

Transport *i* Komunikacja

www.transport-komunikacja.pl

WRZESIEŃ - PAŹDZIERNIK 2008

5/2008

Rok VI



Polski sektor towarowych przewozów kolejowych na tle UE

Informacja dotycząca funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2007 roku

Uwarunkowania rozwoju transportu kombinowanego/intermodalnego w Polsce

Biznes plan pobożnych życzeń, czyli PKP Przewozy Regionalne na zakręcie

Rola jednostek notyfikowanych w zakresie dyrektyw interoperacyjności kolei w bezpieczeństwie transportu kolejowego

Transport kolejowy odgrywa bardzo ważną rolę w stale rozwijającej się europejskiej współpracy gospodarczej. Do tej pory Państwa Członkowskie tworzyły swoje własne przepisy i standardy bezpieczeństwa dla linii krajowych, w oparciu o krajowe koncepcje techniczno-operacyjne. Równocześnie różnice w zasadach, podejściu i kulturze utrudniały przełamanie barier technicznych i stworzenie podstaw dla międzynarodowej działalności transportowej.

Poziom bezpieczeństwa w systemie kolei wspólnotowej jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. Bezpieczeństwo powinno jednak być doskonałe wraz z rozwojem naukowo-technicznym, tam gdzie to jest uzasadnione praktycznie, przy uwzględnieniu konkurencyjności transportu kolejowego.

W celu utworzenia jednego rynku kolejowych usług transportowych, zainicjowanych dyrektywą 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych stało się niezbędnym ustanowienie wspólnych ram regulacyjnych dla bezpieczeństwa kolei.

W ramach tworzonego systemu bezpieczeństwa na kolei wszyscy operatorzy systemów kolejowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi ponoszą pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu, każdy w swoim zakresie.

Odpowiedzialność zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych za działanie kolejowego systemu bezpieczeństwa nie wyklucza z odpowiedzialności innych uczestników, takich jak producenci, podmioty prowadzące utrzymanie, właściciele wagonów, usługodawcy oraz podmioty realizujące zakupy, ponieważ podmioty te biorą na siebie odpowiedzialność za swoje produkty czy usługi zgodnie z postanowieniami dyrektywy 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, jak również innymi aktami Wspólnoty.

Wymagania w zakresie bezpieczeństwa dla podsystemów w transeuropejskich sieciach kolejowych zostały ustanowione dyrektywą 96/48/WE oraz dyrektywą 2001/16/WE, które to określiły minimalny poziom wymagań, z technicznego punktu widzenia, w zakresie bezpieczeństwa dla podsystemów w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI).

Dotychczasowe krajowe przepisy bezpieczeństwa, często oparte na krajowych standardach technicznych oraz

przepisach UIC, powinny być stopniowo zastępowane przepisami tworzonymi w oparciu o wspólne standardy, ustanowione przez TSI. Wprowadzenie nowych, specyficznych krajowych przepisów, nie opierających się na standardach wspólnotowych, powinno być ograniczone do minimum.

Bieżąca sytuacja, w której krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa nadal mają znaczenie, powinna być uznana przez wszystkie strony uczestniczące w systemie za stan przejściowy, prowadzący do sytuacji, w której zostaną zastosowane przepisy europejskie.

Dyrektywy dotyczące interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei nie określają jednak wspólnych wymagań na poziomie systemu i nie zajmują się szczegółowo regulacją, zarządzaniem i nadzorem bezpieczeństwa. Określenia tego dokonuje dopiero dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa. Między innymi w p. 2.c załącznika III do dyrektywy 2004/49/WE w ramach określenia podstawowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem na kolei przywołano procedury służące osiągnięciu istniejących, nowych i zmienionych standardów technicznych i operacyjnych oraz innych przewidzianych warunków – ustanowionych w:

- TSI, lub
- krajowych przepisach bezpieczeństwa, o których mowa w art. 8 i załączniku II, lub
- innych, stosownych przepisach, lub
- decyzjach władzy bezpieczeństwa, jak również procedury służące do zapewnienia zgodności ze standardami i innymi przewidzianymi warunkami w całym cyklu życiowym sprzętu i okresie działalności.

System zarządzania bezpieczeństwem oprócz standardów ustanowionych przez TSI do dyrektyw 96/48/WE oraz dyrektywą 2001/16/WE powinien także brać pod uwagę dyrektywę 96/49/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do kolejowego transportu towarów niebezpiecznych wdrażającą do prawa europejskiego RID (która została zastąpiona dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych) oraz 1999/36/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie transportowych urządzeń ciśnieniowych (TPED).

Stopniowe wprowadzanie wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), mają zapewnić, że wysoki poziom bezpieczeństwa jest utrzymywany oraz podnoszony – gdzie to jest niezbędne i uzasadnione praktycznie. Wprowadzenie CST i CSM ma dostarczyć narzędzi oceny poziomu bezpieczeństwa i działalności operatorów zarówno na szczeblu Państw Członkowskich, jak i Wspólnoty.

Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) definiują poziomy bezpieczeństwa, które przynajmniej muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego i przez cały system w każdym Państwie Członkowskim, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka dla:

- a) ryzyk indywidualnych, dotyczących pasażerów, personelu, w tym także personelu podwykonawców, użytkowników pojazdów kolejowych i innych osób oraz dla ryzyka indywidualnego dotyczącego przebywania osób nieupoważnionych na terenach kolejowych, bez ograniczenia wynikającego z istniejących krajowych i międzynarodowych zasad odpowiedzialności cywilnej,
- b) ryzyka społecznego.

Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) określają, jak oceniać poziom bezpieczeństwa i osiągnięcie wymagań bezpieczeństwa oraz zgodność z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa – poprzez opracowanie i zdefiniowanie:

- a) metod wyceny i oceny ryzyka;
- b) metod oceny zgodności z wymaganiami w certyfikatach bezpieczeństwa oraz w dokumentach potwierdzających autoryzację w zakresie bezpieczeństwa, wydanych zgodnie z art. 10 oraz 11;

- c) metod sprawdzania – dopóki nie będą one objęte przez TSI – czy podsystemy strukturalne transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości i konwencjonalnej są eksploatowane i utrzymywane zgodnie z odpowiednimi zasadniczymi wymaganiami.

Ponieważ jedną z płaszczyzn systemu zarządzania bezpieczeństwem na kolei jest bezpieczeństwo techniczne, oparte na wymaganiach TSI do dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE zmienionych dyrektywą 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej oraz zmienionych dyrektywą Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniającą załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, 96/49/WE zmienioną dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych i dyrektywą 1999/36/WE jest skuteczne działanie jednostek notyfikowanych nie tylko w obszarze technicznej oceny zgodności wyrobów, wynikającej z prowadzonych przez nie procesów oceny, ale również wspólnych wymagań bezpieczeństwa związanych z wprowadzaniem do obrotu wyrobami tj. składnikami interoperacyjności i podsystemami.

Zgodność składników jest głównie powiązana z obszarem wykorzystania w celu zagwarantowania interoperacyjności systemu a nie jedynie ze swobodnym przejazdem na rynku wspólnotowym. Ocenie poddawana jest odpowiedniość wykorzystania kluczowych składników w zakresie bezpieczeństwa, dostępności oraz ekonomia systemu.

Składnikami interoperacyjności mogą być:

- składniki wielofunkcyjne - są to składniki nieszczególne dla systemu kolejowego i które jako takie mogą być używane w innych obszarach;
- składniki wielofunkcyjne o cechach szczególnych - są to składniki, które jako takie nie są szczególne dla systemu kolejowego, lecz muszą wykazywać konkretny poziom wydajności przy ich wykorzystaniu do celów kolei;
- składniki szczególne - są to składniki szczególne dla zastosowań na potrzeby kolei.

Zgodność składnika interoperacyjności z odnośnymi zasadniczymi wymaganiami oraz, gdzie jest to właściwe, jego odpowiedniość wykorzystania ustalana

jest przez producenta lub jego upoważnionego zastępcę prawnego mającego swą siedzibę na terytorium Wspólnoty w związku z warunkami określonymi w odpowiednich TSI, w tym wszelkimi mogącymi istnieć odpowiednimi specyfikacjami europejskimi.

Ocenę zgodności lub odpowiedniości wykorzystania składnika interoperacyjności przeprowadza jednostka notyfikowana, w której producent lub jego upoważniony zastępcę prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty złożył wniosek. Jeśli składniki interoperacyjności są przedmiotem innych dyrektyw Wspólnoty obejmujących inne aspekty, deklaracja zgodności i odpowiedniości „WE” dotycząca wykorzystania ma stwierdzać, w takich przypadkach, iż te składniki interoperacyjności spełniają również wymagania określone w tych dyrektywach.

Podsystemy składające się na transeuropejski system kolei podlegają procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja ta ma zagwarantować władzom odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na ich oddanie do użytku pewność, iż na etapie projektu, konstrukcji oraz oddawania do użytku, jej wynik jest zgodny z obowiązującymi przepisami technicznymi i operacyjnymi. Ma ona również gwarantować producentom możliwość równego traktowania niezależnie od kraju.

System stanowiący transeuropejski system kolei został podzielony na następujące dwa podsystemy:

a) obszary strukturalne:

- infrastruktura,
- energia,
- kontrola i sterowanie oraz sygnalizacja,
- funkcjonowanie i zarządzanie ruchem,
- tabor lub

b) obszary eksploatacyjne:

- utrzymanie,
- aplikacje telematyczne dla usług pasażerskich i towarowych.

Producent lub jego upoważniony zastępcę prawny mający swą siedzibę na terytorium Wspólnoty mają do wyboru moduły oceny zgodności o charakterze technicznym (np. A1, B, SB, F, SF, V) lub jakościowym (np. D, SD, H1, H2, SH2). Ścieżka oceny zgodności, jaka zostanie przez niego wybrana, niezależnie od tego czy techniczna, czy jakościowa jest z punktu widzenia oceny zgodności równoważna.

W ramach prowadzonych procesów oceny zgodności składników interoperacyjności lub podsystemów zgodnie z ustaleniami TSI do dyrektyw 96/48/WE oraz 2001/16/WE jednostka notyfikowana musi m.in.:

- zbadać techniczną dokumentację;
- sprawdzić, czy próbki albo zespoły lub podzespoły zostały wytworzone zgodnie z techniczną dokumentacją oraz przeprowadzić lub zlecić przeprowadzenie prób zgodnie z przepisami TSI oraz odpowiednimi specyfikacjami europejskimi. Produkcja taka

jest weryfikowana przy użyciu odpowiedniego modułu oceny;

- gdy w TSI żądany jest przegląd projektu, przy zakończeniu procesu projektowania należy wykonać badanie metod projektowania, narzędzi projektowania oraz wyników projektowania oceniając ich zdolność do spełnienia wymagań;
- zidentyfikować elementy, które zostały zaprojektowane zgodnie z właściwymi przepisami TSI i specyfikacji europejskich, a także elementy, które zostały zaprojektowane bez zastosowania właściwych przepisów tychże specyfikacji europejskich;
- wykonać lub zlecić wykonanie odpowiednich badań i niezbędnych prób w celu ustalenia, czy gdy zostały wybrane właściwe specyfikacje europejskie, zostały one faktycznie zastosowane;
- wykonać lub zlecić wykonanie odpowiednich badań i niezbędnych prób w celu ustalenia, czy przyjęte rozwiązania spełniają wymagania TSI, gdy odpowiednie specyfikacje europejskie nie zostały zastosowane;
- uzgodnić z ubiegającym się miejsce, w którym badania i niezbędne próby zostaną przeprowadzone.
- jednostka zawierająca umowę musi zachować wraz z techniczną dokumentacją kopie certyfikatów oraz wszelkie dodatki przez cały okres żywotności eksploatacyjnej podsystemu.

Kierunki zmian, jakie zachodzą w zakresie prawodawstwa europejskiego dotyczącego oceny zgodności wyrobów przez jednostki notyfikowane, czyli bezpieczeństwa technicznego i jego oddziaływania na systemy zarządzania bezpieczeństwem zarządzców infrastruktury i przewoźników kolejowych oraz działań podejmowanych przez producentów składników interoperacyjności oraz podsystemów w celu zapewnienia funkcjonowania systemu i identyfikowania ryzyk, zawiera niedawno opublikowana dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

Podsumowując, jednostki notyfikowane przeprowadzające obecnie ocenę zgodności w obszarze wyrobów kolejowych z wymaganiami dyrektyw 96/48/WE oraz 2001/16/WE wpływają na poziom bezpieczeństwa technicznego, wspierając budowę systemu zarządzania bezpieczeństwem na kolei nie tylko na poziomie krajowym, ale i europejskim, wspierając swoimi działaniami zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych nie wykluczając z tego systemu innych uczestników, takich jak producenci, podmioty prowadzące utrzymanie, właściciele wagonów, usługodawcy oraz podmioty realizujące zakupy, ponieważ przedsiębiorstwa te biorą na siebie odpowiedzialność za swoje produkty czy usługi.