

Wojciech Gamon, Rafał Wachnik

Analiza możliwości objęcia certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowej. Część I: Wymagania

W artykule przedstawiono analizę wymagań prawnych dotyczących Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) pod kątem ich adekwatności w zastosowaniu dla bocznicy kolejowej. Przeanalizowano istniejące wymagania prawne i organizacyjne oraz dokonano analizy konieczności i zakresu rozszerzenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w celu spełnienia wszystkich wymogów bezpieczeństwa mających zastosowanie do bocznicy kolejowej.

Geneza objęcia certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowej

6 października 2015 r. ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa. Jednocześnie uznane za uchylone zostały poprzednie rozporządzenia tj. z dnia 17 lutego 2015 r. oraz z dnia 12 marca 2007 r. Nowe rozporządzenie nie różni się znacząco od poprzedniego, na szczególną uwagę zasługuje jednak §9, który umożliwia objęcie certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowych eksploatowanych przez przewoźnika kolejowego. W paragrafie tym wskazano na wymogi konieczne do spełnienia, w celu przeprowadzenia takiego działania. Zgodnie z zapisami rozporządzenia, warunkiem koniecznym objęcia certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowej jest ujęcie w systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego realizowanych procesów związanych z eksploatacją bocznicy kolejowych oraz przyjęcie uregulowań w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji bocznicy kolejowych. Warto zauważyć, że rozporządzenie w żaden sposób nie nakłada na przewoźników kolejowych obowiązku obejmowania certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowych, a podjęcie tego kroku pozostaje suwerenną decyzją każdego przewoźnika kolejowego użytkującego bocznice.

Zalety i wady objęcia bocznicy certyfikatem bezpieczeństwa

Objęcie bocznicy certyfikatem bezpieczeństwa, posiadanym przez przewoźnika kolejowego niesie za sobą szereg zmian. Przede wszystkim, co jest największą korzyścią takiego kroku, przewoźnik zostaje zwolniony z obowiązku otrzymania świadectwa bezpieczeństwa, a co za tym idzie, nie jest zobowiązany do spełnienia dotychczas stosowanych wymagań, które takie świadectwo pozwalały zdobyć. Oczywiście nie oznacza to, że bocznice objęte certyfikatem bezpieczeństwa stają się w ogóle wyłączone z wszelkich wymagań, a ich użytkownik zostaje zwolniony ze wszystkich obowiązków. Warunkiem koniecznym objęcia bocznicy certyfikatem, jest konieczność zmiany/rozbudowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem o procesy realizowane na bocznicy, które nie występowały w pierwotnej wersji dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Po analizie, opisaną w dalszej części niniejszego artykułu, zauważyć można, że niemalże wszystkie procesy realizowane w ramach SMS w mniejszym lub większym stopniu dotyczą również bocznicy kolejowej. Kolejną zaletą podejścia obejmującego bocznice certyfikatem bezpieczeństwa

jest możliwość sprawowania pełniejszego nadzoru i zapewnienie jednolitego podejścia, zarówno przy prowadzeniu i monitorowaniu procesów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, jak i dotyczących bocznicy kolejowej. Przykładem może być tutaj proces audytu, gdzie podczas jednego działania audytowego można potwierdzić zgodność z wymogami prawa i dokumentacji, zarówno w obszarach dotyczących prowadzenia procesu przewozowego, jak i użytkowania bocznicy kolejowej. Podejście takie z pewnością podnosi poziom kultury bezpieczeństwa przewoźnika oraz zapewnia pełniejszy nadzór nad zagrożeniami czy zdarzeniami niepożądanymi mającymi miejsce na bocznicy. Jeszcze jedną zaletą takiego podejścia jest znacznie mniejsze obciążenie administracyjne związane z prowadzeniem dwóch obszarów, które podlegają nadzorowi Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dzięki temu możliwe jest prowadzenie jednej dokumentacji, korespondencji itp., zarówno w klasycznym obszarze działalności przewoźnika kolejowego, jak i w obszarze działalności użytkownika bocznicy. Wadą, a dokładniej rzecz ujmując, pewną niedogodnością wynikającą z objęcia certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowej może być nałożenie na siebie dodatkowych obowiązków wynikających z procesów SMS nierealizowanych do tej pory na bocznicy. Przykładem może być tutaj proces oceny znaczenia zmiany wynikający z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 r., który do tej pory nie miał zastosowania na bocznicach. Proces oceny znaczenia zmiany, a często również zarządzania ryzykiem, który jest związany ze znaczącymi zmianami, jest procesem czasochłonnym i wymagającym odpowiednich zasobów. Nie powinno być to jednak powodem skłaniającym do unikania jego prowadzenia. Jak widać, objęcie certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowych może nieść za sobą pewne utrudnienia wynikające z dołożenia sobie pracy w zakresie bezpieczeństwa, lecz niewątpliwie podejście takie jest korzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa i podnosi jego poziom. Co warto podkreślić, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego stoi na stanowisku, że stosowanie rozwiązania opisanego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 października 2015 r. jest korzystne w aspekcie poprawy poziomu bezpieczeństwa.

Wymagania prawne dla SMS w odniesieniu do bocznicy kolejowej

Głównym źródłem wymagań odnoszących się do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem jest rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa. W załączniku II i III do przedmiotowego rozporządzenia zawarte zostały kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa, co w praktyce oznacza, że zawarto tam szczegółowe wymogi, które spełniać musi przewoźnik kolejowy poprzez dokumentację SMS, aby otrzymać certyfikat bezpieczeństwa. Wymogi te podzielono zgodnie z literami alfabetu na 22 obszary, w których sprecyzowano szczegółowo obowiązki przewoźnika kolejowego. Rzecz jasna, w kryteriach tych nie ma mowy o bocznicach kolejowych, niemniej praktycznie wszystkie

z wymienionych kryteriów znajdują również odniesienie w obszarze ich użytkowania. W związku z powyższym, w przypadku objęcia bocznicy certyfikatem bezpieczeństwa, konieczne będzie stosowanie tych procesów, a tam gdzie to konieczne zmiana dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, zwłaszcza w zakresie dokumentów przywoływanych w procedurach tego systemu. Po analizie załączników (II i III) do rozporządzenia Komisji w celu sprawdzenia adekwatności występujących w nich zapisów do stosowania na bocznicy kolejowej, wyciągnąć można wniosek, że praktycznie wszystkie z obszarów kryteriów w nich wskazanych znajdują zastosowanie w obszarze bocznicy kolejowej. W szczególności są to:

- **Kryterium A** – związane z ryzykiem powstającym w wyniku działalności przewoźnika kolejowego – po objęciu certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowej na przewoźnika kolejowego obowiązek identyfikacji zagrożeń i analizy ryzyka wynikającego z procesów charakterystycznych, realizowanych przez użytkownika bocznicy.
- **Kryterium B** – dotyczące ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami – nałoży na przewoźnika kolejowego obowiązek kontroli ryzyka w nowopowstałych obszarach, zwłaszcza dotyczących pojazdów kolejowych oraz infrastruktury kolejowej eksploatowanej na bocznicy.
- **Kryterium C** – związane z ryzykiem wynikającym z działalności dostawców i podwykonawców – nałoży obowiązek rozszerzenia obecnie stosowanych praktyk w zakresie zarządzania ryzykiem wynikającym z działalności dostawców o wykonawców, podwykonawców i dostawców usług w obrębie bocznicy kolejowej.
- **Kryterium D** – związane z ryzykiem wynikającym z działań innych stron poza systemem kolejowym – będzie wymagało od przewoźnika kolejowego uwzględniania obszarów ryzyka wspólnego i pozostałego, dotyczących bocznicy.
- **Kryterium E** – związane z dokumentacją SMS – będzie nakładało obowiązek rozszerzenia dokumentacji systemowej o aspekty związane z bocznicą kolejową, w szczególności będzie wymagało od przewoźnika umieszczenia w dokumentacji informacji na temat zakresu działalności bocznicy, podziału ról i obowiązków na bocznicy, czy procesów odbywających się na niej.
- **Kryterium F** – dotyczące podziału obowiązków w ramach SMS – ze względu na bardzo istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa stanowiska pojawiające się na bocznicy (manewrowy, ustawiacz itp.) jest szczególnie ważnym z kryteriów, którego zapisy w całości muszą zostać zaadaptowane do stanowisk pojawiających się na bocznicy kolejowej.
- **Kryterium G** oraz **H** – dotyczące odpowiednio kontroli kierownictwa oraz zaangażowania pracowników i ich przedstawicieli – nakłada na przewoźnika obowiązek stosowania tych procesów w przypadku pracowników działających w obszarze bocznicy kolejowej.
- **Kryterium I** – związane z ciągłym doskonaleniem systemu – wymaga od przewoźnika wszczęcia działań również w obrębie procesów realizowanych na bocznicy w celu zapewnienia ciągłego doskonalenia, rozumieć to można na przykład poprzez objęcie bocznicy procesem przeglądu zarządzania, działań korygujących, zapobiegawczych itp.
- **Kryterium J** – związane z polityką bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego – może wymuszać rozszerzenie polityki o kwestie związane z bocznicą, a przede wszystkim wymaga poinformowania pracowników bocznicy o jej istnieniu, celu i zakresie.
- **Kryterium K** – dotyczące jakościowych i ilościowych celów organizacji – nakładać będzie na przewoźnika obowiązek rozszerze-

nia dotychczas wskazywanych celów o cele związane z poprawianiem poziomu bezpieczeństwa również na bocznicy kolejowej.

- **Kryterium L** – dotyczące procedur służących spełnieniu norm technicznych i operacyjnych oraz innych warunków normatywnych – w obrębie bocznicy kolejowej nakłada na przewoźnika konieczność m.in. zidentyfikowania i wdrażania takich wymagań zwłaszcza w obszarach, w których do tej pory nie były objęte procesem, przede wszystkim związanych z infrastrukturą kolejową znajdującą się na bocznicy.
- **Kryterium M** – dotyczące zarządzania ryzykiem w przypadku wprowadzania zmian - wymagać będzie od przewoźnika kolejowego objęcia bocznicy procesami oceny znaczenia zmiany zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 r.
- **Kryterium N** – związane ze szkoleniami pracowników i zapewnianiem utrzymania ich kompetencji – znajdzie zastosowanie dla wszystkich pracowników związanych z bezpieczeństwem pracujących w obrębie bocznicy, a co za tym idzie zobowiąże przewoźnika do objęcia ich procesem nadzoru nad kompetencjami, stosowanym w SMS.
- **Kryterium O** – dotyczące przepływu i wymiany informacji – spowoduje konieczność wymiany związanych z bezpieczeństwem informacji zarówno wewnątrz organizacji (wymiana informacji pomiędzy obszarem bocznicy i obszarem przewoźnika), jak i na zewnątrz (wymiana informacji związanych z bezpieczeństwem pochodzących z bocznicy z innymi podmiotami).
- **Kryterium P** – związane z dokumentacją – powoduje konieczność sformalizowania procesu prowadzenia dokumentacji związanej z bezpieczeństwem dotyczącej bocznicy kolejowej, według wytycznych stosowanych do tej pory, opisanych w dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
- **Kryterium Q** – dotyczące zgłaszania i analizowania zdarzeń oraz innych sytuacji mogących mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo – rozszerza obowiązek nałożony na przewoźnika kolejowego w tym zakresie o wszystkie zdarzenia i sytuacje, które będą miały miejsce na bocznicy.
- **Kryterium R** – związane z opracowywaniem planów postępowania na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych – analogicznie jak w poprzednim przypadku, rozszerza obecnie istniejący obowiązek o opracowywanie i tam gdzie to zasadne testowanie takich planów, związanych z działalnością na bocznicy.
- **Kryterium S** – związane z przeprowadzaniem audytów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem – zobowiązuje przewoźnika do objęcia procesem audytowym wszystkich procesów związanych z bezpieczeństwem prowadzonych w obrębie bocznicy kolejowej.
- **Kryterium A** (załącznik III) – związane ze zgodnością z zasadami dotyczącymi określonej sieci – ze względu na częste sąsiedztwo bocznicy z infrastrukturą kolejową zarządzaną przez autoryzowanego zarządcę wymaga od przewoźnika określenia w ramach SMS sposobu prowadzenia ruchu na bocznicy czy określenia tzw. punktów stykowych.
- **Kryterium B** (załącznik III) – związane ze zgodnością z dotyczącymi określonej sieci wymogami w zakresie kompetencji pracowników – zakładające objęcie przez przewoźnika kolejowego procesem nadzoru nad kompetencjami pracowników wykonujących czynności w obrębie bocznicy.
- **Kryterium C** (załącznik III) – związane ze zgodnością z dotyczącymi określonej sieci wymogami w zakresie zarządzania taborem – zobowiązujące przewoźnika do zidentyfikowania lub prowadzenia dokumentacji dotyczącej taboru również poruszającego się w obrębie bocznicy kolejowej.

Podsumowanie i wnioski

Po analizie aktualnie obowiązujących wymogów dotyczących Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w aspekcie objęcia certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowej, zauważyć można, że praktycznie wszystkie kryteria wymienione w załącznikach II i III rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 r. w mniejszym lub większym stopniu znajdują zastosowanie w obszarze bocznicy kolejowej. Powoduje to konieczność rozszerzenia obecnie stosowanych procesów o całkowicie nowy obszar, a nierzadko również zidentyfikowania i wdrożenia nowych procesów (a co za tym idzie często również procedur) związanych z charakterystyczną działalnością mającą miejsce na bocznicy kolejowej. Warty ponownego podkreślenia jest fakt, że działanie takie w znaczący sposób podnieść może poziom bezpieczeństwa prowadzonych na bocznicy działań, poprzez zaadaptowanie nierzadko wieloletnich praktyk w zakresie bezpieczeństwa stosowanych w SMS (np. ocena znaczenia zmiany, zarządzanie ryzykiem, audyty, przeglądy zarządzania). Przeprowadzona w ramach artykułu analiza, pozwala na wyciągnięcie poniższych wniosków:

- ♦ objęcie bocznicy certyfikatem bezpieczeństwa wymaga reorganizacji procesów realizowanych w ramach SMS i rozszerzenia obszaru ich działania,
- ♦ objęcie bocznicy certyfikatem bezpieczeństwa pozwala zapewnić jednolite podejście i może w pozytywnym stopniu wpłynąć na poziom i kulturę bezpieczeństwa,
- ♦ zasadne jest przeprowadzenie analizy pozwalającej określić w jaki sposób obecnie realizowane procesy na bocznicy (opracowywanie regulaminów, prowadzenie dokumentacji dotyczącej infrastruktury) umiejscowione zostaną w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem,
- ♦ należy pamiętać o konieczności objęcia procesem oceny znaczenia, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 r., zmiany polegającej na objęciu certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowej.

Bibliografia:

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa.

2. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1158/2010 r. z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa.
3. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 r. 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.
4. Wachnik R., System zarządzania utrzymaniem pojazdów kolejowych, jako narzędzie do monitorowania bezpieczeństwa, Rozprawa doktorska, UTH, Radom 2015.
5. Sitarz M., Bezpieczeństwo na polskich kolejach – teoria i praktyka, „Technika Transportu Szynowego” 2012, nr 5–6.
6. Sitarz M., Chruzik K., Zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. Cz. 2. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa stawiane przewoźnikom kolejowym i zarządcom infrastruktury, „Technika Transportu Szynowego” 2010, nr 4.
7. Sitarz M., Chruzik K., Mańka I., Zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. Cz. 4. System zarządzania bezpieczeństwem – podejście procesowe, „Technika Transportu Szynowego” 2010, nr 7–8.

Autorzy:

Wojciech Gamon – Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Katedra Transportu Szynowego

Rafał Wachnik – Urząd Transportu Kolejowego

Covering sidetracks by safety certificate. The analysis of possibility – Part I Requirements

In the article is presented the analysis of legal requirements on Safety Management System (SMS) in terms of the relevance of these requirements to the sidetracks. For the purpose of meeting all safety requirements applicable to sidetracks were analyzed two main issues – existing legal and organizational requirements as well as necessity and scope of extension the Safety Management System.



Adam Koliński, Maciej Stajniak (red.)

Efektywność procesów transportowych. Współczesne problemy i trendy rozwoju

ISBN: 978-83-62805-18-1

Liczba stron: 246

Format: B5

Oprawa: miękka

Rok wydania: 2016

W monografii podjęto próbę kompleksowego przedstawienia problematyki efektywności procesów transportowych, uwzględniającej jej wpływ na przedsiębiorstwa i ich łańcuchy dostaw oraz rozwój regionów. Głównym celem przedstawianej monografii jest wypuklenie wzajemnych powiązań pomiędzy poszczególnymi zakresami oddziaływania działań wpływających na efektywność procesów transportowych. Z tego względu poruszana problematykę podzielono na trzy sekcje tematyczne. W pierwszej części przedstawiona została problematyka dotycząca efektywności procesów transportowych w przedsiębiorstwach; w drugiej – skoncentrowano się na problematyce efektywności w łańcuchach dostaw, a w trzeciej – skupiono uwagę na rozwiązaniach transportowych, wpływających na efektywność i wzrost gospodarczy regionów.

Tak szeroki zakres tematyczny monografii niezabiera świadectwo o ważności i wieloaspektowości poruszanej problematyki efektywności procesów transportowych. Niniejsza publikacja może stanowić ciekawą lekturę dla studentów, pracowników naukowych oraz menedżerów poszukujących optymalnych rozwiązań, wpływających na wzrost efektywności przedsiębiorstw.