

# Urząd Transportu Kolejowego

https://utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/wspolne-metody-bezpiecz/kryteria-sms/16427,T  
SI-Ruch-kolejowy.html  
26.04.2024, 11:29

## TSI Ruch kolejowy

Ostatnią zmianą, na którą należy zwrócić szczególną uwagę budując SMS w zgodzie z nowymi kryteriami, jest konieczność wykazania zgodności z TSI Ruch kolejowy w toku procesu certyfikacji. Wprost wymaga tego kryterium określone w pkt 5.1.2, zgodnie z którym organizacja musi zapewnić, by jej ustalenia operacyjne były zgodne z dotyczącymi bezpieczeństwa wymogami mających zastosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności. Obecnie obowiązujące TSI Ruch kolejowy określa [rozporządzenia 2019/773](#).

Aby ułatwić i uporządkować proces oceny zgodności z TSI Ruch kolejowy, Agencja zaimplementowała w Punkcie Kompleksowej Obsługi (OSS, ang. One Stop Shop) formularz listy kontrolnej obejmującej nie tylko wymagania kryteriów SMS, ale również związanych z nimi przepisów TSI Ruch kolejowy. Wynikające stąd wymagania poddawane ocenie w toku procesu certyfikacji zebrano w poniższej tabeli:

Kryterium SMS	Powiązany wymóg TSI Ruch kolejowy
4.2.1 Kompetencje osób wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem	Przy ocenie ryzyka przedsiębiorstwo: (a) upewnia się, że jego personel posiada odpowiednie kompetencje zawodowe do podjęcia wszelkich niezbędnych czynności o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa (patrz pkt 4.6 i załączniki F i G) (b) opracowuje i dokumentuje proces, którego wdrożenie umożliwi spełnienie przez jego personel wymagań medycznych, psychologicznych i zdrowotnych (patrz pkt 4.7)
4.4.3. Informacje dotyczące bezpieczeństwa	Przedsiębiorstwo zapewnia, aby dokumenty opracowane na podstawie wymogów TSI Ruch kolejowy dotyczących dokumentacji (patrz pkt 4.2.1.2, 4.2.1.3, 4.2.1.5 i załącznik C) spełniały kryterium SMS 4.4.3
4.5.1.1. Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem	Przedsiębiorstwo zapewnia, aby wymogi TSI Ruch kolejowy, w tym te odnoszące się do zasad, procedur i dokumentacji, zostały uwzględnione w systemie zarządzania bezpieczeństwem (patrz pkt 2.2.2)
5.1.1. Prowadzenie działalności	Przedsiębiorstwo: (a) zapewnia, aby wymogi TSI Ruch kolejowy, w tym te odnoszące się do zasad, procedur i dokumentacji, zostały uwzględnione w systemie zarządzania bezpieczeństwem (patrz pkt 2.2.2) (b) będzie stosować procesy monitorowania efektywnego funkcjonowania wszystkich realizowanych połączeń. (patrz pkt 4.2.3.4.4)

5.1.2. Ustalenia operacyjne  
5.1.3. Kontrolowanie ryzyk  
w przypadkach istotnych dla  
bezpieczeństwa działań  
operacyjnych

Przedsiębiorstwo zapewnia:

- (a) aby maszynista był w stanie widzieć sygnalizatory i wskaźniki przytorowe (patrz pkt 4.2.2.8)
- (b) wdrożenie środków mających na celu zastosowanie się do zasady funkcjonowania określonej w załączniku B2.1 dotyczącym piaskowania, B2.9 dotyczącym jazdy na widoczność (patrz dodatek B)

Przedsiębiorstwo zapewnia:

- (a) aby wszystkie pojazdy wchodzące w skład pociągu były zgodne z planowanymi trasami (patrz pkt 4.2.2.5 i dodatek D)
- (b) identyfikację każdego pociągu za pomocą numeru rozkładowego pociągu (patrz pkt 4.2.3.2 i dodatek H)
- (c) określenie danego procesu gwarantującego, że całość urządzeń pokładowych pociągu związanych z bezpieczeństwem jest w pełni funkcjonalna, oraz że pociąg może się bezpiecznie poruszać (patrz pkt 4.2.2.7)
- (d) określenie procedury nadzoru nad transportem ładunków niebezpiecznych (patrz pkt 4.2.3.4.3)

Przedsiębiorstwo zapewnia:

- (a) wyposażenie pociągów w środki umożliwiające identyfikację przodu i końca pociągu (patrz pkt 4.2.2.1)
- (b) wyposażenie pociągów w dźwiękowe urządzenie ostrzegające o zbliżaniu się pociągu (patrz pkt 4.2.2.2)
- (c) bezpieczny ładunek pojazdów i ich bezpieczeństwo w trakcie podróży (patrz pkt 4.2.2.4)
- (d) bezpieczeństwo przewozów pasażerskich w czasie odjazdu i podczas podróży (patrz pkt 4.2.2.4)
- (e) określenie parametrów hamowania i odpowiadającej im maksymalnej prędkości poruszania się pociągu (patrz pkt 4.2.2.6)

Przedsiębiorstwo zapewnia:

- (a) identyfikację swoich pojazdów (patrz pkt 4.2.2.3 i dodatek H)
- (b) udostępnienie odpowiednich danych zarządcy infrastruktury przed odjazdem pociągu (patrz pkt 4.2.2.7)
- (c) określenie kontroli i prób mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa przy odjeździe. Przedsiębiorca kolejowy musi poinformować zarządcę infrastruktury, gdy pociąg jest gotowy do uzyskania dostępu do sieci i o wszelkich anomalii mających wpływ na pociąg lub jego funkcjonowanie, które mogą mieć konsekwencje dla jazdy pociągu przed odjazdem (patrz pkt 4.2.3.3)
- (d) urządzenie pokładowe umożliwiające monitorowanie kontroli uwagi maszynisty (patrz pkt 4.2.2.9)
- (e) rejestrację minimalnego zbioru danych (patrz pkt 4.2.3.4.2 i 4.2.3.5)

(f) wdrożenie środków w celu dostosowania się do zasad funkcjonowania określonych w dodatku B2.2 dotyczącym odjazdu pociągu, B2.3 dotyczącym braku zezwolenia na jazdę pociągu w przewidywanym czasie, B2.11 dotyczącym zezwolenia na minięcie sygnalizatora pokazującego sygnał „stój”.

Przedsiębiorstwo zapewnia wdrożenie środków w celu dostosowania się do zasady funkcjonowania określonej w dodatku B2.12 dotyczącym nieprawidłowości w funkcjonowaniu sygnalizacji przytorowej, B2.13 dotyczącym ostrzeżeń o sytuacji kryzysowej, B2.14 dotyczącym niezwłocznego działania w celu zapobieżenia sytuacji niebezpiecznej dla pociągów, B2.16 dotyczącym końca obowiązywania zezwolenia wydanego bez zgody.

- (a) z inicjatywy zarządcy infrastruktury przedsiębiorstwo uczestniczy w określeniu procesu umożliwiającego natychmiastowe wzajemne informowanie o wszelkich sytuacjach mogących mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo, sprawność działania lub dostępność sieci kolejowej lub taboru (patrz pkt 4.2.3.6)
- (b) z inicjatywy zarządcy infrastruktury przedsiębiorstwo uczestniczy w określeniu odpowiednich środków działania w sytuacjach wyjątkowych, w tym rozdzieleniu obowiązków w oparciu o wymóg ograniczania wszelkiego rodzaju negatywnych konsekwencji wynikających z eksploatacji awaryjnej (patrz pkt 4.2.3.6)
- (c) z inicjatywy zarządcy infrastruktury przedsiębiorstwo uczestniczy w określeniu odpowiednich środków zarządzania sytuacjami kryzysowymi i przywrócenia linii do stanu normalnego funkcjonowania (patrz pkt 4.2.3.7)
- (d) przedsiębiorstwo musi dysponować procesami umożliwiającymi informowanie pasażerów o obowiązujących na pokładzie procedurach kryzysowych i procedurach bezpieczeństwa (patrz pkt 4.2.3.7)
- (e) przedsiębiorstwo musi zdefiniować odpowiednie procedury, mające pomóc drużynie pociągowej w (patrz pkt 4.2.3.8). Przedsiębiorstwo wdrożyło odpowiednie środki w celu dostosowania się do zasad funkcjonowania określonych w dodatku B2.4 dotyczącym całkowitej awarii świateł czołowych, B2.5 dotyczącym całkowitej awarii oznaczenia sygnałowego końca pociągu, B2.6 dotyczącym awarii dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego pociągu, B2.7 dotyczącym awarii przejazdu kolejowego, B2.8 dotyczącym awarii głosowej łączności radiowej, B2.10 dotyczącym pomocy dla pociągu mającego awarię, B2.15 dotyczącym awarii urządzeń pokładowych, B2.17 dotyczącym awarii urządzeń przytorowych, w tym sieci trakcyjnej. Przedsiębiorstwo wdrożyło odpowiednie środki w celu dostosowania się do zasad funkcjonowania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)/europejskiego systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (ETCS) (patrz dodatek A)

5.1.5. Informowanie o szczegółach jazdy pociągu

Przedsiębiorca kolejowy musi zapewnić odpowiednią dokumentację swojemu personelowi, a w szczególności:

- (a) dokumentację dla maszynistów (zbiór przepisów dla maszynisty, opis trasy, rozkład jazdy, informacje dotyczące taboru) (patrz pkt 4.2.1.2)
- (b) dokumentację dla innego niż maszyniści personelu przedsiębiorstwa kolejowego (patrz pkt 4.2.1.3)
- (c) dokumentację dla zarządcy infrastruktury (niebezpieczne materiały użyte do produkcji pojazdów, długość całkowita pojazdu) (patrz pkt 4.8.2)
- (d) metodykę łączności w sprawach dotyczących bezpieczeństwa (metodykę łączności ustnej i krajowe/europejskie instrukcje) (patrz dodatek C)

Kryteria SMS w dwóch przypadkach odwołują się także do [rozporządzenia 2015/995](#) ustanawiającego poprzednie TSI dla podsystemu Ruch kolejowy. Odwołania te można znaleźć w pkt 5.5.1 i 5.5.3 dotyczących zarządzania kryzysowego. Z uwagi na docelowe uchylenie przepisów rozporządzenia 2015/995 przez obecnie obowiązujące TSI Ruch kolejowy odesłania te należy interpretować jako odnoszące się do specyfikacji obowiązującej w danym momencie. Podobnie należy rozumieć ogólne odesłanie do TSI dla podsystemu Ruch kolejowy zawarte w pkt 5.1.2.

## MATERIAŁY SZKOLENIOWE



### [Przewodnik dotyczący TSI Ruch kolejowy 2019](#)

Przygotowany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej przewodnik daje wskazówki dotyczące prawidłowego rozumienia i stosowania TSI Ruch kolejowy. W załączniku nr 1 opisano także związek poszczególnych wymagań TSI Ruch kolejowy z kryteriami SMS.



### [Przewodnik dotyczący nowych kryteriów dla systemów zarządzania bezpieczeństwem](#)

Przygotowany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej przewodnik w języku polskim, opisujący krok po kroku wszystkie nowe kryteria SMS. W przewodniku wskazano również przykładowe dowody, jakie podmiot powinien przedłożyć w procesie certyfikacji dla wykazania zgodności.