

# Nowa komórka organizacyjna w strukturze Instytutu Kolejnictwa – Ośrodek Oceny Bezpieczeństwa

Magdalena GARLIKOWSKA<sup>1</sup>

## Streszczenie

W artykule przedstawiono wymagania, dotyczące stosowania procesu zarządzania ryzykiem oraz wymagania dla jednostek oceniających, zawarte w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. Scharakteryzowano zadania nowej komórki organizacyjnej Instytutu Kolejnictwa – Ośrodka Oceny Bezpieczeństwa, którego działalność będzie spełniać wymagania tego Rozporządzenia oraz normy PN-EN ISO/IEC 17020:2012.

**Słowa kluczowe:** ocena bezpieczeństwa, jednostka oceniająca, zarządzanie ryzykiem

## 1. Wstęp

Zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym jest przedmiotem uwagi wszystkich uczestników rynku kolejowego – władzy ustawodawczej, regulatora rynku, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, podmiotów uczestniczących w procesach oceny zgodności, w tym producentów i jednostek oceniających zgodność. Podmioty te w różnym stopniu i zakresie są zaangażowane w zapewnianie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i jego poprawę, także w procesach wprowadzania zmian w systemie kolejowym. Każdy podmiot wprowadzający zmianę w systemie kolejowym, zidentyfikowaną przez niego jako mającą wpływ na bezpieczeństwo oraz znaczącą, jest zobowiązany do stosowania procesu zarządzania ryzykiem i poddania ocenie, przez niezależną jednostkę oceniającą, prawidłowości stosowania tego procesu. Jednostka oceniająca weryfikuje, czy znacząca zmiana – techniczna, organizacyjna lub eksploatacyjna – w sposób bezpieczny została zintegrowana z systemem kolejowym i czy spełniono odpowiednie wymagania bezpieczeństwa. Wymagania dotyczące stosowania procesu zarządzania ryzykiem oraz wymagania dla jednostek oceniających, w tym dla Instytutu Kolejnictwa, wynikają obecnie z Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 [5].

## 2. Rozporządzenie 402/2013

### 2.1. Wymagania zawarte w Rozporządzeniu

Pierwszym aktem prawnym wprowadzającym zarządzanie bezpieczeństwem kolejowym w zakresie wyceny

i oceny ryzyka było Rozporządzenie Komisji nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka [4]. Rozporządzenie to zostało zastąpione Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji nr 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka [5]. Celem obu aktów jest stosowanie jednolitego procesu identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem w związku z wprowadzanymi do systemu kolejowego zmianami.

Nowe Rozporządzenie wprowadziło bardzo istotną zmianę także dla Instytutu Kolejnictwa (IK). Do tej pory, działając na mocy Rozporządzenia 352/2009 [4], IK przeprowadzał ocenę i wycenę ryzyka. Zgodnie z nowym Rozporządzeniem stało się konieczne również sformalizowanie procesu potwierdzenia kompetencji jednostki oceniającej. Ustanowiono nowe zasady, według których jednostką oceniającą może być wyłącznie taka jednostka, której kompetencje zostały potwierdzone przez upoważniony organ. W Polsce następuje to w procesie akredytacji, przeprowadzanym przez Polskie Centrum Akredytacji.

Druga zmiana dotyczy objęcia wymaganiami Rozporządzenia podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Zasady te dotyczą wszystkich podmiotów – nie tylko podlegających procesowi certyfikacji ECM dla wagonów towarowych – odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zarejestrowanych w krajowym rejestrze, lecz także tych, które odpowiadają za pojazdy trakcyjne lub pasażerskie.

### 2.2. Wymagania dla jednostek oceniających i ich rola

Zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu WE 402/2013 [5] „jednostka oceniająca oznacza niezależną

<sup>1</sup> Dr; Instytut Kolejnictwa, Ośrodek Oceny Bezpieczeństwa; e-mail: mgarlikowska@ikolej.pl.

i kompetentną wewnętrzną lub zewnętrzną osobę, organizację lub podmiot, które przeprowadzają badanie w celu oceny na podstawie dowodów, zdolności systemu do spełnienia wymogów bezpieczeństwa, które się do niego stosują". Jednostka oceniająca nie może być zaangażowana bezpośrednio ani jako upoważniony przedstawiciel: w projektowanie, wytwarzanie, budowę, wprowadzanie do obrotu, eksploatację lub utrzymanie ocenianego systemu. Jednostka nie może również przeprowadzać w imieniu wnioskodawcy procesu oceny znaczenia zmiany lub wyceny i oceny ryzyka. Jej rolą jest niezależna, zewnętrzna ocena zgodności z zasadami prawidłowości i kompletności przeprowadzenia procesu zarządzania ryzykiem oraz zapewnienie, że wprowadzona zmiana może być bezpiecznie wdrożona i kontrolowana.

Rolą jednostki oceniającej jest wsparcie podmiotu wprowadzającego zmianę w procesie zarządzania ryzykiem przez sprawdzenie i potwierdzenie, czy proces zarządzania ryzykiem został przeprowadzony prawidłowo i kompleksowo pod względem formalnym i merytorycznym. Jednostka ocenia też, czy konieczne jest podjęcie dodatkowych działań analitycznych lub wdrożenie jakichkolwiek innych rozwiązań w zakresie środków nadzoru do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa po wprowadzeniu danej zmiany. W celu dokonania niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem jednostka oceniająca:

- a) zapewnia pełne zrozumienie znaczącej zmiany na podstawie dokumentacji dostarczonej przez wnioskodawcę,
- b) przeprowadza ocenę procesów zarządzania bezpieczeństwem i jakością podczas projektowania i realizacji znaczącej zmiany, jeśli procesy te nie są już certyfikowane przez odpowiednią jednostkę oceniającą zgodność,
- c) przeprowadza ocenę stosowania tych procesów zarządzania bezpieczeństwem i jakością podczas projektowania i realizacji znaczącej zmiany.

Zakłada się, że podczas trwania procesu oceny Wnioskodawca współpracuje z jednostką oceniającą i dostarcza jej kompleksowej, rzetelnej i zrozumiałej informacji oraz niezbędnej dokumentacji na temat wprowadzanej zmiany i ewentualnych poprzednich zmian dotyczących tego samego obszaru. Rozporządzenie nr 402/2013 [5] określa jednocześnie wymogi, które powinna spełniać jednostka oceniająca. Są one następujące:

1. Jednostka oceniająca musi spełniać wszystkie wymogi normy ISO/IEC 17020:2012 *Ocena zgodności. Wymagania dotyczące działania różnych rodzajów jednostek przeprowadzających inspekcję z jej późniejszymi zmianami* [3]. Podczas prowadzenia prac określonych w tej normie, jednostka oceniająca kieruje się profesjonalnym osądem. Jednostka oceniająca musi spełniać zarówno ogólne kryteria dotyczące kompetencji i niezależności zawarte w tej normie, jak i następujące kryteria szczegółowe dotyczące kompetencji:

- a) w zakresie zarządzania ryzykiem: wiedza i doświadczenie w zakresie standardowych technik analizy bezpieczeństwa i odpowiednich norm,
  - b) wszystkie odpowiednie kompetencje do oceny elementów systemu kolejowego, na które wpływa zmiana,
  - c) w zakresie prawidłowego stosowania systemów zarządzania bezpieczeństwem i jakością lub w zakresie audytu systemów zarządzania.
2. Analogicznie jak w przypadku art. 28 dyrektywy 2008/57/WE [2] dotyczącego notyfikacji jednostek notyfikowanych, jednostka oceniająca musi być akredytowana lub uznana dla poszczególnych obszarów kompetencji związanych z systemem kolejowym lub jego elementami, dla których obowiązują zasadnicze wymogi bezpieczeństwa, w tym dla obszaru kompetencji dotyczącego eksploatacji i utrzymania systemu kolejowego.
  3. Jednostka oceniająca musi być akredytowana lub uznana dla celów oceny ogólnej spójności zarządzania ryzykiem oraz bezpiecznej integracji ocenianego systemu z całym systemem kolejowym. Obejmuje to kompetencje jednostki oceniającej w zakresie kontroli:
    - a) organizacji, tj. mechanizmów niezbędnych, aby zapewnić skoordynowane podejście do zapewnienia bezpieczeństwa systemu poprzez jednolite rozumienie i stosowanie środków nadzoru ryzyka dla podsystemów,
    - b) metodyki, tj. oceny metod oraz zasobów wykorzystywanych przez różne zainteresowane strony do wspierania bezpieczeństwa na poziomie podsystemu i systemu,
    - c) aspektów technicznych niezbędnych do oceny istotności i kompletności oceny ryzyka oraz poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do systemu jako całości.
  4. Jednostka oceniająca może być akredytowana lub uznana w odniesieniu do jednego obszaru, kilku lub wszystkich obszarów kompetencji.
  5. Jednostka oceniająca musi spełniać wymagania zawarte w dokumencie DAK-08 [1], zawierającym szczegółowe wymagania akredytacyjne, które powinny spełniać jednostki oceniające ubiegające się o akredytację w odniesieniu do Rozporządzenia nr 402/2013 [5].

### 2.3. Wymagania dla podmiotów wprowadzających zmiany

Każdy podmiot wprowadzający zmianę w systemie, zidentyfikowaną przez niego jako mającą wpływ na bezpieczeństwo oraz znaczącą, jest zobowiązany do stosowania procesu zarządzania ryzykiem. Proces zarządzania ryzykiem jest procesem wieloetapowym. Rozpoczyna się od zdefiniowania systemu podlegającego ocenie i kończy się wykazaniem zgodności systemu ze wszystkimi wymaganiami bezpieczeństwa koniecznymi do zaakceptowania ryzyka związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

W trakcie tego procesu podmiot wprowadzający zmianę powinien skorzystać ze wsparcia jednostki oceniającej, której zadaniem jest weryfikacja przeprowadzonego procesu zarządzania ryzykiem oraz przedstawienie wnioskodawcy odpowiednich wniosków z niezależnej oceny. Ten obowiązek skorzystania z usług jednostki oceniającej wynika z przepisów prawa i podlega weryfikacji krajowej władzy bezpieczeństwa, czyli Prezesa UTK. Odbyna się to podczas działań nadzorczych prowadzonych w odniesieniu do obszaru zarządzania ryzykiem oraz dokumentowania tego procesu przez wnioskodawców. Schemat procesu zarządzania ryzykiem i niezależnej oceny przedstawia rysunek 1.

Wnioskodawca jest odpowiedzialny za ustalenie, czy i w jaki sposób należy uwzględnić wnioski zawarte w raporcie jednostki oceniającej w sprawie oceny bezpieczeństwa. Jeśli nie zgadza się ostatecznie z jakąś częścią raportu, wówczas jest zobowiązany do uzasadnienia i udokumentowania tej części.

### 3. Ośrodek Oceny Bezpieczeństwa

Z dniem 1 listopada 2015 r. w Instytucie Kolejnictwa utworzono Ośrodek Oceny Bezpieczeństwa, będący komórką organizacyjną powołaną do prowadzenia procesów oceny adekwatności stosowania przez wnioskodawcę procesu zarządzania ryzykiem oraz jego wyników. W pierwszej kolejności Ośrodek podjął działania zmierzające do uzyskania akredytacji PCA na zgodność z normą PN-EN ISO/IEC 17020:2012 [3]. W tym celu została opracowana dokumentacja, na którą składa się Księga Jakości – Księga Kompetencji Technicznych oraz procedury ogólne, według których będą prowadzone wszelkie działania w Ośrodku. Dokumentacja została już złożona w PCA, czyli proces akredytacji został rozpoczęty. Po uzyskaniu akredytacji Ośrodek będzie oceniał poprawność:

- analiz ryzyka związanych z zabudową podsystemów strukturalnych (infrastruktura, sterowanie, zasilanie, tabor) dla projektów budowy i modernizacji linii i pojazdów kolejowych,
- analiz ryzyka dla zmian znaczących wprowadzanych przez wnioskodawcę w eksploatowanych systemach, podsystemach i składnikach współtworzących linie kolejowe i pojazdy kolejowe.

Ośrodek będzie prowadził bieżącą współpracę z właściwymi komórkami organizacyjnymi Instytutu przy ocenie bezpieczeństwa, utrzymywał rejestr ekspertów i specjalistów technicznych z tych komórek i dobierał ekspertów do poszczególnych procesów z zachowaniem komplementarności z procesami weryfikacji WE i oceny zgodności WE.

Rolą Ośrodka będzie wsparcie podmiotów wprowadzających zmianę w procesie zarządzania ryzykiem przez weryfikację i potwierdzenie, czy proces ten został przeprowadzony prawidłowo i kompleksowo pod względem

formalnym i merytorycznym. W razie stwierdzenia nieprawidłowości, zadaniem Ośrodka będzie wskazanie konieczności podjęcia dodatkowych działań analitycznych bądź wdrożenia dodatkowych rozwiązań w zakresie środków nadzoru w celu zapewnienia adekwatności poziomu bezpieczeństwa po wprowadzeniu planowanej zmiany. Wyniki i wnioski z niezależnej oceny będą przedstawione w sporządzonym przez specjalistów IK raporcie w sprawie oceny bezpieczeństwa.

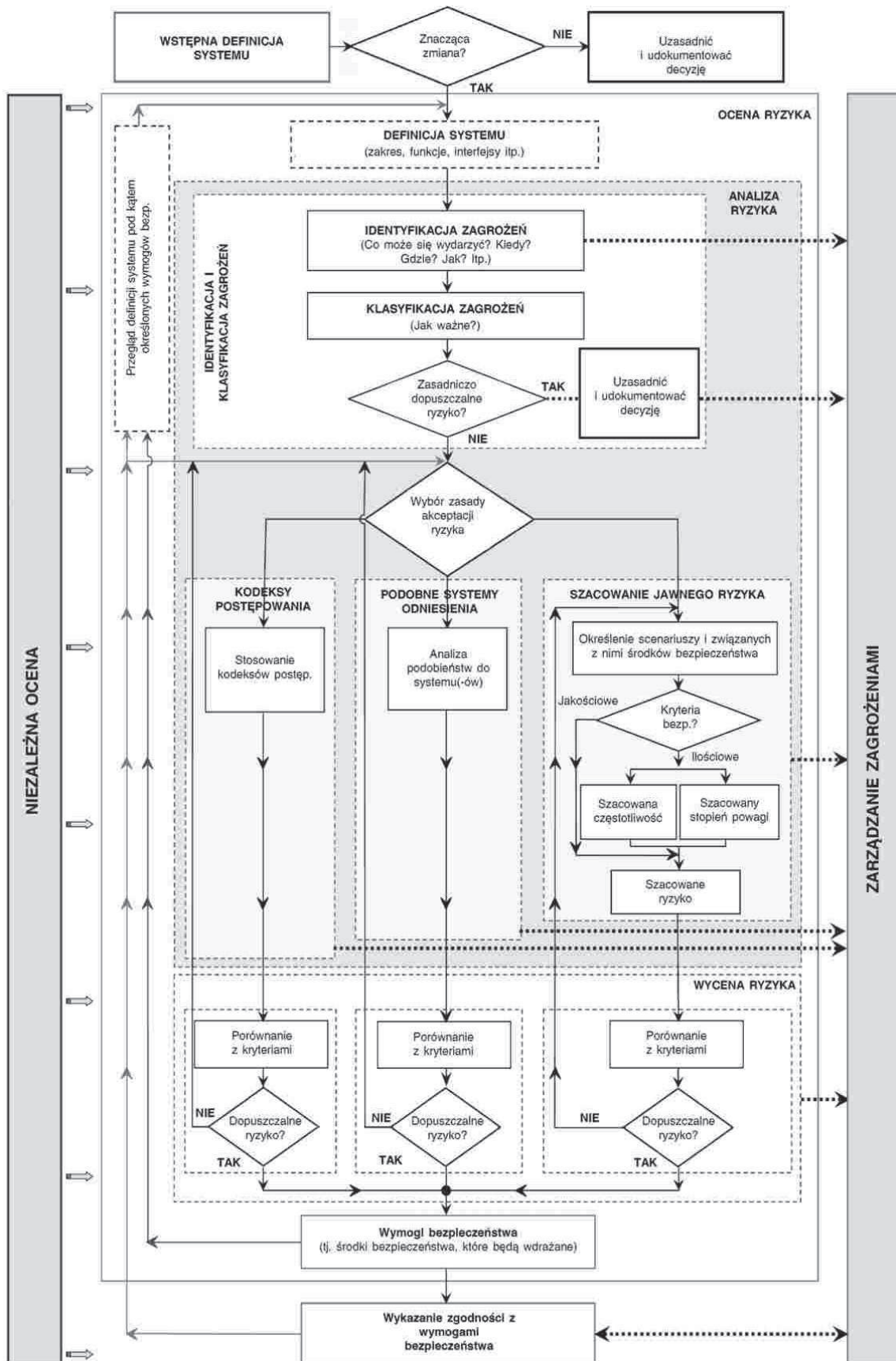
Klientami Ośrodka będą podmioty działające w obszarze kolei, planujące wprowadzić do systemu kolejowego zmianę: techniczną, eksploatacyjną lub organizacyjną, uznaną przez nich jako znaczącą i mającą wpływ na bezpieczeństwo kolei.

### 4. Podsumowanie

Do 20.05.2015 r. Instytut Kolejnictwa prowadził działalność w zakresie oceny i wyceny ryzyka na podstawie Rozporządzenia 352/2009 [4]. Po tym terminie weszło w życie Rozporządzenie nr 402/2013 [5] i zgodnie z nowymi przepisami działalność taką mogą prowadzić tylko jednostki mające akredytację na normę 17020:2012 [3]. Powstanie i rozwój Ośrodka Oceny Bezpieczeństwa oraz uzyskanie akredytacji PCA jest obecnie jednym z priorytetów Dyrekcji IK.

### Bibliografia

1. Akredytacja jednostek oceniających do działalności objętej Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013. DAK-08. Polskie Centrum Akredytacji, Warszawa, 13.03.2015.
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr L191 z dn. 18.07.2008.
3. PN-EN ISO/IEC 17020:2012: Ocena zgodności – Wymagania dotyczące działania różnych rodzajów jednostek przeprowadzających inspekcję.
4. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/41/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr L108/4 z dn. 29.4.2009.
5. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L121/8 z dn. 3.5.2013.



Rys. 1. Proces zarządzania ryzykiem i niezależna ocena [źródło: Rozporządzenie nr 402/2013, Dodatek do Załącznika I]