

Komunikat nr 2

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 4.2.1.1 TSI CCS² zastosowanie norm CENELEC dot. RAMS³ stanowi właściwy sposób wykazania zgodności z załącznikiem I do rozporządzenia 402/2013⁴, a właściwe zastosowanie procesu zarządzania ryzykiem określonego w załączniku I do rozporządzenia 402/2013, jak również odpowiedniość wyników tego zastosowania, podlega niezależnej ocenie jednostki oceniającej w ramach wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) zgodnie z art. 6 tego rozporządzenia.
- (3) Z powyższych faktów wynika, że dla uniknięcia zbędnego powielania prac, niezależna ocena bezpieczeństwa (ISA), o której mowa w rozdziale 6.8 normy PN-EN 50126-1:2018-02, musi być przeprowadzona przez jednostkę inspekcyjną uprawnioną do wykonywania niezależnej oceny adekwatności stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (AsBo).
- (4) Analogiczna zasada odnosi się do wykazania bezpiecznej integracji podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe w zakresie, w jakim podsystem ten oceniany

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 wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919. (Dz.U. L 222 z dn. 8.9.2023, str. 380–560)

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.)

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”.

- (5) Dowód bezpieczeństwa sporządzony dla podsystemu wskazanego w punkcie (4) niniejszego komunikatu zgodnie z wymaganiami norm CENELEC dot. RAMS (i obejmujący swoim zakresem wykazanie bezpiecznej integracji) musi zostać oceniony – w stosownych przypadkach⁵ – w ramach niezależnej oceny bezpieczeństwa (ISA) przez AsBo, i nie ma wówczas konieczności przeprowadzenia procesu przewidzianego w załączniku I do rozporządzenia 402/2013.
- (6) 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-08⁶. Jednostka taka powinna mieć uprawnienia w zakresie oceny podsystemu sterowanie i bezpiecznej integracji (zgodnie z bazą ERADIS).
- (7) Jednostka wyznaczona wykonując swoje zadania w ramach oceny podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe powinna w ramach weryfikacji zgodności podsystemu z normami CENELEC sprawdzić czy wnioskodawca przedstawił dowód bezpieczeństwa oraz – w stosownych przypadkach (j.w.) – raport z niezależnej oceny bezpieczeństwa (ISA) oraz czy jednostka, która wykonała niezależną ocenę bezpieczeństwa (ISA) jest jednostką inspekcyjną spełniającą wymagania punktu (6) niniejszego komunikatu. 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.
- (8) Nieprzedstawienie dowodu bezpieczeństwa sporządzonego zgodnie z wymaganiami norm CENELEC dot. RAMS oraz – w stosownych przypadkach (j.w.) – raportu z niezależnej oceny bezpieczeństwa (ISA) wykonanej przez AsBo 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.
- (9) Niniejszy komunikat obowiązuje dla wniosków o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe składanych do Prezesa UTK od dnia 1.01.2025 r. i zastępuje dotychczasowy „Komunikat w sprawie wykazania bezpiecznej integracji w podsystemie sterowanie – urządzenia przytorowe, w zakresie ocenianym na zgodność z Listą Prezesa UTK”⁷. Zapisy dotychczasowego komunikatu mogą być nadal stosowane dla wniosków

⁵ W każdym przypadku, w którym ma zastosowanie norma PN-EN 50129:2019-01, która wskazuje na obowiązek przedstawienia raportu z niezależnej oceny bezpieczeństwa oraz w przypadkach, gdy wnioskodawca dobrowolnie decyduje się na przedstawienie raportu z niezależnej oceny bezpieczeństwa jako sposobu wykazania zgodności z załącznikiem I do rozporządzenia 402/2013. Konieczność przedstawienia raportu z niezależnej oceny bezpieczeństwa może wynikać też z innych przepisów lub wymagań kontraktowych.

⁶ 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.

⁷ Komunikat zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego: <https://utk.gov.pl/download/1/93525/KomunikatwsprawiewykazaniabezpiecznejintegracjiwpodsystemieCCSoceniayanymnazgodnos.pdf>

o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe składanych do Prezesa UTK od dnia 1.01.2025 r. wyłącznie dla projektów, dla których zastosowanie ma Lista Prezesa UTK z 2013⁸ lub 2017⁹ roku i w których jednocześnie dowód bezpieczeństwa został przygotowany w oparciu o normę PN-EN 50129:2007.

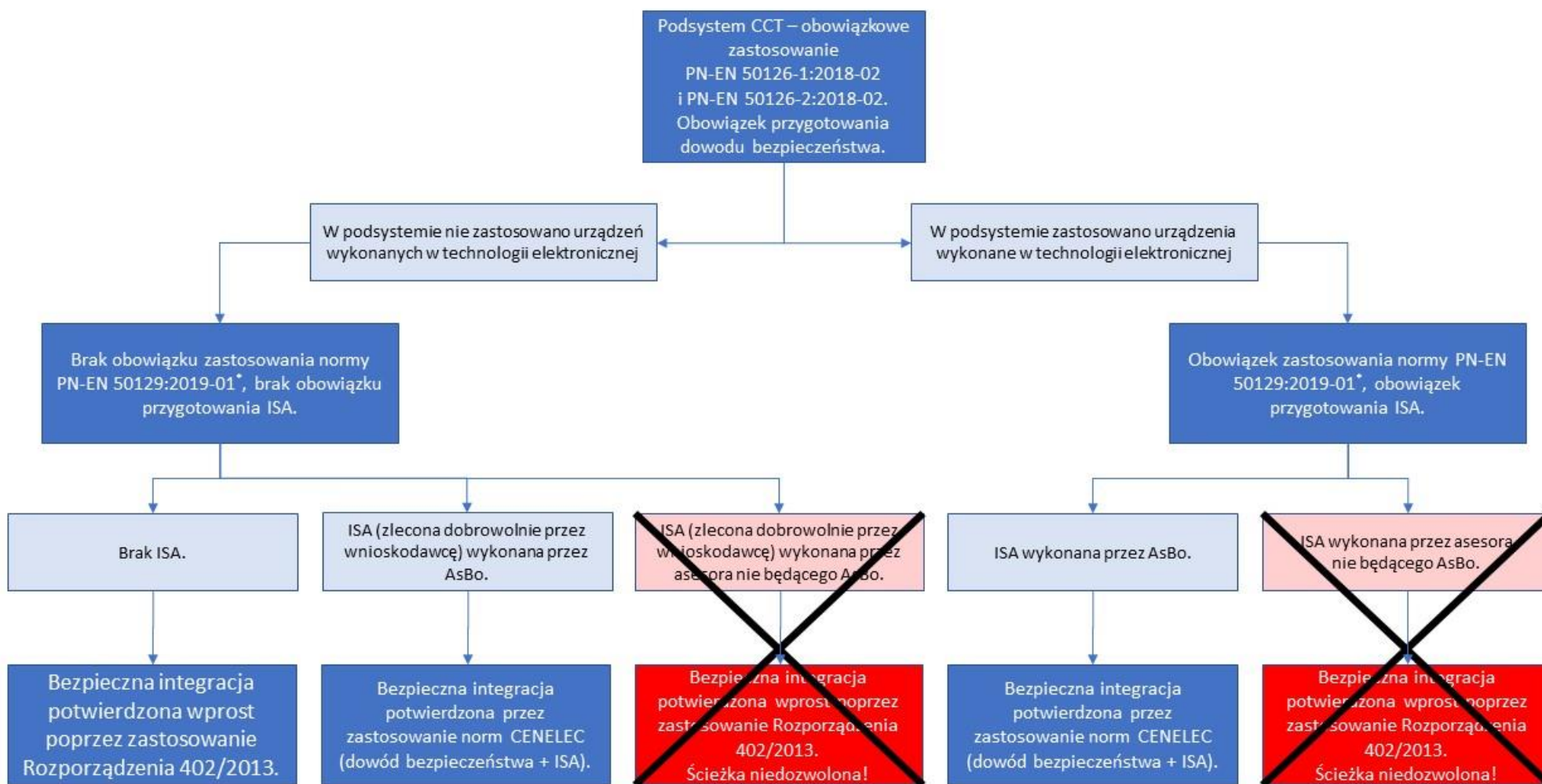
Załączniki:

1. Schemat blokowy postępowania w zakresie wykazywania bezpiecznej integracji w podsystemie sterowanie – urządzenia przytorowe, w zakresie ocenianym na zgodność z Listą Prezesa UTK.

⁸ Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei z dnia 26 września 2013 r.

⁹

Załącznik 1.



* w powiązaniu z normami PN-EN 50159:2011 i PN-EN 50128:2011/EN 50716:2023