

Europejska współpraca jednostek oceniających ryzyko

Informację opracowała Magdalena GARLIKOWSKA¹

Streszczenie

Przedstawiono informację dotyczącą zawiązania się konsorcjum ds. współpracy europejskich jednostek oceniających ryzyko, którego uczestnikiem był również przedstawiciel Instytutu Kolejnictwa. Opisano zagadnienia omawiane na pierwszym spotkaniu przedstawicieli tych jednostek, które odbyło się we wrześniu 2017 r. we Francji w Valenciennes. Zaprezentowano rolę jednostki oceniającej, jaką jest m.in. Ośrodek Oceny Bezpieczeństwa Instytutu Kolejnictwa w procesie oceny ryzyka. Wyszczególniono problemy do rozwiązania w najbliższym czasie, w celu sukcesywnego zwiększania poziomu bezpieczeństwa i sprawności rynku kolejowego.

Słowa kluczowe: jednostka oceniająca, ryzyko, ocena ryzyka, wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)

We wrześniu 2017 r. w Valenciennes we Francji odbyło się pierwsze spotkanie przedstawicieli jednostek oceniających, funkcjonujących na obszarze Unii Europejskiej. Celem spotkania było nawiązanie współpracy pomiędzy tymi jednostkami, dotyczącej spełniania wymagań Rozporządzenia Wykonawczego KE nr 402/2013 [1] w zakresie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. W spotkaniu, z ramienia Instytutu Kolejnictwa, uczestniczyła Magdalena Garlikowska, kierownik Ośrodka Oceny Bezpieczeństwa.

Na kolejnych spotkaniach konsorcjum będą analizowane przepisy Rozporządzenia [1], co ma skutkować zmianą treści tego aktu prawnego. Jednostki oceniające będą mogły wymieniać się informacjami i doświadczeniami nabytymi podczas działalności związanej z oceną bezpieczeństwa. Ułatwi im to zrozumienie wymagań Rozporządzenia [1] dotyczących roli i odpowiedzialności jednostek oceniających, ich metod pracy w celu wzajemnego uznawania raportów z oceny i wyników oceny ryzyka przeprowadzanego przez wnioskodawców.

Jaka jest rola jednostki oceniającej w procesie oceny bezpieczeństwa? Mamy dwie sytuacje:

1. Zmiana nieznacząca, kiedy wnioskodawca² **nie musi** przeprowadzać procesu oceny ryzyka.
2. Zmiana znacząca – proces oceny ryzyka **jest wymagany** przepisami prawa i zarazem jest wymagane zaangażowanie jednostki oceniającej, np. takiej jak Ośrodek

Oceny Bezpieczeństwa Instytutu Kolejnictwa, oferujący m.in. przeprowadzanie ocen poprawności analiz ryzyka dla zmian znaczących w eksploatowanych systemach, podsystemach i składnikach interoperacyjności linii i pojazdów kolejowych.

CSM (*Common Safety Methods*) w zakresie wyceny i oceny ryzyka ma zastosowanie do wszelkich zmian systemu kolejowego w państwie członkowskim UE, które są uznawane za znaczące. Odpowiedzialność za rzetelną ocenę, czy zmiana jest związana z bezpieczeństwem, czy nie, każdorazowo spoczywa na wnioskodawcy. Zmiany wprowadzane do systemu kolejowego mogą mieć następujący charakter:

- techniczny,
- eksploatacyjny,
- organizacyjny – zmiany mogące wpływać na warunki eksploatacji.

W przypadku zidentyfikowania zmiany jako znaczącej, ocena ryzyka koncentruje się jedynie na funkcjach i płaszczyznach oddziaływań związanych z bezpieczeństwem ocenianego systemu, którego dotyczy lub może dotyczyć zmiana. Jeżeli analiza i ocena wskazuje na kwestie niezwiązane z bezpieczeństwem, można ograniczyć się do wykazania, że nie mają one wpływu na funkcje i płaszczyzny oddziaływań związanych z bezpieczeństwem ocenianego systemu.

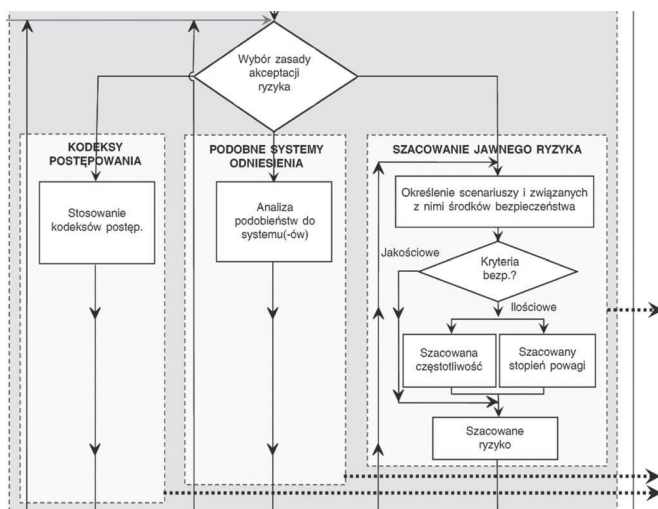
¹ Dr; Instytut Kolejnictwa, Ośrodek Oceny Bezpieczeństwa; e-mail: mgarlikowska@ikolej.pl.

² Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, podmiot zamawiający lub producent, podmiot składający wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych [1] (art. 3 pkt. 11).

Proces analizy i oceny ryzyka wnioskodawca rozpoczyna wstępną definicją systemu, do którego wprowadza zmianę. Następnie określa, według odpowiednich kryteriów zawartych w Rozporządzeniu [1], czy zmiana jest znacząca, czy nie. Jeśli nie, musi udokumentować swoją decyzję i na tym kończy proces oceny. Jeśli zmiana jest znacząca, wnioskodawca precyzyjnie definiuje system oraz identyfikuje i klasyfikuje zagrożenia. Zasadniczo, dopuszczalne ryzyko nie wymaga dalszych działań. Ryzyko niedopuszczalne oznacza konieczność kontynuowania procesu i dokonania wyboru zasady akceptacji ryzyka spośród trzech przedstawionych na rysunku 1.

- 1) kodeks postępowania (norma, TSI, karta UIC),
- 2) podobny system odniesienia (już sprawdzony, bezpieczny funkcjonujący w innym kraju / krajach, np. KDP),
- 3) szacowanie jawnego ryzyka.

Trzecia zasada akceptacji ryzyka może być zastosowana wówczas, kiedy dwie pierwsze metody nie znajdują zastosowania w wycenie i ocenie ryzyka. Ostatnią fazą jest dobór odpowiednich środków (wymogów) bezpieczeństwa, które będą wdrażane w ramach mitygacji ryzyka oraz wykazanie zgodności z tymi wymogami (pomiar kontrolne, testy eksploatacyjne).



Rys. 1. Zasady akceptacji ryzyka, fragment schematu procesu zarządzania ryzykiem i niezależnej oceny; opracowano na podstawie [1]

W tym momencie rozpoczyna się rola jednostki oceniającej, czyli niezależna ocena, niezbędna do uzyskania przez Wnioskodawcę uzasadnionej pewności, że system podlegający ocenie jest bezpieczny i spełnia zamierzone cele, a w konsekwencji zdobycia zaufania dotyczącego oceny ryzyka, pozwalającego na wzajemne uznanie wyników oceny ryzyka.

Problemy powstałe w trakcie działalności poszczególnych jednostek oceniających wynikają z różnego rozumienia zapisów Rozporządzenia nr 402/2013 przez przewoźników, zarządców infrastruktury, podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, a z drugiej strony przez jednostki oceniające. Nad tymi problemami będzie dyskutować grupa, w której skład powołano przedstawicieli jednostek oceniających ze wszystkich krajów członkowskich Unii Europejskiej. Do rozwiązania pozostają kwestie:

- rola i odpowiedzialność jednostek oceniających,
- zakres i szczegółowość oceny danego procesu,
- rozgraniczenie ról i odpowiedzialności niezależnej działalności oceniającej pomiędzy jednostką oceniającą, która ma wykonywać ocenę na wyższym, bardziej ogólnym poziomie, a niezależną oceną bezpieczeństwa (ISA) wymaganą przez CENELEC (zgodnie z normą EN-50126),
- zbyt duża liczba zmian uznawanych za nieznaczące,
- zrozumienie ról i odpowiedzialności Wnioskodawców i ich podwykonawców w kwestii oceny ryzyka,
- ustandaryzowanie metod pracy w procesie niezależnej oceny – harmonizacja prowadząca do utrzymania jakości przeprowadzanych procesów oceny na podobnym poziomie we wszystkich państwach, stworzenie szczegółowego szablonu raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa.

Bibliografia

1. Rozporządzenie 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 (Dz.U. UE L 121 z 03.05.2013).

Informację opracowano na podstawie udziału autora i materiałów z pierwszego spotkania jednostek oceniających we wrześniu 2017 r. w Valenciennes. Autor: Magdalena Garlikowska, Ośrodek Oceny Bezpieczeństwa Instytutu Kolejnictwa.