

CERTYFIKACJA ECM

w obliczu zakończenia okresu przejściowego



Piotr Cukierski i Piotr Sieczkowski

Urząd Transportu Kolejowego



- Z A S T R Z E Ż E N I E -

Niniejsza prezentacja opracowana została w oparciu o aktualnie dostępną wiedzę, w ramach realizacji przez Prezesa UTK zadań z zakresu upowszechniania informacji dotyczących obowiązujących oraz projektowanych rozwiązań prawnych w obszarze kolejnictwa.

Część informacji zawartych w prezentacji odwołuje się do dokumentów roboczych, które mogą ulec modyfikacjom w ramach trwającego procesu legislacyjnego.

Niniejsza prezentacja oraz jej części, nie mogą być wykorzystywane w celach komercyjnych, niezależnie od stopnia korzyści jaki może być czerpany lub uzyskany z tego tytułu. Wykorzystanie prezentacji lub jej części w innych celach, możliwe jest wyłącznie z podaniem źródła informacji.



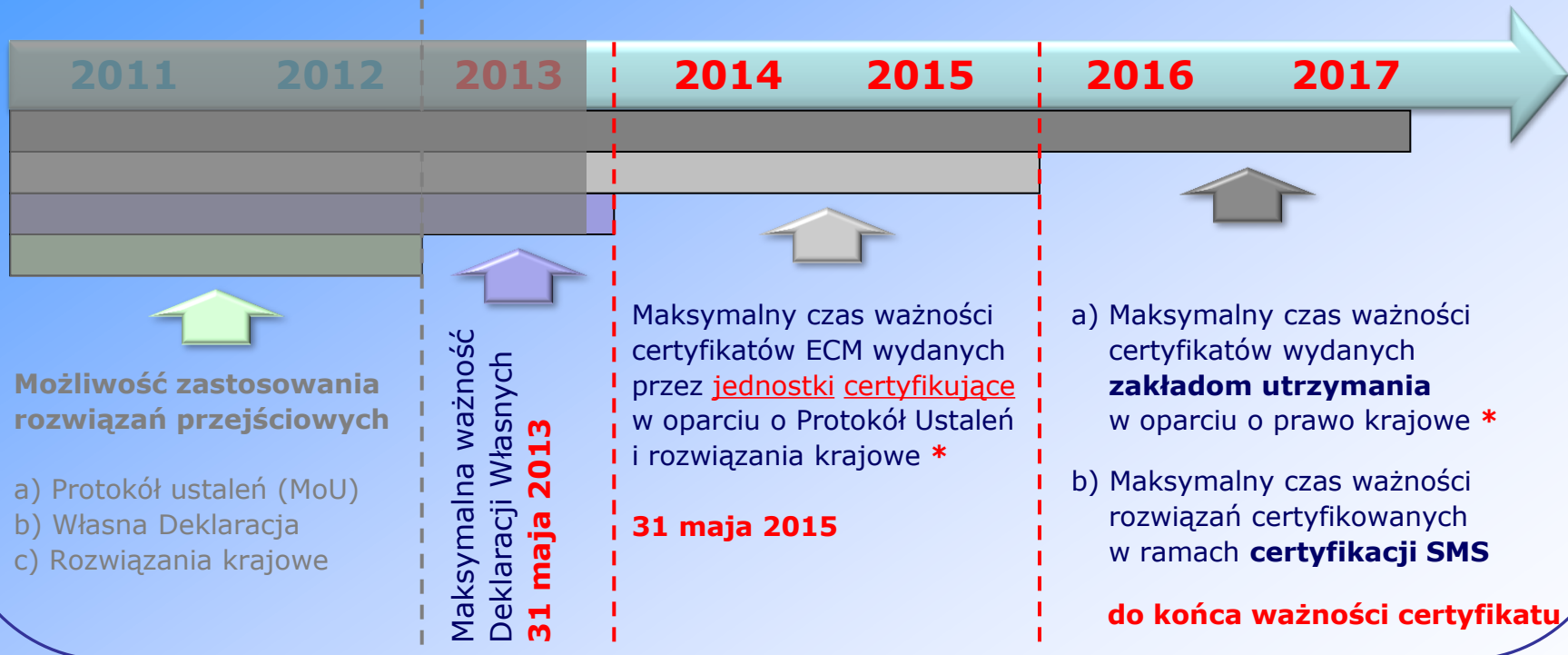


KONIEC PIERWSZEGO OKRESU PRZEJŚCIOWEGO



31 maja 2012 – certyfikacja ECM **wyłącznie** w oparciu o wymagania Rozporządzenia KE 445/2011

Certyfikacja ECM zarejestrowanych w rejestrze pojazdów NVR do 31 maja 2012 r. musi być przeprowadzona do 31 maja 2013 r.





DYSPONENCI:

31 maja 2013: koniec okres przejściowego w tym deklaracji własnych

CERTYFIKOWANI PRZEWOŹNICY I ZARZĄDCY:

31 maja 2017: nie później jednak niż do końca ważności certyfikatów bezpieczeństwa (czas na systematyczne dostosowywanie do wymagań)

ZAKŁADY UTRZYMANIA (WYŁĄCZNIE FUNKCJA 4):

Dowolny moment: Certyfikacja dobrowolna, ułatwiająca współpracę z certyfikowanym ECM, jako podwykonawca realizujący funkcję 4.

nie istnieje optymalny moment na złożenie wniosku. Czas procesu certyfikacji zależy od jakości opracowanego systemu (ocena dokumentacji) i stopnia jego wdrożenia (audyt).



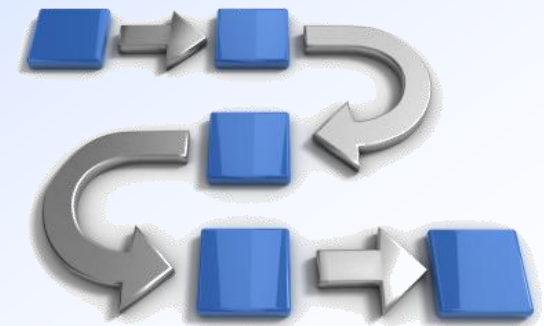


Rozporządzenie 445/2011:

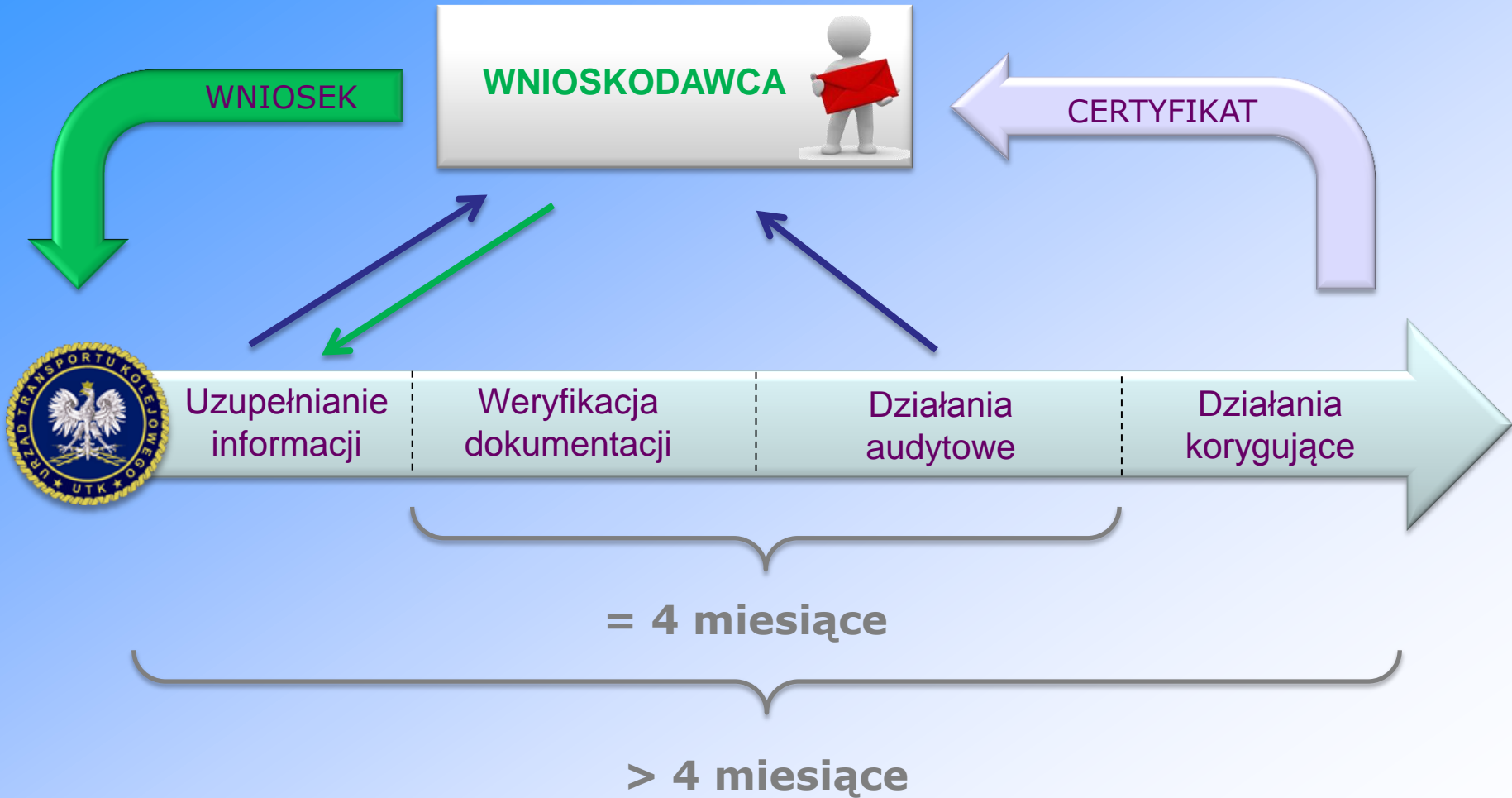
Art. 7.3:

Organ certyfikujący podejmuje decyzję nie później niż w terminie **czterech miesięcy** od przedłożenia mu **wszystkich niezbędnych informacji** oraz wszelkich dodatkowych wymaganych informacji przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie składający wniosek o certyfikat.

Przed przyznaniem certyfikatu organ certyfikujący **dokонуje niezbędnej oceny na terenie obiektu lub obiektów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.**







PODMIOTY ZOBOWIĄZANE: podmioty zarejestrowane obecnie w NVR

PROCEDOWANE WNIOSKI: 31 (ECM / pojedyncze funkcje / przewoźnicy)

PODMIOTY ZAGROŻONE BRAKIEM SPEŁNIENIA WYMAGAŃ: ok. 45

WAGONY ZAGROŻONE BRAKIEM CERTYFIKOWANEGO ECM: ok. 2200



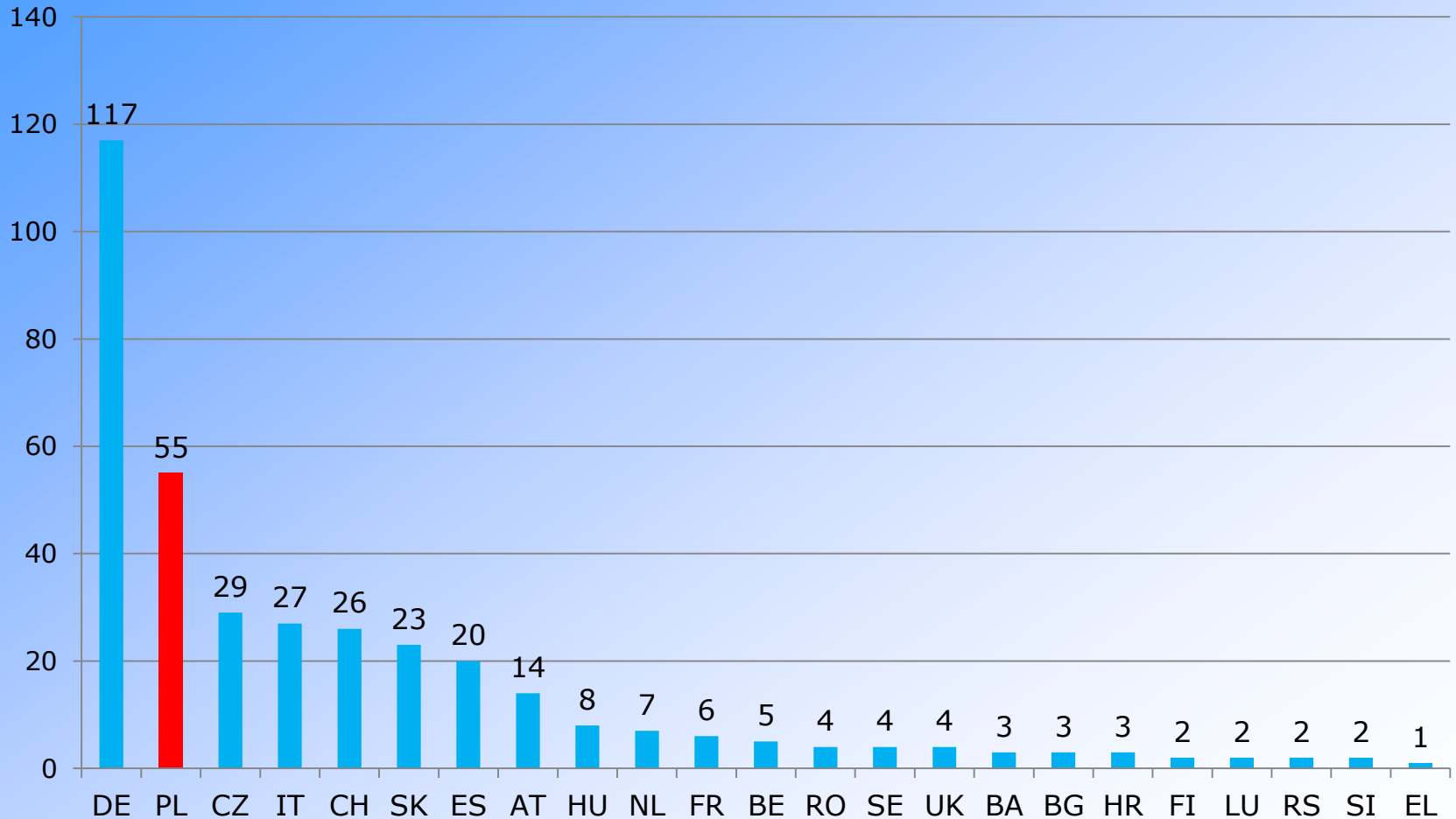
Zasadniczo powinno nastąpić wycofanie rejestracji, równoznaczne z brakiem możliwości eksploatacji wagonów na sieci.





Liczba podmiotów, które złożyły deklaracje własne w Europie:

(według krajów, na podstawie danych ERA)





Na lutowym posiedzeniu grupy roboczej NSA NETWORK (grupa współpracy krajowych władz bezpieczeństwa), omówiono kwestię postępów w certyfikacji ECM.

PROBLEMY INNYCH KRAJÓW:

- ✓ **Niemcy** – z uwagi na ogromną liczbę podmiotów do certyfikacji, sprostanie terminowi 31/05/13 będzie niemożliwe
- ✓ **Kraje Europy Środkowo-Wschodniej** – podobne problemy do polskich (brak tradycji podejścia systemowego, ograniczone zasoby)
- ✓ **Kraje skandynawskie** – płytki rynek ECM, skutkujący brakiem zainteresowania organów certyfikujących do wydawania certyfikatów w tych krajach





WNIOSKI Z DYSKUSJI NA NSA NETWORK:

- ✓ Dominuje przekonanie, że **brak certyfikatu ECM nie wpłynie w znaczący sposób na poziom bezpieczeństwa** systemu
- ✓ W związku z tym **nie istnieje potrzeba wykorzystania drastycznych rozwiązań**, przewidzianych prawem (wyłączenie z eksploatacji pojazdów)
- ✓ Zarządzanie ryzykiem braku certyfikowanego ECM powinno następować poprzez **SMS przewoźników i zarządców**, jako podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczne funkcjonowanie systemu
- ✓ Nie ma jednak gwarancji, że brak certyfikatu nie będzie skutkował **utrudnieniami w przewozach międzynarodowych i krajowych**, zwłaszcza przy przedłużaniu się tej sytuacji lub nakładaniem kar
(Podejście jest suwerenną decyzją państw, uwzględniającą ryzyko)





PLANOWANE PODEJŚCIE UTK:

✓ Dysponenci:

- Wniosek złożony do 31/01/13 oraz pozytywna ocena dokumentacji i praktycznego wdrożenia systemu → certyfikacja planowa (31/05/13)

✓ Przewoźnicy:

- Budowa / rozwój systemu w kierunku wymagań 445/2011, tak by certyfikat ECM był wydany przed końcem ważności certyfikatu bezpieczeństwa

✓ Pozostali:

- **Wezwanie** do usunięcia naruszeń od Prezesa UTK (lub)
- **Wycofanie** rejestracji wagonów

} **kwiecień / maj**
ostateczna
decyzja

MOŻLIWE DZIAŁANIA PO STRONIE ECM:

- **Niezwłoczne** podjęcie działań dla uzyskania certyfikatu, lub
- **Zmiana ECM**, zgodnie z procesem opisanym w art. 5 ust. 8 (445/2011)



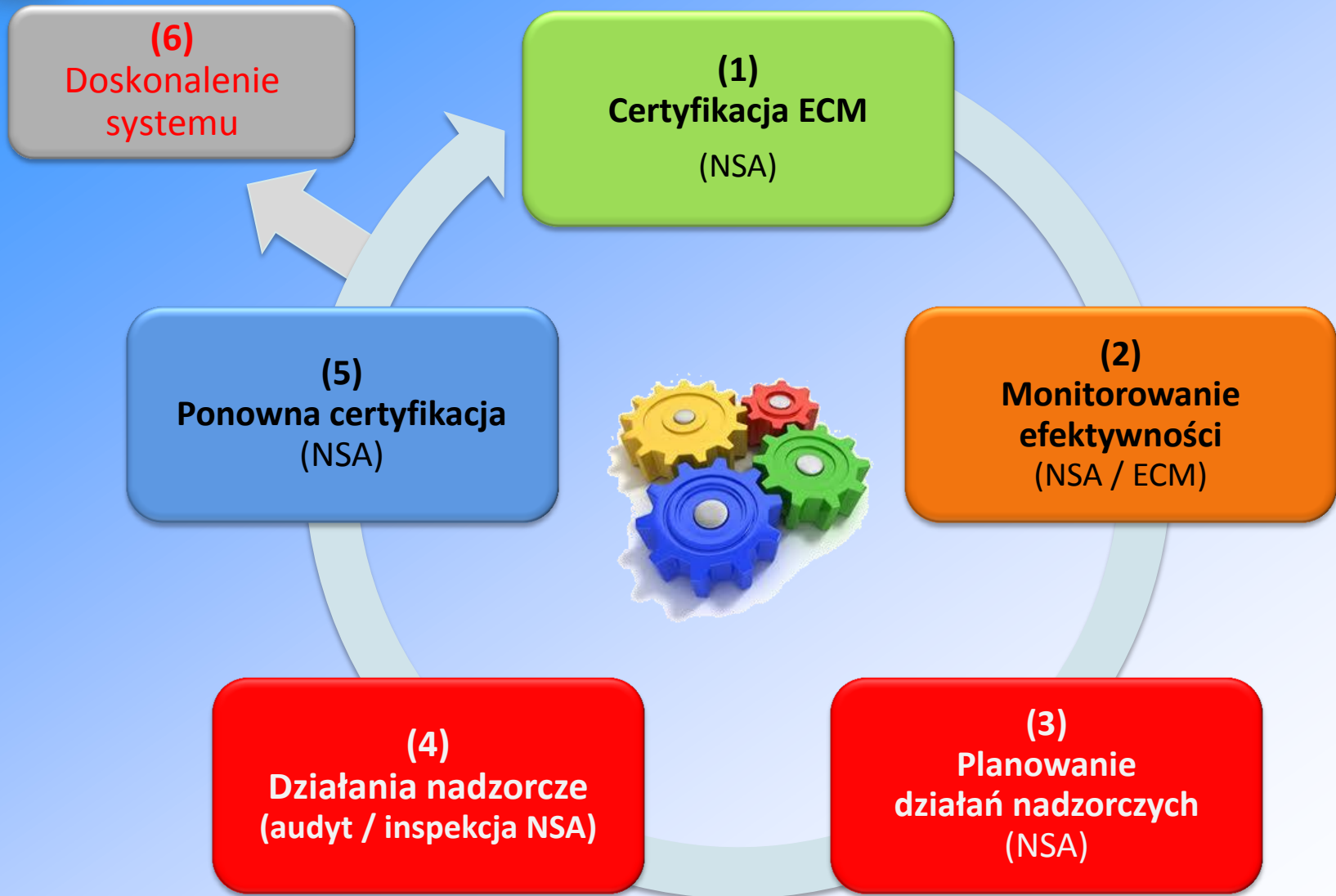


PLANOWANE PODEJŚCIE UTK:

- ✓ **certyfikowani przewoźnicy i autoryzowani zarządcy infrastruktury:**
 - zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE przewoźnicy i zarządcy są odpowiedzialni za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei
 - konieczność **zarządzania ryzykiem braku ECM** poprzez **system zarządzania bezpieczeństwem (SMS)**
 - obowiązek wykonania oceny ryzyka i podjęcia stosownych działań – informacja zwrotna do UTK

Oficjalna informacja o postępowaniu Urzędu w związku z zakończeniem okresu przejściowego dla uzyskania certyfikatu ECM zostanie przesłana pisemnie do wszystkich zainteresowanych.







ECM zobowiązany jest do stałego monitorowania efektywności funkcjonowania swojego MMS, zgodnie ze wspólną metodą bezpieczeństwa (CSM) o monitoringu (rozporządzenie nr 1078/2012)

PODSTAWOWE WYMAGANIA CSM O MONITORINGU:

- ✓ obowiązek prowadzenia procesu monitoringu, określonego w rozporządzeniu, w ramach **swojej działalności**
- ✓ monitorowanie środków kontroli ryzyka swoich **podwykonawców**
- ✓ konieczność uregulowania **wymiany informacji** pomiędzy zaangażowanymi podmiotami (przewoźnicy, zarządcy, ECM i ich podwykonawcy)
- ✓ obowiązek **raportowania doświadczeń** ze stosowania CSM o monitoringu w raportach bezpieczeństwa (RU, IM) i rocznych raportach dot. utrzymania (ECM)





MODEL CERTYFIKACJI ECM PRZYJĘTY W URZĘDZIE





PROCEDURA UZYSKANIA CERTYFIKATU ECM W UTK:

- ✓ odmienne podejście, aniżeli w stosunku do DSU:
 - **ocena dokumentacji** oraz
 - **udowodnienie praktycznego wdrożenia systemu** w trakcie audytu

- ✓ termin realizacji wniosków:
 - 4 miesiące **przy braku niezgodności krytycznych**
 - wykrycie niezgodności krytycznych w trakcie audytów **wydłuża czas uzyskiwania certyfikatu** o okres niezbędny na ich usunięcie

- ✓ ważność certyfikatu:
zależnie od stopnia przygotowania **od roku wzwyż**

- ✓ informacja o procedurze certyfikacji ECM wkrótce na stronie Urzędu





DOKUMENTY NIEZBĘDNE DLA UBIEGANIA SIĘ O CERTYFIKAT ECM:

- ✓ uzupełniony **formularz wniosku** wg wzoru z załącznika IV rozporządzenia nr 445/2011
- ✓ informacja o **wagonach**, za utrzymanie których odpowiedzialny będzie ECM
- ✓ informacja o **organizacji**, w tym schemat struktury organizacyjnej
- ✓ dokumentacja **systemu zarządzania utrzymaniem** (MMS)
- ✓ **lista kontrolna** w odniesieniu do kryteriów uzyskania certyfikatu ECM
- ✓ potwierdzenie wniesienia opłaty wstępnej

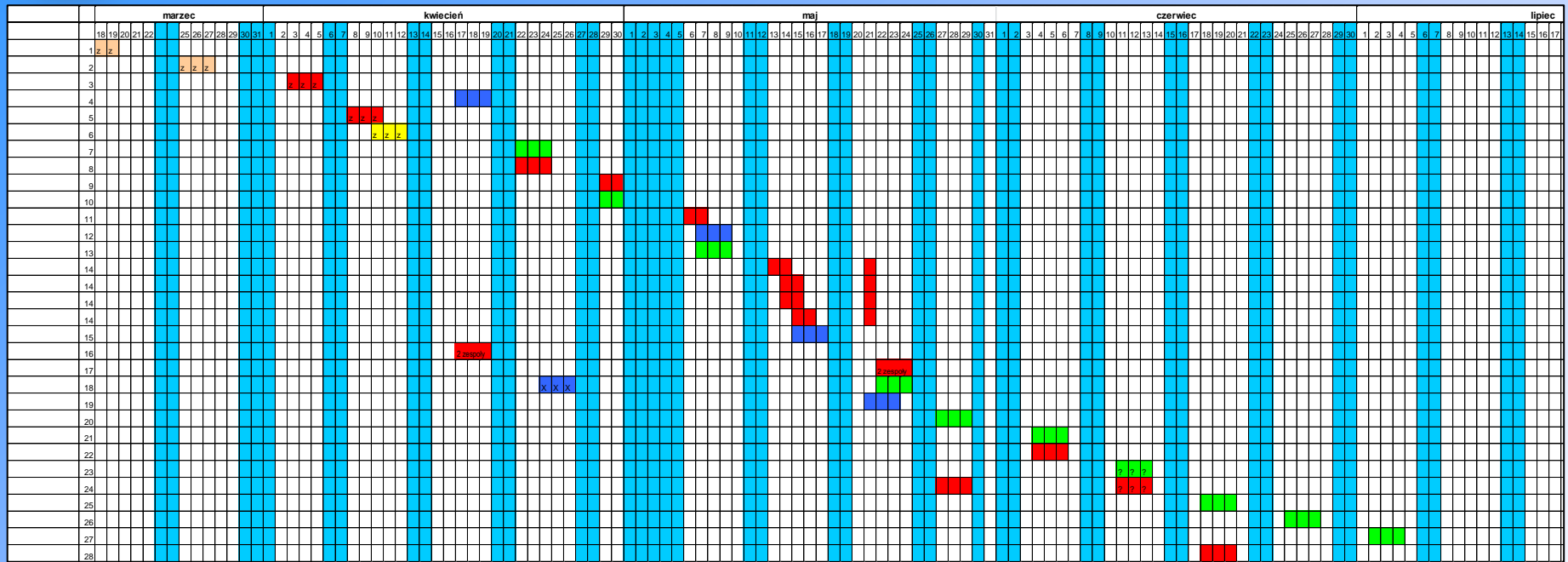




Wnioskodawca:

Urząd Transportu Kolejowego:





Audyty realizowane są przez pracowników centrali UTK:

- ✓ Departamentu Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności,
- ✓ Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego,
- ✓ Departamentu Nadzoru,

we współpracy z pracownikami Oddziałów Terenowych UTK.



ASPEKTY POZYTYWNE:

- ✓ zaangażowanie ze strony wnioskodawców
- ✓ rozwiązania informatyczne wspomagające utrzymanie taboru

ASPEKTY NEGATYWNE:

- ✓ niska świadomość zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie
- ✓ różnorodna jakość zbudowanych systemów zarządzania
- ✓ brak zatwierdzonych DSU, zarejestrowanych pojazdów, uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji
- ✓ niezapoznanie pracowników z nowymi obowiązkami wynikającymi z MMS
- ✓ brak stosowania narzędzi zaimplementowanych w systemach (zarządzanie zmianą, audytowanie -> ciągłe doskonalenie)



Powyższe wskazuje na brak należytego wdrożenia MMS w organizacjach.





PRAWO KRAJOWE A PRAWO WSPÓLNOTOWE





Rozporządzenie nr 445/2011

Art. 2 Zakres

2. Warsztaty utrzymaniowe lub dowolna organizacja, które podejmują się wykonania pewnej części funkcji określonych w art. 4, mogą stosować system certyfikacji na zasadzie dobrowolności w oparciu o zasady określone w art. 8 i załączniku I.

Ustawa o transporcie kolejowym

Art. 4

*Użyte w ustawie określenia oznaczają:
6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) - podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;*

Czy warsztat utrzymania może uzyskać certyfikat?

- ✓ rozporządzenie nr 445/2011 stoi ponad prawem krajowym
- ✓ Prezes UTK prowadzi proces certyfikacji dla warsztatów utrzymania (MW)
- ✓ w chwili obecnej realizowane są dwa wnioski tego rodzaju





CERTYFIKATY ECM DLA WAGONÓW SYSTEMU 1520 mm:

- ✓ w opinii Urzędu istnieje możliwość uzyskania certyfikatu ECM dla tych wagonów

- ✓ brak TSI dla systemu 1520 mm nie stanowi przeszkody – ocenie podlega system zarządzania utrzymaniem, a więc procedury i ich wdrożenie

- ✓ wątpliwość wzbudza jednak interpretacja art. 23j ust. 7 ustawy (wykonywanie zadań ECM w niektórych przypadkach przez przewoźnika):
 - ograniczony przepływ informacji między zagranicznym podmiotem, a polskim przewoźnikiem (dane dot. utrzymania pojazdu)
 - sama czynność utrzymania realizowana w państwie trzecim
 - brak dostępu do rejestru taboru państw wschodnich





DEFINICJA:

„wagon towarowy” oznacza pojazd nieposiadający własnego napędu, przystosowany do **przewozu ładunku lub innych materiałów** wykorzystywanych w ramach działań takich, jak **budowa lub utrzymanie infrastruktury** (art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 445/2011)

INTERPRETACJA ERA W ODNIESIENIU DO MASZYN TOROWYCH:

Maszyny torowe	Certyfikacja ECM
a) Używane <u>wyłącznie</u> na torach wyłączonych z eksploatacji, niezależnie od tego, czy posiadają własny napęd czy nie.	Nie wymagana
b) Bez własnego napędu, używane częściowo bądź całkowicie na torach będących w eksploatacji	Wymagana
c) Z własnym napędem, używane częściowo bądź całkowicie na torach będących w eksploatacji <u>w trybie bez napędu</u> (ciągnięte przez inny pojazd trakcyjny)	Wymagana
d) Z własnym napędem używane częściowo lub całkowicie na torach będących w eksploatacji	Nie wymagana





DOSTĘP DO DANYCH W REJESTRZE POJAZDÓW





STAN OBECNY:

- ✓ najprostsza metoda – kontakt z **dysponentem**, by przekazał udokumentowaną informację o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie przypisanym do danego wagonu
- ✓ jedynie w przypadkach spornych, zalecany jest kontakt z UTK
- ✓ zweryfikować, czy wskazany podmiot posiada certyfikat ECM można w bazie ERADIS Europejskiej Agencji Kolejowej (<https://eradis.era.europa.eu>)

SYSTEM DOCELOWY:

- ✓ zdalny dostęp do rejestru na poziomie krajowym (portal UTK) i europejskim (portal ERA)
- ✓ warunek – nadanie przez Urząd loginu i hasła
- ✓ uruchomienie procedury przyznawania loginów planowane jest na **II półrocze 2013 r.**





ERADIS - EUROPEAN RAILWAY AGENCY DATABASE OF INTEROPERABILITY AND SAFETY

Home > Safety documents > ECM > Certificates > ECM certificates > ECM Certificates search results

Login english (en) Help

ECM Certification search results

Print Export to Excel

Items per page 15

Country	ECM Name	Internal Reference Number	History	Date issued	Validity	Type of Company	Covers tank wagons for dangerous goods	Covers other wagons specialised in transport of dangerous goods	Attachments
Austria	Franz Plasser Vermietung von Bahnbaumaschinen GesmbH	AT/31/0113/1039	New	31/01/2013	Valid	Keeper	No	No	2013-Bescheinigung IHStB Plasser&Theurer d-e.pdf
	Logistik Service GmbH	AT/31/0113/0923	New	04/03/2013	Valid	Keeper, Maintenance Supplier	Yes	No	2013-Bescheinigung IHStB LogServ d-e.pdf
	RTS Rail Transport Service GmbH	AT/31/0212/0005	New	26/11/2012	Valid	Keeper	Yes	Yes	RTS ECM 20121126.pdf
	Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	AT/31/0113/0786	New	26/03/2013	Valid	Railway Undertaking, Keeper	No	No	2013-Instandhaltungsstellenbescheinigung-SLB d+e.pdf
	SWIETELSKY Baugesellschaft m.b.H. Zweigniederlassung Bahnbau	AT/31/0112/1021	New	19/11/2012	Valid	Keeper	No	No	2012-Instandhaltungsstellenbescheinigung Swietelsky DE_EN.pdf
Czech Republic	AWT ROSCO a.s.	CZ/31/0013/0011	New	08/03/2013	Valid	Keeper	Yes	Yes	AWTR-ECM.pdf
	ČD Cargo, a.s.	CZ/31/0012/0002	New	01/10/2012	Valid	Railway Undertaking	Yes	Yes	scanECM.pdf
	DBV-ITL, s.r.o.	CZ/31/0013/0014	New	26/03/2013	Valid	Railway Undertaking	Yes	No	ECM-DBV.pdf
	DIAMO, státní podnik	CZ/31/0013/0016	New	25/03/2013	Valid	Keeper	No	No	ECM-DIAMO.pdf
	KOS Trading, akciová společnost	CZ/31/0013/0012	New	25/03/2013	Valid	Keeper	Yes	No	ECM-KT.pdf
	LEGIOS a.s.	CZ/31/0013/0005	New	08/02/2013	Valid	Railway Undertaking, Maintenance Supplier, Manufacturer	Yes	Yes	LEGIOS_SOU.pdf
	Linde Gas a.s.	CZ/31/0012/0003	New	06/12/2012	Valid	Keeper	Yes	No	linde_sou.pdf
	LOKO TRANS s.r.o.	CZ/31/0013/0015	New	26/03/2013	Valid	Keeper	No	No	ECM-LT.pdf
	Lovochemie, a.s.	CZ/31/0013/0013	New	26/03/2013	Valid	Keeper	Yes	No	ECM-LOV.pdf
			CZ/31/0012/0007	New	18/12/2012	Valid	Other	Yes	No

1 2 3 4 Next>

- ▼ Home
- ▶ Login
- ▶ Safety Authorities and Investigation Bodies
- ▶ ECM Organisations
- ▼ Safety documents
 - ▶ Safety Certificates
 - ▶ Licences
 - ▼ ECM
 - ▶ Schema
 - ▶ Certification bodies
 - ▼ Certificates
 - ▶ ECM certificates
 - ▶ ECM MoU certificates
 - ▶ Maintenance functions certificates
 - ▶ Safety Indicators
 - ▶ Investigation reports
 - ▶ NSA & NIB reports
 - ▼ Inter-operability documents
 - ▶ EC declarations of verification of subsystems
 - ▶ EC declaration of conformity of interoperability constituents
 - ▶ EC declaration of suitability for use of interoperability constituents
 - ▶ Authorisation for placing in service
 - ▶ Virtual Vehicle Register
 - ▶ RU Service quality reports
 - ▶ National Rules

- ▼ ECM
 - ▶ Schema
 - ▶ Certification bodies
 - ▼ Certificates
 - ▶ ECM certificates
 - ▶ ECM MoU certificates
 - ▶ Maintenance functions certificates

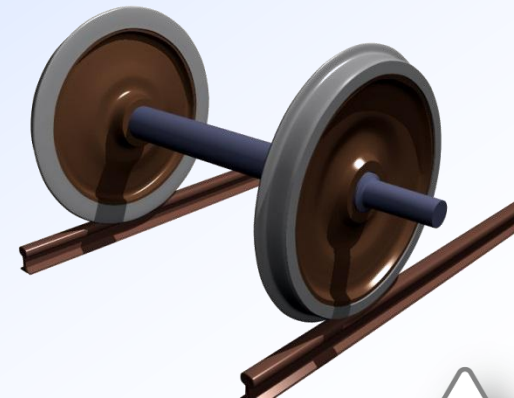
Zawartość bazy ERADIS:

- ✓ wybrany schemat certyfikacji ECM w danym państwie (akredytacja, uznanie, NSA);
- ✓ dane organów certyfikujących;
- ✓ wydane certyfikaty ECM oraz certyfikaty dla poszczególnych funkcji.





KOŁA OBREŃCZOWANE W WAGONACH TOWAROWYCH



- ✓ uszkodzenia kół obręczowanych stanowią częstą przyczynę groźnych wykolejeń, skutkujących znacznymi stratami
- ✓ w latach 2006-2010 na niemieckiej sieci kolejowej doszło **7 groźnych wypadków** tylko z udziałem pojazdów dysponentów zagranicznych





- ✓ w wyniku prac Wspólnej Grupy Sektorowej (CER, ERFA, UIP, UIRR, UNIFE) oraz negocjacji DB – PKP ustalony został następujący **harmonogram używania kół obręczowanych:**

- zamawianie nowych kół obręczowanych do **01.01.2011 r.**
- wymiana obręczy do **01.01.2012 r.**
- koniec eksploatacji kół obręczowanych do **01.01.2020 r.**

- ✓ powyższe ograniczenia mają zastosowanie **wyłącznie przy spełnieniu następujących warunków:**

- prędkość eksploatacji wagonów powyżej 80 km/h
- hamowanie na powierzchni tocznej kół

- ✓ dotatkowy ograniczenie:

począwszy od **01.01.2013 r.** limit zużycia grubości obręczy po ostatnim toczeniu wynosi **maks. 43 mm**





- ✓ dokument opracowany przez sektor ma charakter **zalecenia**, kierowanego do podmiotów rynku
- ✓ ustalenia w nim zwarte zostaną **przeniesione do normy EN 15313**
Kolejnictwo – Wymagania eksploatacyjne dotyczące obsługi zestawów kołowych – Utrzymanie zestawów kołowych pojazdów w eksploatacji i wyłączonych z eksploatacji



The Joint Sector Group

To
- the heads of the undersigned associations
(for distribution to all members)
- all national Joint EVIC/EWT bodies
(for information and translation into national languages)

Copy:
- GCU bureau (for information)

Brussels, 01.11.2011

Use of tyred wheels in tread braked freight wagons with $v_{max} > 80$ km/h

Dear Ladies and Sirs,

Following the agreement between Germany and Poland, we'd like to inform you on several important deadlines linked to the use of tyred wheels for freight wagons:

Expiring dates: tyred wheels for tread braked freight wagons with $v_{max} > 80$ km/h	
Expiring date of procurement of tyred wheels for tread braked freight wagons with $v_{max} > 80$ km/h	01.01.2011
Expiring date of rehabilitation (re-tyrin) of tyred wheels for tread braked freight wagons with $v_{max} > 80$ km/h	01.01.2012
Date to stop operation with tyred wheels) for tread braked freight wagons with $v_{max} > 80$ km/h	01.01.2020 at the latest
	From 01.01.2013: Wear limit of tyre thickness (minimum) after last reprofiling: 43 mm*

* Explanation of wear limit of tyre thickness (minimum) after last reprofiling

Limit of tyre thickness for freight wagons (EN 15 313, $v = 120$ km/h)	35 mm (old: 100 km/h, 30 mm)	35 mm
Maximum wear of the tyre (based on permissible flange high)	36 - 28 = 8 mm	+ 8 mm
Wear limit of tyre thickness after last reprofiling		= 43 mm

1 / 2





- ✓ rozporządzenie nr **321/2013** z dn. 12 marca 2013 r. – opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE z 12 kwietnia br.
- ✓ główne założenie: odejście od wymogów **technicznych** na rzecz **funkcjonalnych**
- ✓ efekt: istotne ograniczenie zakresu wymogów zawartych w TSI
- ✓ wymogi dotyczące kół w nowym TSI WAG:
 - punkt 4.2.3.6.3: eksploatacyjne wartości graniczne wymiarów geometrycznych kół
 - punkt 6.1.2.3: procedury oceny zgodności składnika interoperacyjności



Dokument jest dostępny na stronie Urzędu: www.utk.gov.pl



- Dziękujemy Państwu za Uwagę -



Piotr.Cukierski@utk.gov.pl
Piotr.Sieczkowski@utk.gov.pl



Urząd Transportu Kolejowego

Departament Bezpieczeństwa Kolejowego

ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa
www.utk.gov.pl

SIEDZIBA:

ul. Hoża 86
00-682 Warszawa

tel. +48 22 630 19 47
fax. +48 22 630 18 42
UTK@utk.gov.pl

