

Komunikat

w sprawie wykazania bezpiecznej integracji w podsystemie sterowanie – urządzenia przytorowe, w zakresie ocenianym na zgodność z Listą Prezesa UTK

- (1) Przy wprowadzaniu zmian systemu kolejowego zwieńczeniem czynności wykonywanych przez wnioskodawcę, w tym w zakresie spełnienia wymagań bezpieczeństwa, jest wykazanie ich bezpiecznej integracji. W przypadku odnowienia, modernizacji lub budowy podsystemu strukturalnego, częścią ww. procesu jest wykazanie bezpiecznej integracji w sensie technicznym realizowane przez wykonawcę¹ – niniejszy komunikat dotyczy tej części procesu bezpiecznej integracji realizowanej dla zmiany obejmującej swoim zakresem podsystem sterowanie – urządzenia przytorowe.
- (2) Zgodnie z punktem 3.2.1 TSI CCS² zastosowanie norm CENELEC dot. RAMS³ stanowi właściwy sposób wykazania zgodności z załącznikiem I do rozporządzenia 402/2013⁴ jeżeli niezależna ocena bezpieczeństwa (ISA), o której mowa w rozdziale 6.8 normy PN-EN 50126-1:2018-02, jest przeprowadzona przez jednostkę inspekcyjną uprawnioną do wykonywania niezależnej oceny adekwatności stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (AsBo).
- (3) Analogiczna zasada odnosi się do wykazania bezpiecznej integracji podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe w zakresie, w jakim podsystem ten oceniany jest przez jednostkę wyznaczoną (DeBo, lub jednostkę notyfikowaną – NoBo – w sytuacji i zakresie pełnienia przez nią roli DeBo) na zgodność z wymaganiami krajowymi tj. „Listą Prezesa UTK”.
- (4) Jeżeli dowód bezpieczeństwa sporządzony zgodnie z wymaganiami norm CENELEC dot. RAMS (i obejmujący swoim zakresem wykazanie bezpiecznej integracji)

¹ Tzw. bezpieczna integracja na poziomie podsystemu (np. podsystemu strukturalnego lub modyfikowanej części systemu kolejowego) w rozumieniu p. 2.6 Noty objaśniającej w sprawie bezpiecznej integracji ERA 1209/063 W. 1.0 (<https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/ERA1209-063%20Clarification%20note%20on%20safe%20integration%20-%20PL.pdf>) – nie wyczerpuje to zagadnienia bezpiecznej integracji na poziomie całego systemu kolejowego.

² Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej. (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1 z późn. zm.)

³ PN-EN 50126-1:2018-02 „Zastosowania kolejowe – Specyfikowanie i wykazywanie niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa (RAMS) – Część 1: Proces ogólny RAMS”; PN-EN 50126-2:2018-02 „Zastosowania kolejowe – Specyfikowanie i wykazywanie niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa (RAMS) – Część 2: Sposoby podejścia do bezpieczeństwa”; PN-EN 50128:2011/AC:2014-04 „Zastosowania kolejowe – Systemy łączności, przetwarzania danych i sterowania ruchem – Oprogramowanie kolejowych systemów sterowania i zabezpieczenia”; PN-EN 50129:2019-01 „Zastosowania kolejowe – Systemy łączności, przetwarzania danych i sterowania ruchem – Elektroniczne systemy sterowania ruchem związane z bezpieczeństwem”; PN-EN 50159:2011 „Zastosowania kolejowe – Systemy łączności, sterowania ruchem i przetwarzania danych – Łączność bezpieczna w systemach transmisyjnych”.

⁴ 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 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8 z późn. zm.)

zostanie oceniony w ramach niezależnej oceny bezpieczeństwa (ISA), to nie ma konieczności przeprowadzenia procesu przewidzianego w załączniku I do rozporządzenia 402/2013.

- (5) AsBo przeprowadzająca niezależną ocenę bezpieczeństwa (ISA) powinna posiadać niezbędne kompetencje w zakresie wymagań norm PN-EN 50126, PN-EN 50128, PN-EN 50129 i PN-EN 50159, zgodnie z pkt 4.4 „Metody i procedury inspekcji” dokumentu DAK-08⁵. Jednostka taka powinna mieć uprawnienia w zakresie oceny podsystemu sterowanie i bezpiecznej integracji (zgodnie z bazą ERADIS).
- (6) Jednostka wyznaczona wykonując swoje zadania w ramach oceny podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe powinna sprawdzić czy jednostka, która wykonała niezależną ocenę bezpieczeństwa (ISA) jest jednostką inspekcyjną spełniającą wymagania punktu (5) niniejszego komunikatu. Jednostka wyznaczona ma obowiązek przeprowadzenia procedury akceptacji niezależnej oceny przeprowadzonej przez podmiot trzeci np. zgodnie z wytycznymi dokumentu RFU-STR-016 Issue 03 ⁶ . Jeśli procedura ta zakończona zostanie z wynikiem pozytywnym, dla uniknięcia powielania prac w zakresie niezależnej oceny, ocena dowodu bezpieczeństwa wykonana w ramach niezależnej oceny bezpieczeństwa nie powinna być powtarzana przez DeBo w ramach procesu weryfikacji podsystemu.
- (7) W przypadku nieskorzystania z powyżej możliwości, tj. niewykonania niezależnej oceny bezpieczeństwa w rozumieniu norm CENELEC dot. RAMS przez AsBo, wykazanie bezpiecznej integracji będzie polegało na przeprowadzeniu obu ocen: oceny zgodnie z rozporządzeniem 402/2013 oraz oceny zgodnie z ww. normami. Wówczas niezależną ocenę bezpieczeństwa (ISA) może przeprowadzić podmiot wybrany przez producenta, niekoniecznie mający status AsBo. W tym przypadku, AsBo powinno przed wydaniem raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa ustalić, czy proces zarządzania ryzykiem dla zagrożeń dla których wymogiem bezpieczeństwa jest zgodność z normą CENELEC dot. RAMS, został adekwatnie zastosowany. Natomiast w trakcie postępowania prowadzonego przed Prezesem UTK weryfikowane będą niezależność oceny bezpieczeństwa (ISA) oraz kompetencje podmiotu ją wykonującego.
- (8) Nieprzedstawienie dowodu bezpieczeństwa sporządzonego zgodnie z wymaganiami norm CENELEC dot. RAMS stanowi podstawę do odmowy wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe, z uwagi na niewykazanie bezpiecznej integracji oraz niewykazanie zgodności z wymaganiami krajowymi.

⁵ Akredytacja jednostek inspekcyjnych w obszarze działań objętych Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) NR 402/2013. DAK-08 Wydanie 3, Polskie Centrum Akredytacji, Warszawa, 30.03.2021 r.

⁶ Recommendation For Use. NB-Rail Coordination Group. Administrative Decision according to Interoperability Directive (EU) 2016/797 art. 30.6. RFU-STR-016 Issue 03 Date 05/07/2022. Acceptance of assessment reports on safety prepared by other parties.