

SCENARIUSZ

oceny zmiany

dla zmiany polegającej na wprowadzeniu nowej kategorii personelu kolejowego jako zmiany mającej wpływ na eksploatację i utrzymanie

Wstęp

Proces oceny zmiany, rozumiany jako ustalenie, czy zmiana wpływa na bezpieczeństwo, określenie jej znaczenia (dla zmian wpływających na bezpieczeństwo) oraz analiza ryzyka (dla zmian uznanych za znaczące), przebiega w kilku opisanych poniżej krokach.

Przedstawiony scenariusz opiera się na uproszczonym opisie podmiotu i w procesie zarządzania ryzykiem uwzględnia jedynie wybrane dane i informacje, w tym zagrożenia. Wdrażając w działaniach praktycznych zaproponowane w scenariuszu rozwiązania, należy uwzględnić specyficzne, rzeczywiste warunki i cechy systemu kolejowego podmiotu, dla którego mają być one zastosowane.

1 Ocena wpływu zmiany na bezpieczeństwo

Ocenę wpływu zmiany na bezpieczeństwo należy przeprowadzić w sposób opisany szczegółowo w publikacji Urzędu Transportu Kolejowego pt. „Ekspertyza dotycząca praktycznego stosowania przez podmioty sektora kolejowego wymagań wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka (CSM RA) opracowana w formie przewodnika”, dostępnej na stronie [utk.gov.pl](https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/system-zarzadzania-bezp/przewodniki-dotyczace-c) w zakładce:

<https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/system-zarzadzania-bezp/przewodniki-dotyczace-c>.

Podmiot – jako przewoźnik – kolejowy w związku z planowanym rozszerzeniem działalności zamierza zatrudnić personel w nowej grupie zawodowej, która dotychczas u niego nie występowała.

2 Ocena znaczenia zmiany

Ocenę znaczenia zmiany według kryteriów wymienionych i opisanych w art. 4 CSM RA należy przeprowadzić w sposób opisany szczegółowo w publikacji Urzędu Transportu Kolejowego pt. „Ekspertyza dotycząca praktycznego stosowania przez podmioty sektora kolejowego wymagań wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka (CSM RA) opracowana w formie przewodnika”, dostępnej na stronie [utk.gov.pl](https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/system-zarzadzania-bezp/przewodniki-dotyczace-c) w zakładce wskazanej powyżej w pkt. 1.

2.2 Wstępna definicja zmiany

Zmiana dotyczy planowanego zatrudnienia personelu na nowym stanowisku kolejowym, tj. „kierownik pociągu”. Podmiot dotychczas prowadził zarówno przewozy towarowe, jak i osobowe, jednak w przewozach pasażerskich dostarczał jedynie usługę trakcyjną, zapewniając pojazdy trakcyjne oraz drużyny trakcyjne (maszynistów i tam, gdzie to uzasadnione, również pomocników maszynisty).

Podmiot nie zatrudniał dotychczas kierowników pociągów, gdyż nie było takiej potrzeby.

Podmiot jest od strony formalnej w pełni przygotowany do rozpoczęcia realizacji nowego zakresu działalności, w oczekiwaniu na decyzję organizatora przewozów wstrzymywał się jednak z zatrudnianiem personelu na stanowisko „kierownik pociągu” z uwagi na związane z tym koszty.

Obecnie podmiot, po pozyskaniu zlecenia organizatora przewozów, zamierza samodzielnie realizować przewozy pasażerskie.

2.3 Kryterium „dodatkowość”

Dodatkowość dla przedmiotowej zmiany **nie ma znaczenia**, gdyż zaplanowanie rozszerzenia działalności w zakresie przewozów pasażerskich – z dostarczania usługi trakcyjnej wraz z obsługą trakcyjną na samodzielną realizację tego rodzaju przewozów – przeprowadzane jest po raz pierwszy.

Niezależnie od realizowanego procesu oceny w ramach CSM RA zmiany winny być zgłoszone do Prezesa UTK zgodnie z zapisem art. 18b, ust. 5 Ustawy o transporcie kolejowym¹.

2.4 Kryterium „skutki awarii”

Skutki awarii dla przedmiotowej zmiany to incydent kolejowy. Szczegółową analizę prawdopodobnych skutków awarii systemu przedstawiono w Tabeli Nr 1 „Skutki awarii” – *wiarygodny najgorszy scenariusz*. Kryterium to dla przedmiotowej zmiany **nie ma znaczenia**.

2.5 Kryterium „innowacja”

Innowacja dla przedmiotowej zmiany **nie ma znaczenia**, ponieważ podmiot zatrudnia wiele kategorii personelu kolejowego oraz posiada personel przeszkolony w prowadzeniu przewozów pasażerskich (maszynistów).

2.6 Kryterium „złożoność”

Złożoność dla przedmiotowej zmiany **nie ma znaczenia**, gdyż funkcje realizowane przez personel administracyjny, nadzorujący szkolenia kolejowe i badania lekarskie oraz średni nadzór, odpowiedzialny za ocenę skuteczności tych szkoleń, nadal będą wypełniane. Zwiększeniu ulegnie zakres pracy, ale nie przewiduje się wprowadzenia jakichkolwiek zmian do obowiązujących zasad i procedur.

2.7 Kryterium „monitoring”

Monitoring dla przedmiotowej zmiany **nie ma znaczenia**, ponieważ zmiana będzie nadzorowana (monitorowana) podczas całego „cyklu życia” i w każdej chwili będzie istniała możliwość dokonywania odpowiednich interwencji.

2.8 Kryterium „odwracalność”

Zmiana jest w pełni odwracalna, w związku z czym kryterium to dla przedmiotowej zmiany nie ma znaczenia.

¹ Art. 18b ust. 5. W przypadku dokonania zmian dotyczących rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych przewoźnik kolejowy bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności wymagają zmiany Serwika z Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym

3. Podsumowanie

Zdaniem Zespołu oceniającego zmianę wprowadzaną do systemu kolejowego należy uznać za nieznacząca.

Tabela Nr 1 „Skutki awarii” – wiarygodny najgorszy scenariusz

Lp.	Rodzaj zagrożenia	Źródło/ przyczyna zagrożenia	Ewentualne maksymalne skutki	Istniejące środki kontroli ryzyka
1.	Brak wiedzy kierownika pociągu	Zła jakość usług szkoleniowych, błędy, brak kompetencji	Niezdany egzamin	Zasadniczo dopuszczalne ryzyko
2.	Brak wiedzy kierownika pociągu	Błąd ludzki w doborze kadr szkolących	Niezdany egzamin	Zasadniczo dopuszczalne ryzyko
3.	Zła współpraca kierownika pociągu z maszynistą	Złe przeszkolenie	Incydent kolejowy	Autoryzacja, bieżący nadzór na podstawie (*)...
4.	Przedwczesne podanie sygnału odjazdu przez kierownika pociągu	Błąd ludzki – brak doświadczenia	Incydent kolejowy	Autoryzacja, bieżący nadzór na podstawie (*)...
5.	Brak właściwej reakcji kierownika pociągu w sytuacjach nadzwyczajnych lub awaryjnych	Błąd ludzki – brak doświadczenia	Zwiększenie skutków zdarzenia kolejowego	Szkolenia BHP i ppoż. oraz z pierwszej pomocy

(*) – wskazówka autorów - należy wymienić procedurę/instrukcję/regulamin/wytyczne, itp., na podstawie której/go Zespół oceniający stwierdza, że środki bezpieczeństwa w nich zawarte gwarantują utrzymywanie ryzyka dla zidentyfikowanych zagrożeń na poziomie dopuszczalnym

4. Wnioski

4.1. Z uwagi na wagę kryteriów oceny znaczenia zmiany Zespół oceniający Wnioskodawcy stwierdził, iż zmiana nie jest zmianą znaczącą.

4.2. W ocenie znaczenia zmiany Zespół uwzględnił analizę prawdopodobnych awarii systemu związanych z charakterem wprowadzonej zmiany.