



HALÁSZ GERGELY

projektmérnök
RailCert Hungary Kft.



A kockázatértékelési tevékenység szerepe a vasúti járművek engedélyezési folyamatában

GERGELY HALÁSZ
project engineer
RailCert Hungary Kft.

The role of the risk assessment activity in the authorization process of railway vehicles

Summary:

Since the establishment of the requirements on the interoperability of the rail system within the European Union a great number of changes have been implemented within the EU framework and in the connecting National legislation. Beside the more and more commonly known NoBo (Notified Body) and DeBo (Designated Body), the assessment of the application of the risk management procedures conducted by AsBo (Assessment Body) and the independent evaluation of their results also play a greater role.

A RailCert Hungary Kft. azon kevés szervezetek egyike, amely hazánkban megfelelőség- és függetlenértékelés lefolytatására jogosult a vasút minden területén. Szervezetünk elsőik között kapta meg 2021 februárjában független kockázatértékelés végzésére vonatkozó kijelölését, amely által már több mint egy éve AsBo szervezetként is működik.

Vasúti kockázatkezelés és az AsBo szervezetek kapcsolata

Az átjárhatósági követelmények Európai Unión belüli egységes rendszerének megteremtése óta számos változás lépett életbe a kölcsönös átjárhatóság és a kapcsolódó nemzeti szabályozásokban. Az egyre közzismertebb NoBo (Notified Body) és DeBo (Designated Body) által lefolytatott megfelelőségértékelési eljárások mellett egyaránt nagyobb szerepet kap az AsBo (Assessment Body) által lefolytatott kockázatkezelési eljárások alkalmazásának vizsgálata és eredményeinek független értékelése. Utóbbi az alrendszerek vagy rendszeremlékek megszokott tanúsításától eltérően a tervezett változások kezelésének megfelelőségét, a vasúti biztonság elfogadható szintjéhez való igazítását vizsgálja.

Kockázatértékelés a vasúti területen

A Bizottság 1078/2012/EU rendeletében foglaltak szerint a biztonsági

tanúsítvánnyal rendelkező vasúttársaságok, a biztonsági engedéllyel rendelkező pályahálózat-működtetők és a karbantartásért felelős szervezetek által alkalmazandó, nyomon követhetőre vonatkozó biztonsági módszer kiindulási eleme a kockázatazonosítás- és értékelési eljárás.

A fenti vasúti területeken tevékenységet végző vagy ilyen szervezetekkel kapcsolatban álló társaságok jellemzően rendelkeznek minőség-, környezet- és biztonságirányítási rendszerekkel, illetve ezek kombinációival külön egységet képező vagy integrált formában. Ezeknek az irányítási rendszereknek szintén egyik fő eleme a szervezet tevékenységéhez kapcsolódó kockázatok kezelésének folyamata, amely alapját képezi a szervezet fejlesztési irányainak meghatározásának, illetve a biztonsági szintek növelésének.

Kockázatkezelési eljárások egységesítése

Mivel az egyes vasúti társaságok és szervezetek eltérő működési környezetben tevékenykedhetnek, így az általuk létrehozott kockázatkezelési eljárások is hozzáillesztésre kerülnek az adott szervezet strukturális, környezeti, biztonsági, eszköz- és humán erőforrás paramétereire, vagyis az egyes szervezetek által létrehozott és alkalmazott irányítási rendszerekben

rögzített kockázatkezelési eljárások eltéréseket mutathatnak egymástól. A vasúti közlekedés továbbra is a közlekedési formák egyik legbiztonságosabb módja, ennek fenntartása érdekében az Európai Unió folyamatosan felülvizsgálja, fejleszti és harmonizálja a vasút biztonsággal és kölcsönös átjárhatósággal kapcsolatos előírásait.

A törekvés eredményeképpen került megalkotásra a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről szóló Bizottság 402/2013/EU végrehajtási rendelete (továbbiakban: CSM rendelet), ami a kockázatkezelési folyamatok felépítésére, vizsgálatára és a folyamat eredményeinek értékelésére nyújt jogszabályi alapot. A CSM rendelet által meghatározott kockázatkezelési folyamata lehetőséget teremt a biztonságosabb, hatékonyabb és egységet képező vasúti közlekedés kialakítására.

A CSM rendelet összehangolja többek között a biztonsági szinteket érintő változások hatásainak felmérését, az alkalmazott kockázatkezelési eljárásokat és annak végrehajtása során kapott eredmények értelmezését, valamint lehetővé teszi a biztonsággal kapcsolatos információcserét az ágazat szereplői körében.

Miért fontos a változások kezelése?

A változások kezelése strukturált eljárásnak tekinthető, amelyet minden



Értékelő szervezetek hozzárendelése az ERA One-Stop-Shop (OSS) rendszerben

biztonságot jelentősen érintő változás során alkalmazni kell. Lehetővé teszi a szisztematikus és proaktív veszélyazonosítást, valamint a megfelelő veszélyszint-mérséklő intézkedések meghatározását. A folyamatos és proaktív veszélyazonosítás elengedhetetlen, hiszen a változások bevezetésével akaratlanul is új veszélyek kerülnek a rendszerbe, befolyásolva ezzel a meglévő biztonságot érintő intézkedések hatásosságát, továbbá az eljárások, folyamatok, termékek és szolgáltatások megfelelőségét.

A kockázatkezelés alapvetően két fő folyamatra osztható: a kockázátértékelésre, amely magába foglalja a kockázatvizsgálatot és ez alapján elvégzett kockázatelemzést, valamint a kockázátértékelés alapján meghozott szervezeti intézkedésekre és azok hatásosságának ellenőrzésére.

Kik a CSM rendelet szereplői?

A CSM rendeletben megfogalmazott Javaslattevő felelős a kockázatkezelési folyamat alkalmazásáért, eredményeinek meghatározásáért, valamint a változás jelentőségének megállapításáért. A Javaslattevő egyben gondoskodik a vele kapcsolatban álló beszállítók és a szolgáltatók – illetve alvállalkozóik – által előidézett kockázatok a CSM rendelettel összhangban történő kezeléséről is.

Javaslattevő lehet kockázatkezelési intézkedéseket végrehajtó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető, intézkedéseket végrehajtó, a karbantartásért felelős szervezet, a hatályos irányelv szerinti ajánlat-

kérő vagy gyártó, illetve strukturális alrendszer üzembehelyezési engedélyt kérelmező.

Az eljárás fontos szereplője a független kockázátértékelő szervezet, azaz az AsBo szervezet, ami a CSM rendeletben meghatározott követelmények szerint vizsgálja a Javaslattevő kockázatkezelési eljárásának alkalmazását és eredményeinek értékelését.

Mi számít jelentős változásnak a CSM rendelet szerint?

A CSM rendelet értelmében, amennyiben nincs nemzeti vonatkozó szabályozás és a változás befolyásolja a biztonságot, az ott felsorolt kritériumok alapján magának a társaságnak a feladata eldönteni – az adott területtel kompetens szakértő vagy szakértők bevonásával – a CSM rendeletben felsorolt kritériumok szerint, hogy a vizsgált változás jelentősnek minősíthető-e. A folyamatot a vonatkozó követelményeknek megfelelően, alátámaszthatóan dokumentálni szükséges annak eredményétől függetlenül. Bizonyos alrendszerek esetében (RST és CCS) azonban uniós szinten előírt a CSM rendelet alkalmazása, így ezen alrendszereket érintő változások esetében szükséges a vonatkozó jogszabályi környezet mérlegelése.

Ki lehet Magyarországon CSM rendelet szerinti független értékelő szerv?

Az CSM rendelet szerinti kockázatkezelési eljárás fontos szereplője a független kockázátértékelő (AsBo) szervezet, amely Magyarországon a

kockázátértékelést végző szervezetek kijelöléséről, valamint a kockázátértékelést végző szervezetek tevékenységének részletes szabályairól szóló 390/2020 (VIII. 12.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kijelölő rendelet) szerint kerül kijelölésre a vasúti közlekedési hatóság által. Az AsBo szervezetek nyilvántartása elektronikusan elérhető az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) adatbázisában (ERADIS).

Hogyan kapcsolódik az AsBo szervezet a vasúti járművek engedélyezési eljárásaiba?

Fontos megjegyezni, hogy az AsBo tevékenysége eltér a DeBo kijelöléssel és a NoBo bejelentéssel rendelkező szervezetek megfelelőségértékelői tevékenységétől, mivel a rendszerben végbemenő változások kezelésének és értékelésének folyamatát vizsgálja és értékeli, mindazonáltal a függetlenség és pártatlanság ezeknek a szervezeteknek a körében is elengedhetetlen.

A vasúti járművek engedélyezése az Európai Vasúti Ügynökség által üzemeltetett, elektronikus One Stop Shop (OSS) rendszeren keresztül történik. Az OSS rendszeren keresztül lehet benyújtani többek között a típusmegfelelőségi engedély, vasúti jármű kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozó, járműtípus engedély megújítására vonatkozó kérelmeket. Az engedélyezési folyamat során meg kell adni a NoBo, DeBo és CSM értékelő (AsBo) szervezeteket az OSS rendszerben a benyújtott kérelem tartalmának megfelelően.

NoBo DeBo AsBo

A VASÚT MINDEN TERÜLETÉN

**VASÚTI MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS ÉS
FÜGGETLEN KOCKÁZATÉRTÉKELÉS**

**FORDULJON HOZZÁNK
BIZALOMMAL!**

RailCert Hungary Kft.

www.railcert.hu

info@railcert.hu



Az AsBo szervezet az eljárásban mintegy független értékelőként működik közre a jelentős változás (pl.: vasúti jármű alkalmazási területének kiterjesztése más tagországra, vasúti pályahálózatra) során véghez vitt kockázatkezelés teljes folyamatában. Feladata nem az operatív döntések meghozatala, a kockázatértékelés lefolytatása és az ahhoz kapcsolódó tevékenységek ellátása, hanem annak ellenőrzése, hogy a CSM rendeletben foglalt követelmények teljesülnek és a kockázatértékelés eredménye megfelelő.

Az AsBo szervezet eljárása nem tanúsítvánnyal, hanem biztonságértékelési jelentéssel zárul, amelyben az AsBo levonja végső következtetéseit a CSM rendelet alkalmazásának megfelelőségével kapcsolatban. Szemben a tanúsítás során meghatározott hiányosságok és nemmegfelelések kezelésével, a jelentős változás kockázatértékelése végén a „Javaslattevő” felelőssége eldönteni, hogy milyen módon és mértékben veszi figyelembe a biztonságértékelési jelentés következtetéseit.

A RailCert Hungary Kft. az ország számos jelentős beruházásban végzett és végez független kockázatértékelést. Magas szaktudású és komoly tapasztalattal rendelkező szakembereink biztosítják, hogy a vasút valamennyi területén értéktéremtő tevékenységet végezhesünk a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően.

info@railcert.hu
railcert.hu
+36 (20) 381 5499

HÍREK

A Heidekrautbahn hidrogén motorvonatokat szerez be teljes fenntartási előírással.

A Niderbarnimer Eisenbahn megerősítette a Siemens Mobility rendelését, hét, két kocsis Mireo Plus H hidrogén üzemanyag cellás több rendszerű motorvonat szállítására, és fenntartására, melyeket a Heidekrautbahn üzemében fogják 2024 decemberétől, üzemeltetni. A Mireo Plus H nulla káros anyag kibocsátású vonat a nem villamosított vonalakon való közlekedés esetében is.

A vákuum csőben közlekedő mágneses lebegésű vonatot az Inno Transon, Berlinben szeptember 23-án, első alkalommal mutatják be.

A vákuum csatornás közlekedési konferenciát az InnoTrans kiállításon, Berlinben, első alkalommal 2022. szeptember 23-án tartották meg. A konferencia napirendje széles témákat ölelt fel, többek között a kulcsfontosságú előadásokat, csoportos megbeszéléseket, stb.

Az ETCS elterjesztésének meggyorsítása érdekében felszerelő robotokat alkalmaznak

A holland Strukton Rail, a Trackbot robot fejlesztővel, az AMT Group-pal, és a No Man Trackwork-kel közösen szeretnének létrehozni egy önálló gép prototípusát, a vágányok, illetve a vontatójármű tengelyére a hazai ERTMS vonatbefolyásoló berendezések, gyors és pontos szereléséhez.

A Go-Ahead kritizálta a dél-németországi vasutak infrastruktúrájának rossz állapotát

A német privát üzemeltető, a Go-Ahead Deutschland kiadott egy erős szavakkal kritizáló összeállítást a DB Netz munkájáról, melynek feladata a vasúti infrastruktúra minőségét biztosítani Bajorországban és Baden-Württembergben, ahova a Go-Ahead Deutschland vállaltak vonat üzemeltetési szerződése van.

2022. június 22.-én az üzemeltető jelentette, hogy dél Németországban az utasforgalom egyre megbízhatatlan-

abbá vált. Ennek okát a hálózat rossz minőségében látja. Ennek következtében számos helyen kellett sebességkorlátozásokat bevezetni, valamint gépészeti hiányosságokat pótolni – mindkét tényező korlátozta az üzemeltetést.

a Go Ahead cég főnöke, Fabián Amini azt állította, hogy a németek az elmúlt években túl keveset fektettek be a karbantartásra és fenntartási munkákba. az A véleménye szerint ezért mindennél fontosabb e területekbe több tőkét befektetni, valamint olyan célkitűzésekbe investálni, ami a jövőbeli működést segíti elő.

A Go Ahead cég bocsánatot kért az utasoktól a sok késésért és a járatok sűrű törléséért. De azt is hozzátette, hogy a cég az infrastruktúra problémáin nem tud segíteni.

Go-Ahead ehhez még hozzátette, hogy az akadályok és sebességkorlátozásokat nagy részben DB Netz által működtetett hálózat okozza, ami lehetetlenné teszi a menetidők pontos tartását. A cég szerint június 15-ikétől több város között csupán két vágány működőképes. Amini úr ehhez még hozzátette, hogy az infrastruktúra hibáit hosszú időbe telik javítani. Mind ehhez hozzátette, hogy e problémák megoldását csak az állami segítség teheti lehetővé.

A szerelvények WC tisztításának feljavítása Angliában

A vonatszerelvények WC-i tisztításának feljavításához megérkeztek a pénzügyi alapok Angliában a gördülő állomány karbantartása – amit GBR Smart végez – beleértve a szerelvények WC berendezésének feljavítását – megkapta a szükséges pénzügyi támogatást. Ennek következtében lehetővé válik, hogy a felhasznált vízmennyiséget megtisztítják és újrahasznosítják. Mindez 2023 szeptemberére fog megvalósulni.

Az ICE újítása, hogy kerekesszék emelőt szerelnek fel a vagonokra.

Németország: Palfinger kifejlesztett egy új technológiát, ami megkönnyíti a DB ICE járatokon közlekedő személykocsik megközelítését és használatát a mozgáskorlátozottak számára.