca 2010 r. wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa.

Zarządcom i przewoźnikom, którzy są obowiązani wystąpić o wydanie odpowiednio autoryzacji bezpieczeństwa albo certyfikatu bezpieczeństwa

- świadectwa bezpieczeństwa zachowują ważność do dnia wydania tych dokumentów, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2010 r.

AUTORYZACJA BEZPIECZEŃSTWA

AUTORYZACJĘ BEZPIECZEŃSTWA dla zarządcy infrastruktury wydaje Prezes UTK na wniosek zarządcy, po potwierdzeniu akceptacji:

systemu zarządzania bezpieczeństwem,

wewnętrznych regulacji w celu spełnienia przez zarządcę wymagań niezbędnych do projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Autoryzacja bezpieczeństwa wydawana jest na okres 5 lat.

W przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze kolejowej, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa bezzwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK.

Wówczas autoryzacja bezpieczeństwa bezzwłocznie powinna być aktualizowana w całości lub w części.

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA

Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa na okres 5 lat i przedłużany jest co 5 lat na wniosek przewoźnika kolejowego.

Certyfikat bezpieczeństwa składa się z dwóch części (art.. 10 dyrektywy):

część A - CERTYFIKAT EUROPEJSKI potwierdza zatwierdzenie przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem i będzie uznawana w całej Wspólnocie

część B – CERTYFIKAT KRAJOWY potwierdza zgodność z przepisami krajowymi i podlega dodatkowej certyfikacji w każdym Państwie Członkowskim.

Certyfikat ten może obejmować całą sieć Państwa Członkowskiego lub tylko jego określoną część.

Prezes UTK informuje Europejską Agencję Kolejową o certyfikatach bezpieczeństwa – część A, oraz wydanych częściach B.

Prezes UTK może cofnąć lub dokonać zmiany odpowiedniej części certyfikatu bezpieczeństwa
O decyzji cofnięcia krajowych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK powiadamia władze bezpieczeństwa innego państwa, które wydało certyfikat bezpieczeństwa – część A.

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA DLA KRAJOWEGO PRZEWOŹNIKA

wydaje się na wniosek przewoźnika kolejowego zawierający nazwę przedsiębiorstwa, siedzibę i adres i dołącza się:

- odpis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej,
- kopię zaświadczenia o statystycznym numerze REGON,
- kopię decyzji o nadaniu numeru podatkowego NIP,
- kopię licencji, o której mowa w art. 43 ustawy,
- **certyfiakat bezpieczeństwa w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem,**
- kopię umowy z zarządcą infrastruktury na dostęp do sieci kolejowej, z określeniem linii kolejowych, na których będzie prowadzona działalność gospodarcza, a w przypadku przewozu rzeczy – ze wskazaniem ich rodzaju,

c.d.

- wykaz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydawanych przez Prezesa UTK – na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe
- oświadczenie, o posiadaniu świadectw sprawności technicznej,
- oświadczenie, że osoby bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe
- spełniają warunki określone w przepisach Unii Europejskiej i przepisach krajowych,
- wykaz wewnętrznych regulacji określających warunki techniczne oraz zasady
- i wymagania związane z eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych,
- polisę ubezpieczeniową od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem osób i rzeczy.

Dziękuję za uwagę

