**Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do organizacji składających wniosek o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o certyfikat w zakresie funkcji utrzymania**

**Wymogi wynikające z art. 23j ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym[[1]](#footnote-1)**

| **Lp.** | **Kryterium** | **Nazwa dokumentu** | **Wskazanie odwołania do zapisów dokumentu (rozdział, punkt itp.)** | **Dowód / zapis sporządzony w oparciu o wskazany dokument [[2]](#footnote-2)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| Podstawowymi elementami systemu utrzymania są: | | | | |
| 1) | przywództwo - zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania, w tym ciągłe doskonalenie jego skuteczności |  |  |  |
| 2) | ocena ryzyka - uporządkowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów kolejowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów eksploatacyjnych i działań innych przewoźników kolejowych lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka |  |  |  |
| 3) | monitorowanie - uporządkowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiąganie celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) |  |  |  |
| 4) | ciągłe doskonalenie - uporządkowane podejście służące analizie informacji pochodzących z regularnego monitorowania, audytowania lub innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, aby zdobywać doświadczenia i stosować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa |  |  |  |
| 5) | struktura i odpowiedzialność - uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie bezpieczeństwa, a także wskazywać sposób, w jaki kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz zakres udziału osób zatrudnionych i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej |  |  |  |
| 6) | zarządzanie kompetencjami - uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez osoby zatrudnione kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) |  |  |  |
| 7) | informacje - uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez kierownictwo na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe |  |  |  |
| 8) | dokumentacja - uporządkowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji |  |  |  |
| 9) | działania w zakresie zlecania podwykonawstwa - uporządkowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, aby osiągać cele podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi |  |  |  |
| 10) | działania w zakresie utrzymania - uporządkowane podejście, które ma zapewnić | | | |
|  | 1. aby działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem informacji uzyskanych na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka i właściwie udokumentowane |  |  |  |
|  | 1. zgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei |  |  |  |
|  | 1. wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania |  |  |  |
|  | 1. analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem kolejowym w celu zapewnienia pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania i jej właściwego wykorzystywania podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania |  |  |  |
|  | 1. aby komponenty, w tym części zamienne, i materiały były: wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy, składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, zgodny z określonym w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi w zamówieniach na usługi utrzymania |  |  |  |
|  | 1. aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane w celu świadczenia usług utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia |  |  |  |
|  | 1. aby podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dysponowały procedurami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie użytkowane, skalibrowane, przechowywane i utrzymywane |  |  |  |
| 11) | działania kontrolne - uporządkowane podejście, które ma zapewnić: | | | |
|  | 1. wycofywanie pojazdów kolejowych z eksploatacji ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania lub w przypadku wystąpienia uszkodzenia, lub ze względu na zaistnienie innych potrzeb |  |  |  |
|  | 1. konieczne środki kontroli jakości |  |  |  |
|  | 1. wykonywanie zadań w zakresie utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i wydawanie dokumentów przywrócenia do eksploatacji obejmujących ewentualne ograniczenia użytkowania |  |  |  |
|  | 1. aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne działania zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania |  |  |  |
|  | 1. okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania |  |  |  |

**Wymogi wynikające z załącznika II do rozporządzenia 2019/779[[3]](#footnote-3)**

1. **Wymogi i kryteria oceny dotyczące FUNKCJI ZARZĄDZANIA**

| **Lp.** | **Kryterium** | **Nazwa dokumentu** | **Wskazanie odwołania do zapisów dokumentu (rozdział, punkt itp.)** | **Dowód / zapis sporządzony w oparciu o wskazany dokument [[4]](#footnote-4)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| **1. PRZYWÓDZTWO** - **zaangażowanie w rozwój i wdrażanie systemu utrzymania organizacji oraz w ciągłe udoskonalanie jego efektywności** | | | | |
| 1 | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu: | | | |
| 1.a | ustanowienie polityki dotyczącej utrzymania, adekwatnej do typu organizacji i zakresu usług oraz zatwierdzonej przez dyrektora naczelnego organizacji lub jego przedstawiciela |  |  |  |
| 1.b | zapewnienie, aby ustanowione zostały cele w zakresie bezpieczeństwa, stosownie do ram prawnych i zgodnie z typem organizacji, zakresem i odnośnym ryzykiem |  |  |  |
| 1.c | dokonywanie oceny ogólnych wyników działań w zakresie bezpieczeństwa w związku z jej celami w zakresie bezpieczeństwa |  |  |  |
| 1.d | opracowywanie planów i procedur mających na celu realizowanie jej celów dotyczących bezpieczeństwa |  |  |  |
| 1.e | zapewnienie dostępności zasobów niezbędnych do przeprowadzenia wszystkich procesów w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszym załączniku |  |  |  |
| 1.f | określanie wpływu innych działań zarządczych na system utrzymania i zarządzanie nim |  |  |  |
| 1.g | zapewnienie, aby kadra kierownicza wyższego szczebla była świadoma rezultatów monitorowania wyników działań i audytów oraz aby przyjęła ogólną odpowiedzialność za wprowadzanie zmian w systemie utrzymania |  |  |  |
| 1.h | zapewnienie, aby personel i przedstawiciele personelu byli odpowiednio reprezentowani oraz by konsultowano się z nimi w sprawie określania, opracowywania, monitorowania i poddawania przeglądowi aspektów bezpieczeństwa wszystkich powiązanych procesów, w które może być zaangażowany personel |  |  |  |
| **2. OCENA RYZYKA – ustrukturyzowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych i działań innych organizacji lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka** | | | | |
| 2.1. | Organizacja musi posiadać stosowne procedury i uzgodnienia w celu rozpoznawania potrzeb i zaangażowania we współpracę z dysponentami, przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury, projektantami oraz producentami pojazdów i elementów lub innymi zainteresowanymi stronami. |  |  |  |
| 2.2. | Organizacja musi posiadać procedury w zakresie oceny ryzyka do celów zarządzania zmianami w dokumentacji dotyczącej utrzymania, w tym w zakresie planów utrzymania, wyposażenia, procedur, organizacji, obsady stanowisk lub interfejsów, a także stosowania wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 |  |  |  |
| 2.3. | W przypadku dokonywania oceny ryzyka organizacja musi posiadać procedury mające na celu uwzględnienie potrzeby określenia, zapewnienia i utrzymania odpowiedniego środowiska pracy, zgodnego z prawodawstwem unijnym i ustawodawstwem krajowym, w szczególności z dyrektywą Rady 89/391/EWG |  |  |  |
| **3. MONITOROWANIE – ustrukturyzowane podejście ukierunkowane na zapewnienie wdrożenia środków kontroli ryzyka działających prawidłowo i umożliwiających osiągnięcie celów organizacji** | | | | |
| 3.1 | Organizacja musi posiadać procedurę do celów regularnego gromadzenia, monitorowania i analizowania stosownych danych dotyczących bezpieczeństwa, w tym | | | |
| 3.1.a | wydajności odpowiednich procesów |  |  |  |
| 3.1.b | wyników procesów (w tym wszystkich usług i produktów zleconych innym podmiotom) |  |  |  |
| 3.1.c | efektywności uzgodnień w zakresie kontroli ryzyka |  |  |  |
| 3.1.d | informacji dotyczących doświadczenia, nieprawidłowości, usterek i napraw wynikających z codziennej eksploatacji i utrzymania |  |  |  |
| 3.2 | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie zgłaszania, rejestrowania, badania i analizowania wypadków, incydentów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych niebezpiecznych zdarzeń. |  |  |  |
| 3.3 | Na potrzeby okresowego przeglądu wszystkich procesów organizacja musi posiadać wewnętrzny system audytu, który jest niezależny i bezstronny oraz działa w przejrzysty sposób. W ramach wspomnianego systemu muszą być wdrożone procedury mające na celu: | | | |
| 3.3.a | opracowanie planu audytu wewnętrznego, który może być poprawiany w zależności od wyników poprzednich audytów oraz monitorowania wyników działań |  |  |  |
| 3.3.b | analizowanie i ocenę wyników audytów |  |  |  |
| 3.3.c | proponowanie i wdrażanie konkretnych działań lub środków naprawczych |  |  |  |
| 3.3.d | weryfikowanie efektywności wcześniejszych środków lub działań |  |  |  |
| 3.4. | Procedury, o których mowa w pkt 3.1, 3.2 i 3.3 niniejszej sekcji, muszą być zgodne ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa dotyczącymi metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 oraz dotyczącymi metod oceny poziomu bezpieczeństwa i parametrów bezpieczeństwa operatorów kolei na szczeblu krajowym i Unii przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. d) tej dyrektywy. |  |  |  |
| **4. CIĄGŁE UDOSKONALANIE – ustrukturyzowane podejście ukierunkowane na analizowanie informacji gromadzonych poprzez regularne monitorowanie i prowadzenie audytów lub informacji pochodzących z innych odpowiednich źródeł, a także na wykorzystywanie wyników do uczenia się i przyjmowania środków zapobiegawczych lub naprawczych w celu utrzymywania lub podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.** | | | | |
| 4 | Organizacja musi posiadać procedury w celu zapewnienia, aby: | | | |
| 4a | wykryte niedociągnięcia były korygowane; |  |  |  |
| 4b | nowe osiągnięcia w dziedzinie bezpieczeństwa były wdrażane |  |  |  |
| 4c | ustalenia audytów wewnętrznych były wykorzystywane do wprowadzania udoskonaleń w systemie; |  |  |  |
| 4d | działania zapobiegawcze lub naprawcze były wdrażane, gdy to niezbędne, w celu zapewnienia zgodności systemu kolejowego z normami i innymi wymogami przez cały okres eksploatacyjny wyposażenia i operacji |  |  |  |
| 4e | istotne informacje dotyczące dochodzenia i przyczyn wypadków, incydentów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych niebezpiecznych zdarzeń były wykorzystywane do uczenia się oraz – w stosownych przypadkach – przyjmowania środków ukierunkowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa |  |  |  |
| 4f | stosowne zalecenia ze strony krajowych organów ds. bezpieczeństwa i krajowych organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków oraz wynikające z dochodzeń branżowych lub wewnętrznych były oceniane i w stosownym przypadkach wykonywane |  |  |  |
| 4g | stosowne sprawozdania lub informacje ze strony przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, dysponentów lub pochodzące z innych odpowiednich źródeł były rozpatrywane i brane pod uwagę |  |  |  |
| **5. STRUKTURA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ – ustrukturyzowane podejście ukierunkowane na określenie zakresu odpowiedzialności jednostek i zespołów, co ma na celu niezawodną realizację celów organizacji w zakresie bezpieczeństwa** | | | | |
| 5.1. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu przydzielanie odpowiedzialności za wszystkie odpowiednie procesy w obrębie organizacji. |  |  |  |
| 5.2. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu wyraźne określenie związanych z bezpieczeństwem obszarów odpowiedzialności, podział odpowiedzialności pomiędzy poszczególne związane z nimi funkcje, a także wzajemne oddziaływania między nimi. Obejmuje to określone w pkt 2.1 powyżej procedury pomiędzy organizacją i dysponentami oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury |  |  |  |
| 5.3. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie, aby personel, któremu powierzono obowiązki w obrębie organizacji, posiadał uprawnienia, kompetencje i wystarczające zasoby do wykonywania swoich funkcji. Odpowiedzialność i kompetencje muszą być spójne i możliwe do pogodzenia z daną rolą, a powierzenie obowiązków musi mieć formę pisemną. |  |  |  |
| 5.4. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie koordynacji działań związanych z odpowiednimi procesami w obrębie organizacji. |  |  |  |
| 5.5. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu rozliczanie osób pełniących role w zakresie zarządzania bezpieczeństwem za ich skuteczność działania. |  |  |  |
| **6. ZARZĄDZANIE KOMPETENCJAMI – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez pracowników kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji, we wszystkich okolicznościach, celów organizacji** | | | | |
| 6.1. | Organizacja musi utworzyć system zarządzania kompetencjami, zapewniający: | | | |
| 6.1.a | określenie stanowisk, które obejmują odpowiedzialność za prowadzenie w obrębie systemu wszystkich procesów niezbędnych do spełnienia wymogów określonych w niniejszym załączniku; |  |  |  |
| 6.1.b | określenie stanowisk, w ramach których wykonywane są zadania związane z bezpieczeństwem |  |  |  |
| 6.1.c | przydzielanie personelowi odpowiednich kompetencji w odniesieniu do stosownych zadań |  |  |  |
| 6.2. | W obrębie systemu zarządzania kompetencjami istniejącego w organizacji muszą istnieć procedury w zakresie zarządzania kompetencjami personelu, które obejmują co najmniej: | | | |
| 6.2.a | określanie wiedzy, umiejętności i doświadczenia wymaganych w związku z zadaniami związanymi z bezpieczeństwem jako odpowiednie z punktu widzenia zakresu odpowiedzialności |  |  |  |
| 6.2.b | zasady selekcji, w tym podstawowy poziom wykształcenia, predyspozycje intelektualne i sprawność fizyczna |  |  |  |
| 6.2.c | wstępne szkolenie i kwalifikacje lub certyfikacja nabytych kompetencji i umiejętności |  |  |  |
| 6.2.d | zagwarantowanie, by wszyscy członkowie personelu byli świadomi istotności i wagi swoich działań oraz tego, w jaki sposób przyczyniają się do osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa |  |  |  |
| 6.2.e | bieżące szkolenia i okresowe aktualizowanie dotychczasowej wiedzy i umiejętności |  |  |  |
| 6.2.f | w stosownych przypadkach – okresowe kontrole kompetencji, predyspozycji intelektualnych i sprawności fizycznej |  |  |  |
| 6.2.g | w zależności od potrzeb – środki specjalne w razie wypadków lub incydentów, lub długiej nieobecności w pracy |  |  |  |
| **7. INFORMACJA – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez decydentów na wszystkich szczeblach organizacji ważnymi informacjami** | | | | |
| 7.1. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu określenie kanałów sprawozdawczych, dzięki którym w obrębie samego podmiotu oraz w ramach jego stosunków z innymi uczestnikami, w tym z zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi, dysponentami i projektantami lub producentami pojazdów lub elementów, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące wszystkich odpowiednich procesów są w sposób należyty wymieniane oraz przedkładane osobie odgrywającej właściwą rolę zarówno w obrębie własnej organizacji, jak i w innych organizacjach, niezwłocznie i w sposób jasny |  |  |  |
| 7.2. | Mając na względzie zapewnienie właściwej wymiany informacji, organizacja musi posiadać procedury w zakresie: | | | |
| 7.2.a | odbioru i przetwarzania określonych informacji |  |  |  |
| 7.2.b | określania, tworzenia i rozpowszechniania określonych informacji |  |  |  |
| 7.2.c | udostępniania wiarygodnych i aktualnych informacji |  |  |  |
| 7.3. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu dopilnowanie, aby najważniejsze informacje operacyjne były: | | | |
| 7.3.a | istotne i potwierdzone |  |  |  |
| 7.3.b | ścisłe; |  |  |  |
| 7.3.c | kompletne |  |  |  |
| 7.3.d | odpowiednio zaktualizowane |  |  |  |
| 7.3.e | zweryfikowane |  |  |  |
| 7.3.f | spójne i łatwe do zrozumienia (z uwzględnieniem używanego języka) |  |  |  |
| 7.3.g | przekazane do wiadomości personelu zgodnie z jego zakresem odpowiedzialności przed ich wykorzystaniem |  |  |  |
| 7.3.h | łatwo dostępne dla personelu, któremu w razie potrzeby należy udostępnić kopie |  |  |  |
| 7.4. | Wymogi określone w pkt 7.1, 7.2 i 7.3 stosuje się w szczególności w odniesieniu do następujących informacji operacyjnych: | | | |
| 7.4.a | kontrole ścisłości i kompletności krajowych rejestrów pojazdów w zakresie identyfikowania (w tym środków) oraz rejestracji pojazdów, które dana organizacja utrzymuje |  |  |  |
| 7.4.b | dokumentacja utrzymania |  |  |  |
| 7.4.c | informacje dotyczące wsparcia udzielonego dysponentom oraz – w stosownych przypadkach – innym stronom, w tym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury |  |  |  |
| 7.4.d | informacje dotyczące kwalifikacji personelu oraz późniejszego nadzoru sprawowanego w ramach rozwoju utrzymania |  |  |  |
| 7.4.e | informacje dotyczące eksploatacji (w tym przebiegu, typu i zakresu działań, zdarzeń lub incydentów) oraz wnioski przedsiębiorstw kolejowych, dysponentów i zarządców infrastruktury |  |  |  |
| 7.4.f | zapisy dotyczące przeprowadzonego utrzymania, w tym informacje w sprawie usterek wykrytych podczas kontroli oraz działań naprawczych podjętych przez przedsiębiorstwa kolejowe lub przez zarządców infrastruktury, np. czynności w zakresie kontroli i monitorowania podjętych przed odjazdem pociągu lub podczas jazdy |  |  |  |
| 7.4.g | dopuszczenie do użytkowania i przywrócenie do eksploatacji |  |  |  |
| 7.4.h | zlecenia na usługi utrzymania |  |  |  |
| 7.4.i | informacje techniczne przekazywane przedsiębiorstwom kolejowym, zarządcom infrastruktury oraz dysponentom w odniesieniu do instrukcji utrzymania |  |  |  |
| 7.4.j | pilne informacje dotyczące sytuacji, w których możliwość poruszania się w bezpieczny sposób jest zagrożona; informacje te mogą obejmować: |  |  |  |
| 7.4.j (i) | nakładanie ograniczeń na użytkowanie lub szczególne warunki eksploatacyjne w odniesieniu do pojazdów, które dana organizacja utrzymuje, lub innych pojazdów z tej samej serii, nawet jeżeli są utrzymywane przez inne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie; wspomniane informacje należy także współdzielić ze wszystkimi zaangażowanymi stronami |  |  |  |
| 7.4.j (ii) | pilne informacje dotyczące kwestii związanych z bezpieczeństwem stwierdzonych w czasie utrzymania, np. usterek wykrytych w elemencie powszechnie używanym w szeregu kategorii lub serii pojazdów |  |  |  |
| 7.4.k | wszelkie istotne informacje lub dane potrzebne w celu przedłożenia rocznego sprawozdania z utrzymania organowi certyfikującemu oraz odpowiednim klientom (w tym dysponentom); wspomniane sprawozdanie należy także udostępnić na żądanie krajowym organom ds. bezpieczeństwa |  |  |  |
| **8. DOKUMENTACJA – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji** | | | | |
| 8.1. | Organizacja musi posiadać odpowiednie procedury w celu zapewnienia, aby wszystkie odpowiednie procesy były w należyty sposób udokumentowane |  |  |  |
| 8.2. | Organizacja musi posiadać odpowiednie procedury w zakresie: | | | |
| 8.2.a | regularnego monitorowania i aktualizowania całej stosownej dokumentacji |  |  |  |
| 8.2.b | formatowania, tworzenia i rozprowadzania całej stosownej dokumentacji oraz weryfikacji wprowadzonych do niej zmian |  |  |  |
| 8.2.c | odbioru, gromadzenia i archiwizowania całej stosownej dokumentacji |  |  |  |
| **9. DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZLECANIA PODWYKONAWSTWA – ustrukturyzowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, by osiągać cele organizacji** | | | | |
| 9.1. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zapewnienie, aby produkty i usługi związane z bezpieczeństwem zostały zidentyfikowane |  |  |  |
| 9.2. | W przypadku korzystania z usług wykonawców lub dostawców, bądź obu tych rodzajów podmiotów, w odniesieniu do produktów i usług związanych z bezpieczeństwem organizacja musi posiadać procedury mające na celu sprawdzanie w czasie selekcji, czy: | | | |
| 9.2.a | wykonawcy, podwykonawcy i dostawcy posiadają odpowiednie kwalifikacje |  |  |  |
| 9.2.b | wykonawcy, podwykonawcy i dostawcy posiadają odpowiedni i udokumentowany system utrzymania i zarządzania |  |  |  |
| 9.3. | Organizacja musi posiadać procedurę mającą na celu określenie wymogów, które muszą spełniać wspomniani wykonawcy i dostawcy |  |  |  |
| 9.4. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu monitorowanie wiedzy dostawców lub wykonawców na temat ryzyka, jakie ich działania pociągają za sobą w odniesieniu do operacji prowadzonych przez organizację |  |  |  |
| 9.5. | W przypadku gdy system utrzymania lub zarządzania danego wykonawcy lub dostawcy jest certyfikowany, proces monitorowania określony w pkt 3 może być ograniczony do wyników zleconych procesów operacyjnych, o których mowa w pkt 3.1 lit. b) |  |  |  |
| 9.6. | Należy wyraźnie określić, znać i przydzielić w umowie pomiędzy kontrahentami co najmniej podstawowe zasady dotyczące przedstawionych poniżej procesów: | | | |
| 9.6.a | zakres odpowiedzialności i zadania związane z kwestiami bezpieczeństwa kolei |  |  |  |
| 9.6.b | obowiązki związane z przekazywaniem istotnych informacji pomiędzy obiema stronami |  |  |  |
| 9.6.c | identyfikowalność dokumentów dotyczących bezpieczeństwa |  |  |  |

1. **Wymogi i kryteria oceny dotyczące FUNKCJI ROZWOJU UTRZYMANIA**

| **Lp.** | **Kryterium** | **Nazwa dokumentu** | **Wskazanie odwołania do zapisów dokumentu (rozdział, punkt itp.)** | **Dowód / zapis sporządzony w oparciu o wskazany dokument [[5]](#footnote-5)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| 1. | Organizacja musi posiadać procedurę mającą na celu określenie następujących elementów i zarządzanie nimi: | | | |
| 1.a | wszystkich działań w zakresie utrzymania mających wpływ na bezpieczeństwo |  |  |  |
| 1.b | wszystkich elementów krytycznych dla bezpieczeństwa |  |  |  |
| 2. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zagwarantowanie spełnienia zasadniczych wymagań w zakresie interoperacyjności, w tym aktualizacje w ciągu całego cyklu eksploatacyjnego, poprzez: | | | |
| 2.a | zapewnienie zgodności ze specyfikacjami dotyczącymi podstawowych parametrów interoperacyjności, podanymi w odpowiednich technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI) |  |  |  |
| 2.b | weryfikowanie we wszystkich okolicznościach spójności dokumentacji dotyczącej utrzymania z zezwoleniem dotyczącym pojazdu (w tym z ewentualnymi krajowymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa), w tym zgodności z dokumentacją techniczną i z typem rejestrów, jak w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV) |  |  |  |
| 2.c | zarządzanie wszelkiego rodzaju wymianami w ramach utrzymania |  |  |  |
| 2.d | określanie potrzeby przeprowadzenia oceny ryzyka co do potencjalnego wpływu danej zmiany na bezpieczeństwo systemu kolei poprzez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 |  |  |  |
| 2.e | zarządzanie konfiguracją wszystkich zmian technicznych wywierających wpływ na integralność systemu pojazdu |  |  |  |
| 3. | Organizacja musi posiadać procedurę w zakresie projektowania i wspierania wdrożenia instalacji, wyposażenia i narzędzi niezbędnych do przeprowadzania utrzymania i specjalnie opracowanych do tego celu. Organizacja musi posiadać procedurę sprawdzania, czy te instalacje, wyposażenie i narzędzia są używane, przechowywane i utrzymywane zgodnie ze swoim harmonogramem utrzymania oraz stosownie do wymogów związanych z ich utrzymaniem |  |  |  |
| 4. | W przypadku rozpoczynania eksploatacji pojazdów organizacja musi posiadać procedury mające na celu: | | | |
| 4.a | uzyskanie dostępu do zaleceń dotyczących utrzymania zawartych we wstępnej dokumentacji oraz zgromadzenie wystarczających informacji na temat planowanych operacji |  |  |  |
| 4.b | dokonanie analizy tych zaleceń dotyczących utrzymania zawartych we wstępnej dokumentacji i zapewnienie, poprzez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy(UE) 2016/798, pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania, biorąc także pod uwagę informacje zawarte we wszystkich powiązanych gwarancjach |  |  |  |
| 4.c | zapewnienie odpowiedniego wdrożenia pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania |  |  |  |
| 5. | Aby zapewnić aktualność dokumentacji dotyczącej utrzymania przez cały cykl eksploatacyjny pojazdu, organizacja musi posiadać procedury mające na celu: | | | |
| 5.a | gromadzenie przynajmniej istotnych informacji dotyczących: |  |  |  |
| 5.a (i) | rodzaju i zakresu faktycznie przeprowadzonych działań, dotyczących między innymi wypadków, poważnych wypadków i incydentów zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2016/798 |  |  |  |
| 5.a (ii) | defektów wykrytych w elementach |  |  |  |
| 5.a (iii) | typu i zakresu planowanych działań |  |  |  |
| 5.a (iv) | faktycznie przeprowadzonego utrzymania |  |  |  |
| 5.b | określenie potrzeby dokonywania aktualizacji, przy uwzględnieniu wartości dopuszczalnych w odniesieniu do interoperacyjności; |  |  |  |
| 5.c | przedstawianie propozycji zmian i ich realizacji oraz ich zatwierdzanie, z zamiarem podjęcia decyzji opartej na wyraźnie określonych kryteriach, przy uwzględnieniu ustaleń z oceny ryzyka przeprowadzonej poprzez zastosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 |  |  |  |
| 5.d | zapewnienie odpowiedniego wdrożenia zmian |  |  |  |
| 5.e | monitorowanie skuteczności zmian w procesie zgodnym z metodami oceny poziomu bezpieczeństwa i parametrów bezpieczeństwa operatorów kolei na szczeblu krajowym i unijnym przyjętymi na podstawie art. 6 ust. 1 lit. d) dyrektywy (UE) 2016/798 |  |  |  |
| 6. | W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji rozwoju utrzymania należy uwzględnić co najmniej wymienione poniżej działania wywierające wpływ na bezpieczeństwo: | | | |
| 6.a | stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 w celu oceny zmian w dokumentacji dotyczącej utrzymania |  |  |  |
| 6.b | dziedziny inżynieryjne wymagane do celów zarządzania opracowaniem dokumentacji dotyczącej utrzymania i jej zmianami oraz rozwojem, oceną, walidacją i zatwierdzeniem wymian w ramach utrzymania |  |  |  |
| 6.c | działania w zakresie utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa |  |  |  |
| 6.d | techniki łączenia (w tym spawanie i klejenie) |  |  |  |
| 6.e | badania nieniszczące |  |  |  |
| 7. | W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji rozwoju utrzymania należy zagwarantować identyfikowalność przynajmniej następujących elementów: | | | |
| 7.a | dokumentacja dotycząca rozwoju, oceny, walidacji i zatwierdzania wymiany w ramach utrzymania |  |  |  |
| 7.b | konfiguracja pojazdów, co obejmuje między innymi elementy krytyczne dla bezpieczeństwa i modyfikacje oprogramowania pokładowego |  |  |  |
| 7.c | zapisy dotyczące przeprowadzonego utrzymania |  |  |  |
| 7.d | wyniki badań dotyczących korzyści z doświadczenia |  |  |  |
| 7.e | wszystkie kolejne wersje dokumentacji utrzymania, w tym ocena ryzyka; |  |  |  |
| 7.f | sprawozdania w sprawie kompetencji i nadzoru w zakresie przeprowadzania utrzymania oraz zarządzania utrzymaniem taboru |  |  |  |
| 7.g | informacje techniczne przekazywane w celu udzielenia wsparcia dysponentom, przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury |  |  |  |
| **SPEŁNIENIE WYMAGAŃ ROZPORZĄDZENIA 2018/545[[6]](#footnote-6)** | | | | |
| **Czy podmiot planuje pełnić funkcję podmiotu zarządzającego zmianą w rozumieniu rozporządzenia 2018/545?** | | | | **TAK/NIE**[[7]](#footnote-7) |
| 1. | W ramach MMS podmiot uwzględnił zarządzanie konfiguracją, czyli systemowy proces organizacyjny, techniczny i administracyjny obejmujący cały cykl życia pojazdu, który jest realizowany w celu zapewnienia i utrzymania spójności dokumentacji oraz identyfikowalności zmian, aby zapewnić: | | | |
| 1.a | zgodność ze stosownymi przepisami prawa Unii Europejskiej i przepisami krajowymi |  |  |  |
| 1.b | kontrolę nad zmianami i ich udokumentowanie w dokumentacjach technicznych lub w dokumentacji towarzyszącej wydanemu zezwoleniu |  |  |  |
| 1.c | aktualność i dokładność przechowywanych informacji i danych |  |  |  |
| 1.d | Informowanie właściwych stron o zmianach. |  |  |  |

1. **Wymogi i kryteria oceny dotyczące FUNKCJI ZARZĄDZANIA UTRZYMANIEM TABORU**

| **Lp.** | **Kryterium** | **Nazwa dokumentu** | **Wskazanie odwołania do zapisów dokumentu (rozdział, punkt itp.)** | **Dowód / zapis sporządzony w oparciu o wskazany dokument [[8]](#footnote-8)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| 1. | Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą sprawdzenie kompetencji, dostępności i zdolności podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzanie utrzymania przed złożeniem zleceń na usługi utrzymania. Oznacza to, że warsztaty utrzymaniowe muszą posiadać należyte kwalifikacje do podejmowania decyzji w sprawie wymogów dotyczących kompetencji technicznych w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania. |  |  |  |
| 2. | Organizacja musi posiadać procedurę w zakresie tworzenia pakietu roboczego oraz wystawienia i złożenia zlecenia na usługi utrzymania. |  |  |  |
| 3. | Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą odesłanie pojazdów do utrzymania w odpowiednim czasie. |  |  |  |
| 4. | Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą zarządzanie wycofywaniem pojazdów z eksploatacji do celów utrzymania lub w przypadku zagrożenia bezpiecznej eksploatacji lub gdy potrzeby w zakresie utrzymania mają wpływ na normalną eksploatację. |  |  |  |
| 5. | Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą określenie niezbędnych środków weryfikacji stosowanych do przeprowadzonego utrzymania oraz do dopuszczenia pojazdów do użytkowania. |  |  |  |
| 6. | Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą wydanie zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji, łącznie z określeniem ograniczeń użytkowania, aby zapewnić bezpieczną eksploatację przy uwzględnieniu dokumentacji dotyczącej dopuszczenia do użytkowania. |  |  |  |
| 7. | W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy uwzględnić co najmniej przywrócenie do eksploatacji, łącznie z określeniem ograniczenia użytkowania. |  |  |  |
| 8. | W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zapewnić co najmniej następujące elementy w odniesieniu do funkcji przeprowadzania utrzymania: | | | |
| 8.a | stosowne reguły i specyfikacje techniczne |  |  |  |
| 8.b | plan utrzymania w odniesieniu do każdego pojazdu |  |  |  |
| 8.c | wykaz części zamiennych, w tym wystarczająco szczegółowy opis techniczny każdej części w celu umożliwienia zastąpienia jej identyczną lub podobną częścią przy zapewnieniu takich samych gwarancji |  |  |  |
| 8.d | wykaz materiałów, w tym wystarczająco szczegółowy opis ich zastosowania oraz niezbędne informacje dotyczące BHP |  |  |  |
| 8.e | dokumentacja, w której określono specyfikacje w odniesieniu do działań wywierających wpływ na bezpieczeństwo i która zawiera interwencyjne oraz użytkowe ograniczenia w odniesieniu do elementów |  |  |  |
| 8.f | wykaz elementów lub systemów, które są objęte wymogami prawnymi, a także wykaz tych wymogów (co dotyczy także zbiorników hamulcowych oraz zbiorników do przewozu towarów niebezpiecznych) |  |  |  |
| 8.g | stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa dotyczących metod wyceny i oceny ryzyka przyjętych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) dyrektywy (UE) 2016/798 w celu oceny zmian wywierających wpływ na funkcję zarządzania utrzymaniem taboru |  |  |  |
| 9. | W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy przekazać zainteresowanym stronom co najmniej informacje o przywróceniu do eksploatacji, w tym o ograniczeniach użytkowania istotnych z punktu widzenia użytkowników (przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury). |  |  |  |
| 10. | W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zarejestrować co najmniej następujące elementy: | | | |
| 10.a | zlecenia na usługi utrzymania |  |  |  |
| 10.b | przywrócenie do eksploatacji, w tym ograniczenia użytkowania istotne z punktu widzenia przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury. |  |  |  |

1. **Wymogi i kryteria oceny dotyczące FUNKCJI PRZEPROWADZANIA UTRZYMANIA**

| **Lp.** | **Kryterium** | **Nazwa dokumentu** | **Wskazanie odwołania do zapisów dokumentu (rozdział, punkt itp.)** | **Dowód / zapis sporządzony w oparciu o wskazany dokument [[9]](#footnote-9)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| 1. | Organizacja musi posiadać stosowne procedury mające na celu: | | | |
| 1.a | sprawdzenie kompletności i adekwatności informacji dostarczonych w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru w odniesieniu do zleconych działań |  |  |  |
| 1.b | weryfikacja wykorzystania wymaganych, stosownych dokumentów utrzymania oraz innych norm mających zastosowanie do świadczenia usług w zakresie utrzymania zgodnie ze zleceniami na usługi utrzymania |  |  |  |
| 1.c | zapewnienie dostępności wszelkich odpowiednich specyfikacji dotyczących utrzymania, określonych w stosownych regulacjach oraz w szczególnych normach, zawartych w zleceniach na usługi utrzymania, dla całego zainteresowanego personelu (np. są one zawarte w wewnętrznych instrukcjach roboczych). |  |  |  |
| 2. | Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, aby: | | | |
| 2.a | elementy (w tym części zamienne) oraz materiały były wykorzystywane w sposób określony w zleceniach na usługi utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy |  |  |  |
| 2.b | elementy i materiały były przechowywane, traktowane i przewożone w sposób zapobiegający zużyciu i uszkodzeniu oraz określony w zleceniach na usługi utrzymania  i w dokumentacji dostawcy |  |  |  |
| 2.c | wszystkie elementy i materiały, także te dostarczone przez klienta, były zgodne z odpowiednimi przepisami krajowymi i międzynarodowymi, jak również z wymogami odpowiednich zleceń na usługi utrzymania. |  |  |  |
| 3. | Organizacja musi posiadać procedury mające na celu określenie, zidentyfikowanie, zapewnienie, zaewidencjonowanie i udostępnianie odpowiednich i właściwych instalacji, wyposażenia oraz narzędzi, które umożliwią jej świadczenie usług w zakresie utrzymania zgodnie ze zleceniami na usługi utrzymania oraz z innymi stosownymi specyfikacjami, przy zapewnieniu: | | | |
| 3.a | bezpiecznego przeprowadzania utrzymania, z uwzględnieniem BHP personelu odpowiedzialnego za utrzymanie |  |  |  |
| 3.b | ergonomii i ochrony zdrowia, w tym także interfejsów pomiędzy użytkownikami i systemami informatycznymi lub wyposażeniem diagnostycznym |  |  |  |
| 4. | Jeżeli jest to konieczne do zapewnienia wiarygodnych wyników, organizacja musi posiadać procedury w odniesieniu do swoich przyrządów pomiarowych, w celu zapewnienia, aby były one | | | |
| 4.a | kalibrowane lub weryfikowane w określonych odstępach czasu lub przed użyciem, zgodnie z międzynarodowymi, krajowymi lub branżowymi normami dotyczącymi pomiarów; w przypadku gdy takie normy nie istnieją, należy zarejestrować podstawę zastosowaną do celów kalibracji lub weryfikacji |  |  |  |
| 4.b | wyregulowane lub powtórnie wyregulowane, w zależności od potrzeb |  |  |  |
| 4.c | zidentyfikowane, tak by możliwe było określenie statusu kalibracji |  |  |  |
| 4.d | zabezpieczone przed regulacjami, które doprowadziłyby do unieważnienia wyniku pomiaru |  |  |  |
| 4.e | chronione przed uszkodzeniem i pogorszeniem stanu w czasie obsługi, utrzymania i przechowywania |  |  |  |
| 5. | Organizacja musi posiadać procedury w celu zapewnienia, aby wszystkie instalacje, wyposażenie i narzędzia były właściwie wykorzystywane, kalibrowane, konserwowane i utrzymywane zgodnie z udokumentowanymi procedurami. |  |  |  |
| 6. | Organizacja musi posiadać procedury w celu sprawdzenia, czy wykonane czynności są zgodne ze zleceniami na usługi utrzymania oraz w celu wydania zawiadomienia o dopuszczeniu do użytkowania. Zawiadomienie o dopuszczeniu do użytkowania zawiera wszystkie informacje przydatne do określenia ograniczeń użytkowania |  |  |  |
| 7. | W przypadku stosowania procesu w zakresie oceny ryzyka (w szczególności sekcja I pkt 2.2 i 2.3) w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania, środowisko pracy obejmuje nie tylko warsztaty, w których przeprowadza się utrzymanie, ale także tory poza budynkami warsztatów oraz wszystkie miejsca, w których prowadzone są działania w zakresie utrzymania. |  |  |  |
| 8. | W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania w odpowiednich przypadkach należy uwzględnić co najmniej wymienione poniżej działania wywierające wpływ na bezpieczeństwo: | | | |
| 8.a | techniki łączenia (w tym spawanie i klejenie) |  |  |  |
| 8.b | badania nieniszczące |  |  |  |
| 8.c | ostateczne badania pojazdu i dopuszczenie do użytkowania |  |  |  |
| 8.d | działania w zakresie utrzymania w odniesieniu do systemów hamulcowych, zestawów kołowych i urządzeń cięgłowych, a także działania w zakresie utrzymania w odniesieniu do poszczególnych elementów wagonów towarowych przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, takich jak zbiorniki, zawory itp. |  |  |  |
| 8.e | działania w zakresie utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa |  |  |  |
| 8.f | działania w zakresie utrzymania systemów sterowania i sygnalizacji |  |  |  |
| 8.g | działania w zakresie utrzymania systemów sterowania drzwiami |  |  |  |
| 8.h | inne określone obszary specjalistyczne wywierające wpływ na bezpieczeństwo |  |  |  |
| 9. | W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania należy zapewnić co najmniej następujące elementy w odniesieniu do funkcji zarządzania utrzymaniem taboru oraz rozwoju utrzymania: | | | |
| 9.a | prace wykonane zgodnie ze zleceniami na usługi utrzymania |  |  |  |
| 9.b | wszelkie ewentualne wady lub usterki w zakresie bezpieczeństwa, wykryte przez organizację |  |  |  |
| 9.c | dopuszczenie do użytkowania |  |  |  |
| 10. | W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania należy zarejestrować co najmniej następujące elementy w odniesieniu do działań w zakresie utrzymania wywierających wpływ na bezpieczeństwo, o których mowa w sekcji II pkt 1 lit. a): | | | |
| 10.a | wyraźne określenie wszystkich instalacji, wyposażenia oraz narzędzi |  |  |  |
| 10.b | wszystkie wykonane prace w zakresie utrzymania, w tym wykorzystywany personel, narzędzia, wyposażenie, części zapasowe oraz materiały, z uwzględnieniem: |  |  |  |
| 10.b (i) | stosownych przepisów krajowych obowiązujących w miejscu, gdzie organizacja ma swoją siedzibę |  |  |  |
| 10.b (ii) | wymogów określonych w zleceniach na usługi utrzymania, w tym wymogów w zakresie ewidencjonowania |  |  |  |
| 10.b (iii) | ostatecznych badań i decyzji w sprawie dopuszczenia do użytkowania |  |  |  |
| 10.c | środki kontroli wymagane w ramach zleceń na usługi utrzymania oraz dopuszczenia do użytkowania |  |  |  |
| 10.d | wyniki kalibracji i weryfikacji, przy czym w przypadku gdy do monitorowania i pomiaru określonych wymogów wykorzystuje się oprogramowanie komputerowe, należy przed pierwszym użyciem potwierdzić jego przydatność do danego zadania, a w razie potrzeby zweryfikować ją ponownie |  |  |  |
| 10.e | wiarygodność poprzednich wyników pomiarów w przypadku stwierdzenia, że instrument pomiarowy nie spełnia wymogów |  |  |  |

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043, z późn. zm.). [↑](#footnote-ref-1)
2. W tej kolumnie wskazujemy jedynie dokumenty i zapisy, które zostały już sporządzone w ramach systemu zarządzania utrzymaniem. Nie wskazujemy wzorów formularzy i zapisów planowanych do stosowania w ramach systemu – wzory te należy wskazać ewentualnie w kolumnie nr 4. [↑](#footnote-ref-2)
3. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I, z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn. zm.). [↑](#footnote-ref-3)
4. W tej kolumnie wskazujemy jedynie dokumenty i zapisy, które zostały już sporządzone w ramach systemu zarządzania utrzymaniem. Nie wskazujemy wzorów formularzy i zapisów planowanych do stosowania w ramach systemu – wzory te należy wskazać ewentualnie w kolumnie nr 4. [↑](#footnote-ref-4)
5. W tej kolumnie wskazujemy jedynie dokumenty i zapisy, które zostały już sporządzone w ramach systemu zarządzania utrzymaniem. Nie wskazujemy wzorów formularzy i zapisów planowanych do stosowania w ramach systemu – wzory te należy wskazać ewentualnie w kolumnie nr 4. [↑](#footnote-ref-5)
6. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 90 z 6 kwietnia 2018 r., str. 66 z późn. zm.). [↑](#footnote-ref-6)
7. W przypadku odpowiedzi twierdzącej należy wypełnić punkty od 1a do 1d. [↑](#footnote-ref-7)
8. W tej kolumnie wskazujemy jedynie dokumenty i zapisy, które zostały już sporządzone w ramach systemu zarządzania utrzymaniem. Nie wskazujemy wzorów formularzy i zapisów planowanych do stosowania w ramach systemu – wzory te należy wskazać ewentualnie w kolumnie nr 4. [↑](#footnote-ref-8)
9. W tej kolumnie wskazujemy jedynie dokumenty i zapisy, które zostały już sporządzone w ramach systemu zarządzania utrzymaniem. Nie wskazujemy wzorów formularzy i zapisów planowanych do stosowania w ramach systemu – wzory te należy wskazać ewentualnie w kolumnie nr 4. [↑](#footnote-ref-9)