

Prezes Izby:
Stanisław Kogut

Wiceprezes Izby:
Andrzej Kwiek,
Piotr Macioszek,
Marita Szustak

Członkowie Zarządu:
Hubert Stepniewicz, Maciej Radziwiłł,
Paweł Przyzycki, Ryszard Leszczynski,
Tomasz Szwed, Wiesław Nowak



IGTL/1/1-85/2012

Warszawa 05.01.2012 r

Pan Tomasz Warsza
Zastępca Dyrektora
Departament Transportu Kolejowego

Ministerstwo Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

POTWIERDZENIE
przesyłki listowej poleconej r

----- wypełnia nadawca -----
NADAWCA: Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
1208 Główna, Jerozolimskie 125/127,
02-017 Warszawa, Al. Jerozolimskie 125/127
Tel.: 22 654 09 42, Fax: 22 654 08 96
NIP: 527-10-49-972, REGON 011594198

00459007734559701376

Oplata zł gr
Kwota pobrania zł gr
Uwagi

ADRESAT: Prezes UTK
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa

Podpis przyjmującego

Szanowni Państwo

W odpowiedzi na pismo Nr TK-4s-5110-23-1/11 z dnia 22 grudnia 2011r IGTL przekazuje poniżej następujące stanowisko odnośnie ustaleń z posiedzenia Zespołu ds Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w dniu 15 listopada 2011:

Na ww. posiedzeniu Zespołu ustalono w obecności Pana Ministra Massela i Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, że przewoźnicy ustosunkują się do propozycji zabudowy kamer na pojazdach. Nie czekając na opinie, w dniu 22 listopada 2011 Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) przesłał do Prezesa UTK rekomendację zalecającą:

1. Zorganizowanie nadzwyczajnych pozaplanowych szkoleń z zakresu obowiązków pracowników prowadzących ruch kolejowy i pracowników prowadzących pojazdy kolejowe oraz kierowników pociągów. Szkolenia powinni prowadzić pracownicy z przygotowaniem zawodowym w specjalności organizacji ruchu, pojazdy kolejowe bez napędu i z napędem uczestniczący w pracach komisji kolejowych.

2. Zainstalowanie kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji a prowadzących pociągi w celu rejestracji obrazu przed pojazdem oraz głosu maszynistów przez okres co najmniej 24 godzin, przeprowadzenie niezbędnych szkoleń pracowników z zakresu obsługi tych urządzeń oraz dokonanie stosownych zmian w przepisach wewnętrznych przewoźników w związku z zainstalowaniem ww. urządzeń.

W dniu 28 grudnia Prezes UTK wydał przewoźnikom kolejowym i zarządcom infrastruktury kolejowej pisemne polecenie nr DBK-550?R-09.1/KB/11 wdrożenia obu punktów rekomendacji ustalając na 20 stycznia 2012 termin przekazania do UTK harmonogramów wdrożenia.

W związku z ogłoszonym na stronie internetowej MTBiGM zakresem działania Departamentu Transportu Kolejowego, z którego wynika, że prowadzi on sprawy nadzoru Ministra nad Prezesem UTK, Izba ustosunkowuje się poniżej do pisma TK, a nie do polecenia Prezesa UTK.

Ad 1 Zabudowa kamer

Z przeprowadzonego wśród przewoźników rozeznania wynika, że:

a. Zainstalowanie kamer nie będzie zapobiegać wypadkom, może jedynie ułatwić ustaleniu winnych wypadków. Jeżeli urządzenie miałoby służyć ustaleniu winy, to musi być to urządzenie, którego odczyt będzie niepodważalnym dowodem dla prokuratury i sądów. Na dzień dzisiejszy takie urządzenie nie jest znane.

b. Pojazd kolejowy (tabor) w świetle dyrektyw, rozporządzeń unijnych i ustawy o transporcie kolejowym jest podsystemem, którego warunkiem użytkowania jest posiadanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji. Dotyczy to zarówno pojazdów nowych jak i po modernizacji.

c. Dotychczas ani TSI ani przepisy krajowe nie określają dla tego rodzaju urządzeń wymagań technicznych. Ma to być urządzenie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Bez opracowania ujednoliconych wymagań zarówno technicznych jak i eksploatacyjnych instalacja takich urządzeń nie spełni oczekiwanej roli.

d. Istnieją uzasadnione wątpliwości, czy można zakupić urządzenie spełniające wymagania Rekomendacji. W uzasadnieniu jest mowa np., że to urządzenie powinno umożliwić rejestrację przypadków przejechania sygnału „stój“. Oznacza to, że rejestracja obrazu powinna być tej jakości, aby niezależnie od warunków atmosferycznych można było odczytać w jakiej pozycji znajduje się semafor z odległości większej niż drogi hamowania pociągu tj kilkuset metrów.

Konstrukcja urządzenia rejestrującego obraz powinna m.in. uniemożliwiać dostęp osobom niepowołanym do zarchiwizowanych danych, być odporna na niekorzystne warunki atmosferyczne (temperatury ujemne i wysokie dodatnie, wilgoć, wysokie nasłonecznienie itd.), trudne warunki środowiskowe (zapylenie, wibracje, silne pole elektromagnetyczne). Innym problemem technicznym jest np. zabezpieczenie rejestratorów, aby osoby zainteresowane nie miały do niego dostępu.

Wynika z tego jednoznacznie, że UTK powinien wskazać jakie urządzenia należy stosować.

e. TSI nie przewidują stosowania takich urządzeń. Powstanie wobec tego problem, czy można żądać zainstalowania na nowych lokomotywach spełniających wszystkie wymagania interoperacyjności dodatkowych urządzeń. Naszym zdaniem, rekomendacja przed rozpoczęciem wdrażania powinna być uzgodniona z ERA i Komisją Europejską.

f. Powstaje również problem ekonomiczny. Kamery wykorzystywane do rejestracji obrazu przed jadącym pojazdem stanowią mogą jedynie źródło informacji o przebiegu zdarzenia kolejowego, natomiast w żaden sposób nie zapobiegają jego powstaniu. Proces montażu kamer na pojazdach kolejowych uważa się za złożony i skomplikowany – zarówno pod kątem technicznym, jak i prawnym. Wysokie wymagania konstrukcyjne muszą znaleźć swoje odzwierciedlenie w cenie zakupu i montażu urządzenia, kosztach obsługi serwisowej, napraw pogwarancyjnych itp. Instalacja kamer wymagać będzie sprzężenia źródła zasilania z rejestratorem zdarzeń lokomotywy, zatem stanowić będzie ingerencję w kluczowe podzespoły bezpieczeństwa pojazdu. Z tego względu, za konieczne będzie potraktowanie montażu kamery w kategoriach modernizacji pojazdu, która wymagać będzie ponownej oceny zgodności z wymaganiami zasadniczymi TSI dla podsystemu *Tabor* i ponownego zezwolenia na eksploatację po modernizacji. Szacunki wykazują, że zainstalowanie takiego rejestratora jest związana z dodatkowymi wysokimi kosztami nie licząc kosztów kolejnych badań i dopuszczeń.

Czy jest zatem uzasadnione instalowanie urządzeń na pojazdach, które nie będą zapobiegać wypadkom kolejowym, a jedynie ułatwiać pracę komisji wypadkowej.

Ad2 Pozaplanowe pouczenia okresowe

Wszyscy przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadają zatwierdzone przez UTK Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem, w których jednoznacznie ustalone są zakres i terminy pouczeń okresowych. Z przeprowadzonego rozeznania wynika, że te pouczenia prowadzone są zgodnie z zatwierdzonym systemem. Zarówno Izba jak i jej członkowie nie widzą przeciwwskazań do przeprowadzenia dodatkowych pouczeń okresowych. Aby jednak spełniły one swój cel UTK powinien udostępnić szczegółową analizę przyczyn powstawania i skutków wypadków, które spowodowały wydanie rekomendacji. Pozwoliłoby to w czasie dodatkowych pouczeń, wskazać na zagrożenia uzasadniające pozaplanowe pouczenia i sposób zapobiegania im na przyszłość.

Reasumując, IGTL jest zdania, że polecenie instalowania kamer w pojazdach jest przedwczesne, a tematyka dodatkowych pouczeń okresowych wymaga ujednolicenia.

Z poważaniem

Wiceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Przewoźników Kolejowych

Piotr Maciaszek
Piotr Maciaszek

Otrzymują:

Pan Andrzej Massel – Podsekretarz Stanu w MTBiGM

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego