

## REKOMENDACJA

Zespołu ds. realizacji planu działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku

**w sprawie monitorowania ryzyka zagrożeń mogących prowadzić do zdarzeń kolejowych**

### Data wydania

5 czerwca 2023 r., wersja 1

### Rekomendacja jest skierowana do

Wnioskodawców w rozumieniu art. 3 pkt 11 rozporządzenia 402/2013<sup>1</sup>, zarządców infrastruktury i przewoźników.

### Treść rekomendacji

Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy i inni wnioskodawcy (np. podmioty odpowiedzialne za utrzymanie) zobowiązani są monitorować rzeczywisty poziom ryzyka generowanego przez zidentyfikowane zagrożenia. Skuteczna realizacja tego procesu wymaga zapewnienia jednolitego sposobu prezentacji danych w skali własnej organizacji i informacji w różnych procesach oraz analizy statystycznej zaistniałych zdarzeń kolejowych.

### Powiązane przepisy prawa

Pkt 4.1.1 Załącznika I do rozporządzenia 402/2013, pkt 3.1.1 Załącznika I i Załącznika II do rozporządzenia 2018/762<sup>2</sup>.

### Opis zagadnienia

Pkt 4.1.1 Załącznika I do rozporządzenia 402/2013 wymaga, aby w rejestrze zagrożeń rejestrowane były postępy w monitorowaniu ryzyka związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

W celu ustalenia rzeczywistego poziomu ryzyka dla konkretnego zagrożenia należy gromadzić dane o materializacji zagrożeń, czyli o zaistniałych zdarzeniach kolejowych.

Komisje kolejowe zobowiązane są kwalifikować zdarzenia kolejowe według Załącznika 5 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie

---

<sup>1</sup> rozporządzenie Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.).

<sup>2</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.5.2018, str. 26–48)

poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369). Katalog zawarty w Załączniku 5 w praktyce opisuje zdarzenia nie tylko poprzez zagrożenia (zbiegnięcie pojazdu, niewłaściwe zestawienie pociągu), ale także poprzez ich skutki (pożar, eksplozja). Do celów monitorowania ryzyka powodowanego przez zagrożenia zawarte w rejestrze, w praktyce niezbędne będzie opracowanie odzwierciedlenia (powiązania) między zagrożeniami zawartymi w rejestrze, a katalogiem zawartym w rozporządzeniu. W ten sposób możliwe będzie zbieranie danych o faktycznie występujących zdarzeniach i na ich podstawie monitorowanie ryzyka konkretnych zagrożeń zawartych w rejestrze.

Zgodnie z art. 3 pkt 1) rozporządzenia 402/2013 „ryzyko” oznacza częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody. Monitorowanie ryzyka powinno zatem obejmować przetwarzanie informacji zarówno o częstotliwości występowania zdarzeń jak i o ich skutkach. Powinno umożliwiać badanie trendów (postępów) w poziomie ryzyka każdego konkretnego zagrożenia zawartego w rejestrze.

Należy również ustalać (przetwarzać) informacje o rzeczywistych przyczynach występowania zdarzeń w celu (ewentualnego) uzupełnienia rejestru zagrożeń, który zgodnie w wymogami musi obejmować także źródła zagrożeń. Warto przy tym wymagać od członków komisji kolejowych, aby badając wypadki i incydenty formułowali przyczyny wypadków zgodnie (spójnie) z nomenklaturą zawartą w rejestrze zagrożeń podmiotu właściwego dla ustalonej przyczyny pierwotnej.

Na podstawie analizy poziomu ryzyka powinna być podejmowana decyzja o ponownej wycenie ryzyka. Jeżeli poziom ryzyka przekracza założenia przyjęte w ramach szacowania ryzyka jawnego wówczas niezbędne jest wdrożenie dodatkowych środków bezpieczeństwa w celu sprowadzenia ryzyka do poziomu akceptowalnego.

Aby monitorowanie ryzyka było kompleksowe (uwzględniało wszystkie zdarzenia i wszystkie zagrożenia) niezbędne może okazać się zobowiązanie innych podmiotów (podwykonawców, dostawców) do przekazywania właściwych informacji odnośnie przyczyn lub skutków zdarzeń.

W celu skutecznej realizacji obowiązków określonych w Pkt 4.1.1 Załącznika I do rozporządzenia 402/2013 zaleca się wdrożenie aplikacji informatycznych.

Informacje zbierane w ramach monitorowania poziomu ryzyka zidentyfikowanych zagrożeń mogą służyć monitorowaniu skuteczności środków kontroli ryzyka zgodnie z rozporządzeniem 1078/2012<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.Urz. UE L 320, 17.11.2012, str. 8–13).

Poza monitorowaniem poziomu ryzyka przewoźnicy, zarządcy i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie muszą pamiętać o obowiązku monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka, które wymaga ustanowienia odrębnych wskaźników.<sup>4</sup>

**Przewodniczący zespołu**

**KAMIL WILDE  
WICEPREZES URZĘDU  
TRANSPORTU KOLEJOWEGO DS.  
BEZPIECZEŃSTWA**

*/Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem  
elektronicznym./*

Informacje w tej sprawie można uzyskać pod numerem tel.: 22 749 15 30

Urząd Transportu Kolejowego – Departament Techniki i Wyrobów

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przetwarza przekazane dane osobowe zgodnie z przepisami. Szczegółowe informacje znajdują się na stronie [www.utk.gov.pl/pl/rodo](http://www.utk.gov.pl/pl/rodo)

---

<sup>4</sup> Zgodnie z rekomendacją Zespołu ds. realizacji planu działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku w sprawie sposobu monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka (środków bezpieczeństwa).