# **Załącznik 5 – Lista kontrolna**

**Nazwa firmy ………………………………………………………………………...., dnia …../…./……… r.**

**Załącznik do wniosku nr ……………………….. z dnia……………….r.**

**Wykaz wymagań i kryteriów audytu (lista kontrolna)**

**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 [[1]](#footnote-1)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***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 |  |  |  |

**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 [[2]](#footnote-2)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***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 | Należy sporządzić dodatkowy opis zaplecza technicznego zgodnie z par 3 ust.6 pkt 3 lit e Zasad weryfikacji kompetencji (wg wzoru jak w Załączniku nr 8 do Zasad) i załączyć z wnioskiem  **Opis zaplecza technicznego własnego lub udostępnionego na podstawie umowy, który musi potwierdzać możliwość wykonania określonych (wnioskowanych przez podmiot) czynności utrzymaniowych:**  1. Nazwa i dane teleadresowe zaplecza technicznego.  2. Powierzchnia całkowita terenu zakładu.  3. Powierzchnia zadaszona hali naprawczej.  4. Powierzchnia warsztatu.  5. Powierzchnia magazynowa.  6. Długość torów naprawczych zadaszonych, w tym długość i głębokość kanałów przeglądowo-naprawczych zapewniający możliwość właściwych oględzin pojazdu i dokonania jego odbioru po naprawie  7. Długość torów naprawczych niezadaszonych, w tym długość i głębokość kanałów.  8. Długość torów zakładowych do odstawiania pojazdów, zapewniających możliwość postoju taboru oczekującego na naprawę lub odbiór po naprawie,  9. Wykaz poszczególnych elementów zaplecza technicznego z opisem, w tym informacje dotyczące:  a) Hali naprawczej do demontażu i montażu pojazdów kolejowych oraz ich zespołów, podzespołów i części, linii produkcyjnych z wyposażeniem umożliwiającym podnoszenie całego pojazdu kolejowego oraz pudła wagonu z wózków, a także stanowisk kontrolnych.  b) stanowisk do wykonywania demontażu i montażu oraz pomiarów i badań, w tym minimum:  • stanowisko kwalifikacji, które ma na celu określenie kompletności i stanu technicznego taboru przed naprawą,  • stanowiska do demontażu i montażu pojazdów kolejowych,  • stanowiska do demontażu i montażu wózków pojazdów kolejowych,  • stanowisko do badań wózków pojazdów szynowych  • stanowisko do pomiaru ram wózków wagonowych,  • stanowisko do badań charakterystyki sprężyn wózków kolejowych,  • stanowisko do badań wichrowatości pudła,  • stanowisko do badań urządzeń cięgłowych,  • stanowisko do pomiaru układów hamulcowych,  • stanowisko do pomiaru nacisków kół zestawów kołowych,  • stanowisko do ważenia pojazdów kolejowych  • stanowisko do podawania napięcia, w celu przeprowadzenia badań i testów,  c) śrutowni i lakierni, w tym ich długości;  d) suwnic, dźwigników (podnośników) taboru,  e) toru zerowego, w tym jego długość,  f) przesuwnic, wciągarek i obrotnic, w tym ich długości użytkowe  g) magazynu części zamiennych, ze szczególnym uwzględnieniem elementów wielkogabarytowych wagonów (zestawy kołowe, resory, zderzaki itp.),  10. Informacje dotyczące pojazdów bądź urządzeń manewrowych.  11. Informacja dotycząca posiadanego serwisu umożliwiającego świadczenie usług gwarancyjnych itp. |  |  |
| 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 |  |  |  |

**Zarządzanie zmianą (dotyczy usług modernizacji i odnowienia)**

| **Lp.** | **Kryterium** | **Nazwa dokumentu** | **Wskazanie odwołania do zapisów dokumentu (rozdział, punkt itp.)** | **Dowód / zapis sporządzony w oparciu o wskazany dokument [[3]](#footnote-3)** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
|  | **SPEŁNIENIE WYMAGAŃ ROZPORZĄDZENIA 2018/545[[4]](#footnote-4)** |  |  |  |
|  | **Czy podmiot planuje pełnić funkcję podmiotu zarządzającego zmianą w rozumieniu rozporządzenia 2018/545?** |  |  | **TAK**[[5]](#footnote-5) |
| 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. |  |  |  |

…………………………………………… ……………………………………………………………………………………………….. /nazwa wnioskodawcy/ Miejscowość, data, podpis i pieczątka osoby (osób) uprawnionych do reprezentacji

1. 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-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. 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-3)
4. 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-4)
5. W przypadku odpowiedzi twierdzącej należy wypełnić punkty od 1a do 1d. [↑](#footnote-ref-5)