

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

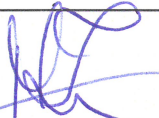
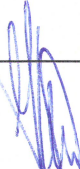
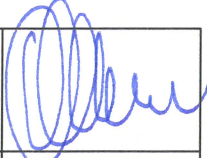
Procedura:
Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr procedury:
SMS-PW-17

Data wydania:
14.11.2017

Wersja: 2

DOPUSZCZANIE ELEMENTÓW PODSYSTEMÓW I TECHNOLOGII PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA NA LINIACH KOLEJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Michał Zięcina		Włodzimierz Kiełczyński		Marek Olkiewicz	
Opracował	podpis	Sprawdził	podpis	Zatwierdził	podpis

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

SPIS TREŚCI

Rozdział 1. Cel i zakres procedury.....	3
Rozdział 2. Definicje pojęć stosowanych w procedurze	4
Rozdział 3. Dokumenty związane	7
Rozdział 4. Zasady odpowiedzialności	9
Rozdział 5. Obszary i proces certyfikacji.....	11
Rozdział 6. Graficzny schemat postępowania.....	24
Rozdział 7. Zapisy.....	28
Rozdział 8. Wykaz załączników	28
Rozdział 9. Wykaz zmian	29
Załącznik 1. Lista otwarta EiT, na zastosowanie których wymagane jest Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ...	29
Załącznik 2. Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	31
Załącznik 3. Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	34
Załącznik 4. Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	35
Załącznik 5. Umowa w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych (wzór)	36

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

Rozdział 1.

Cel i zakres procedury

§ 1.

1. Podstawowym celem procedury jest umożliwienie zastosowania w podsystemach systemu kolei rozwiązań technicznych zapewniających jego bezpieczeństwo i efektywność z uwzględnieniem dostępnych zarządcy infrastruktury zasobów obejmujących: finanse, środki produkcji, w tym technologie diagnostyczne, poziom kompetencji, procedury reakcji i innych działań w sytuacjach normalnych i nadzwyczajnych występujących w toku użytkowania danego rozwiązania.
2. Powyższy cel będzie realizowany poprzez kwalifikację oraz rozpoznanie elementów i technologii (EiT) w poszczególnych obszarach ujętych w niniejszej procedurze.
3. Pozytywny wynik przeprowadzonej kwalifikacji oraz rozpoznania EiT zakończony jest wydaniem przez Spółkę dokumentu pt. *„Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”*, którego wzór stanowi Załącznik 4 do niniejszej procedury.
4. Zakres procedury obejmuje wstępną kwalifikację przedmiotu dopuszczenia pod względem jego przydatności użytkowej oraz wpływu na ryzyko eksploatacyjne w warunkach sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (obszar PC1a), identyfikację sposobu wprowadzenia produktu do obrotu (obszar PC2), dowodne jego rozpoznanie w obszarze nie objętym procesami ocen zgodności, w szczególności poprzez analizy ryzyka, wraz z ustaleniem wpływu na cały podsystem i potwierdzeniem przydatności (obszar PC3), a następnie dookreślenie szczególnych warunków kontroli jakości w przypadku takich potrzeb i możliwości (obszar PC4).
5. Dowodami potwierdzającymi cechy elementu i technologii mogą być badania eksploatacyjne przed wydaniem dopuszczenia na sieć PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (obszar PC5) i/lub badania w ramach użytkowania kontrolowanego (obszar PC6), a także wszelkie inne badania porównawcze i analizy eksperckie adekwatne do zidentyfikowanych ryzyk.

§ 2.

1. Procedura obejmuje elementy podsystemów i technologie (EiT), których stosowanie może mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub na bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei.
2. Lista otwarta EiT podlegających niniejszej procedurze stanowi załącznik nr 1. Lista jest aktualizowana przez Biuro Bezpieczeństwa Centrali Spółki na podstawie wpływających wniosków oraz zgłoszeń biur (zmiana treści listy nie stanowi zmiany procedury).

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

3. W przypadku EiT nieuwjętych na liście o której mowa w ust. 2, procedura rozpoczyna się od obszaru PC1a.
4. Obszar stosowania procedury obejmuje wszystkie jednostki organizacyjne Spółki.

Rozdział 2.

Definicje pojęć stosowanych w procedurze

§ 3.

1. Aprobata techniczna – pozytywna ocena techniczna przydatności wyrobu budowlanego do zamierzonego stosowania, uzależniona od spełnienia wymagań podstawowych przez obiekty budowlane, w których wyrób jest stosowany (zob. art. 2 pkt. 2 Ustawy o wyrobach budowlanych).
2. Biuro – właściwe merytorycznie Biuro Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Diagnostyki w zakresie kompetencji określonych w regulaminach organizacyjnych.
3. Certyfikat zgodności – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że wyrób i proces jego wytwarzania są zgodne z zasadniczymi wymaganiami. (zob. art. 5 pkt. 9 Ustawy o systemie oceny zgodności).¹
4. Certyfikat zgodności typu - dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym (zob. art. 4 pkt 15a Ustawy o transporcie kolejowym).
5. Certyfikat zgodności z typem - dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzania zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu (zob. art. 4 pkt 15b Ustawy o transporcie kolejowym).
6. Certyfikat zgodności WE – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania (zob. art. 4 pkt. 34b Ustawy o transporcie kolejowym).

¹ Notyfikacja jednostek oceny zgodności Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej jest dokonywana przez Ministerstwo Gospodarki po uzyskaniu akredytacji Polskiego Centrum Akredytacji (PCA) i ich autoryzacji przez Prezesa UTK.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

7. Członek Zarządu – Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., któremu Biuro podporządkowane jest wg obowiązującej Uchwały Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącej ustalenia podporządkowania komórek organizacyjnych Centrali i jednostek organizacyjnych Spółki członkom Zarządu.
8. Deklaracja zgodności – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że wyrób jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami. (zob. art. 5 pkt. 10 Ustawy o systemie oceny zgodności). W celu wykazania domniemania zgodności należy w deklaracji wskazać odniesienie do norm zharmonizowanych, polskich norm, aprobat lub ocen technicznych, kart UIC, warunków technicznych lub innych specyfikacji technicznych.
9. Deklaracja zgodności WE – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że wyrób do którego ma zastosowanie unijne prawodawstwo harmonizacyjne (np. składnik interoperacyjności) jest zgodny z właściwymi dla niego zasadniczymi wymaganiami (np. dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei) lub potwierdzające, że jest przydatny do stosowania (zob. art. 4 pkt. 35b Ustawy o transporcie kolejowym).
10. Jednostka badawcza – niezależna jednostka wybrana przez Wnioskodawcę do wykonania badań w ramach procedury dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
11. Jednostka notyfikowana – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów (zob. art. 4 pkt. 34f Ustawy o transporcie kolejowym).
12. Element / element podsystemu (na potrzeby niniejszej procedury) – system, urządzenie, wyrób lub ich część zamienna, będąca przedmiotem procesu dopuszczenia do stosowania na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. według niniejszej procedury.
13. Ocena zgodności (na potrzeby niniejszej procedury) – proces oceny wykazujący, czy zostały spełnione określone wymagania odnoszące się do elementu lub technologii.
14. Podsystemy – oznaczają wynik podziału systemu kolei (zgodnie z opisem zawartym w załączniku I do Dyrektywy 2011/18/UE, zmieniającej załączniki II, V i VI do Dyrektywy 2008/57/WE). Podsystemy te, dla których muszą zostać ustalone zasadnicze wymagania, mogą mieć charakter strukturalny lub funkcjonalny.
15. Składniki interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei. (zob. art. 4 pkt. 30 Ustawy o transporcie kolejowym). Składniki interoperacyjności wskazane są w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, a także w Załączniku nr 1 do rozporządzenia MliB z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei.

16. Spółka – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
17. System (na potrzeby niniejszej procedury) – zespół elementów powiązanych ze sobą różnymi zależnościami, zbudowany w celu pełnienia określonych funkcji.
18. Technologia (na potrzeby niniejszej procedury) – ciąg ściśle określonych czynności, następujących kolejno po sobie, które należy wykonać w ramach robót budowlanych w celu realizacji założeń projektowych.
19. Urządzenie (na potrzeby niniejszej procedury) – zespół połączonych ze sobą części stanowiących funkcjonalną całość, umożliwiający wykonanie określonego procesu.
20. UTK – Urząd Transportu Kolejowego.
21. Wnioskodawca – producent lub jego upoważniony przedstawiciel, twórca technologii lub wykonawca robót wykorzystujący daną technologię. Spółka zastrzega sobie prawo wymagania posiadania przez wnioskodawcę przedstawicielstwa technicznego na terytorium Polski.
22. Wyrób (na potrzeby niniejszej procedury) – rzecz, bez względu na stopień jej przetworzenia, przeznaczona do wprowadzania do obrotu lub przekazania do użytku, która może być zastosowana w systemie kolei (z wykorzystaniem art. 5 pkt 1 Ustawy o systemie oceny zgodności).
23. Zasadnicze wymagania – wymagania w zakresie cech wyrobu, jego projektowania lub wytwarzania, określone w dyrektywach nowego podejścia (zob. art. 5 pkt. 16 Ustawy o systemie oceny zgodności).
24. Zasadnicze wymagania dla interoperacyjności systemu kolei – wymagania dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w europejskim systemie kolei w celu zapewnienia jego interoperacyjności. Wymagania te są określone w Załączniku nr 2 do rozporządzenia MliB z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei.
25. Europejska ocena techniczna – udokumentowana ocena właściwości użytkowych wyrobu budowlanego w odniesieniu do jego zasadniczych charakterystyk zgodnie z odnośnym europejskim dokumentem oceny (zob. art. 2 pkt 13 Rozporządzenia Nr 305/2011/UE).
26. Europejski dokument oceny – dokument przyjęty przez jednostkę ds. oceny technicznej (JOT) do celów wydawania europejskich ocen technicznych (zob. art. 2 pkt 12 Rozporządzenia Nr 305/2011/UE).

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

27. Krajowa ocena techniczna – udokumentowana pozytywna ocena właściwości użytkowych tych zasadniczych charakterystyk wyrobu budowlanego, które zgodnie z zamierzonym zastosowaniem mają wpływ na spełnienie podstawowych wymagań w rozumieniu Ustawy Prawo budowlane przez obiekty budowlane, w których wyrób zostanie zastosowany (zob. art. 2 pkt 15 Ustawy o wyrobach budowlanych).
28. Jednostka organizacyjna – jednostka prowadząca za zgodą Prezesa UTK działalność określoną w Art. 22g Ustawy o transporcie kolejowym.
29. Wprowadzenie do obrotu – udostępnienie wyrobu po raz pierwszy na rynku unijnym (zob. art. 2 pkt 17 Rozporządzenia Nr 305/2011/UE).

Rozdział 3. **Dokumenty związane**

§ 4.

Dokumentami związanymi z niniejszą procedurą są w szczególności:

- 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz.1727, z późn. zm.);
- 2) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 290, z późn. zm.);
- 3) Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 2164, z późn. zm.);
- 4) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t.j. Dz.U. z 2016, poz. 1570, z późn. zm.);
- 5) Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (t.j. Dz.U. z 2016, poz. 655, z późn. zm.);
- 6) Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2016, poz. 542, z późn. zm.);
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987, z późn. zm.);
- 8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 720)

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1744);
- 10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1966);
- 11) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzenia do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG;
- 12) Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30.04.2013 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009;
- 13) Norma PN-EN 50126:2002 „Zastosowania kolejowe – Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa”;
- 14) Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – załącznik do uchwały Nr 144/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21 lutego 2017 r. (z późn. zm.);
- 15) Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala – załącznik do uchwały Nr 256/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 marca 2017 r. (z późn. zm.);
- 16) Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Diagnostyki – załącznik nr 2 do uchwały Nr 255/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31 marca 2015 r.;
- 17) Ramowy Regulamin Organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych – załącznik do uchwały Nr 825/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 października 2013 r. (z późn. zm.);
- 18) Regulamin udzielania zamówień przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na dostawy, usługi oraz roboty budowlane do których nie ma zastosowania ustawa Prawo zamówień publicznych, stanowiący załącznik nr 7 do Korporacyjnej Polityki Zakupów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 19) Decyzja Nr 7/2015 Członka Zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20 marca 2015 r. w sprawie monitorowania funkcjonowania poligonów badawczych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 20) Warunki techniczne, standardy techniczne, wytyczne oraz inne przyjęte w Spółce przepisy, określające wymagania dla EiT.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

Rozdział 4. Zasady odpowiedzialności

§ 5.

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
1.	Prezes Zarządu	I	1) Rozpatrywanie odwołań Wnioskodawców, 2) Podejmowanie decyzji w zakresie odwołań.
2.	Członek Zarządu Spółki	IT, IE, IW	Wydawanie, w drodze Decyzji, Dopuszczenia EiT przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także ich zawieszanie oraz cofanie.
3.	Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	IBR	1) Ocena, w uzgodnieniu z Biurem, wpływu zastosowania EiT na bezpieczeństwo, 2) Prowadzenie rejestru Wniosków, 3) Prowadzenie wykazu Dopuszczeń.
4.	Dyrektor Biura / Dyrektor Centrum Diagnostyki		1) Ocena przydatności zgłoszonego produktu do prowadzenia statutowej działalności Spółki; 2) Określenie wykazu dokumentów niezbędnych do przedłożenia celem uzyskania dopuszczenia; 3) Uzgodnienie z Wnioskodawcą jednostki badawczej realizującej badania dla potrzeb niniejszej procedury; 4) Akceptacja zakresu badań i testów niezbędnych do przeprowadzenia oceny parametrów; 5) Określenie / uzgodnienie potrzeby przeprowadzenia badań eksploatacyjnych i/lub użytkowania kontrolowanego oraz zakresu i czasu ich przeprowadzenia; 6) Określenie lokalizacji dla badań eksploatacyjnych; 7) Uzgadnianie umów trójstronnych;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:**

Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr procedury:
SMS-PW-17

14.11.2017

Wersja: 2

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
			8) Określenie okresu obowiązywania dopuszczenia; 9) Określenie planu nadzoru/ kontroli (opcjonalnie); 10) Określenie postępowania w przypadku zawieszenia/ cofnięcia dopuszczenia; 11) Przygotowanie projektu Decyzji o wydaniu/ zawieszeniu/ cofnięciu dopuszczenia do stosowania dla EiT; 12) Przekazanie Dopuszczenia Wnioskodawcy.
5.	Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych	IZ	1) Zawarcie Umowy trójstronnej w sprawie udostępnienia poligonu badawczego; 2) Wydanie oceny w zakresie doświadczeń z eksploatacji dotyczącej EiT po zakończeniu badań eksploatacyjnych; 3) Monitorowanie EiT w ramach użytkowania kontrolowanego zgodnie z określonym planem nadzoru oraz w zakresie standardowych czynności diagnostycznych i utrzymaniowych; 4) Składanie raportów zawierających ocenę EiT zgodnie z określonym planem raportowania. 5) Przesłanie skanu Umowy trójstronnej do Biura Bezpieczeństwa.
6.	Koordinatorka ds. SMS w komórce/ jednostce organizacyjnej	IZE	1) Zapewnienie zapoznania z niniejszą procedurą wśród pracowników; 2) Zapewnienie przestrzegania niniejszej procedury oraz stosowania załączonych wzorów, w szczególności wzoru umowy trójstronnej w Zakładach Linii Kolejowych.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

Rozdział 5.**Obszary i proces certyfikacji****§ 6.****Obszary certyfikacji**

1. W wewnętrznym systemie certyfikacji elementów i technologii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., uwzględniającym wymagania krajowe oraz UE wyróżnia się następujące obszary certyfikacji:
 - 1) obszar wstępnej kwalifikacji (PC1a) – obejmujący wstępną ocenę funkcjonalności i przydatności użytkowej pod względem potrzeb zarządcy infrastruktury, obszar regulowany w § 8 niniejszej Procedury;
 - 2) postępowanie z wnioskiem o dopuszczenie (PC1b) – obejmujący złożenie i dalsze postępowanie z Wnioskiem, obszar regulowany w § 9 niniejszej Procedury;
 - 3) obszar identyfikacji certyfikacji zasadniczej (PC2) – realizowany w oparciu o analizę dokumentacji, obejmujący identyfikację sposobu wprowadzenia produktu do obrotu i zakresu badań związanych z procesami oceny zgodności z wymaganiami zasadniczymi oraz innymi w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu ocen zgodności, obszar regulowany przepisami krajowymi i wspólnotowymi, opisany w § 10 niniejszej Procedury;
 - 4) obszar certyfikacji ryzyk (PC3) – obszar certyfikacji w zakresie nie ujętym w całości lub części w procesach oceny zgodności, obejmujący rozpoznanie produktu pod względem: funkcjonalno-użytkowym, ekonomicznym (w całym cyklu życia wyrobu), wpływu na funkcjonowanie całego podsystemu, sposobu ujęcia w dotychczasowych regulacjach wewnętrznych Spółki i innych aspektów wynikających z analiz ryzyka, uwzględniający szczegółową ocenę niezawodności, dostępności i podatności na utrzymanie wraz z wynikającymi z nich aspektami bezpieczeństwa, w zakresie niezweryfikowanym w ramach sprawdzeń realizowanych przed wprowadzeniem do obrotu, w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem, obszar regulowany w § 11 niniejszej Procedury;
 - 5) audyt jakościowy (PC4) – obejmujący ocenę jakościową elementów i technologii oraz producenta, opartą na zasadach zarządzania jakością, obszar regulowany w § 12 niniejszej Procedury;
 - 6) badania eksploatacyjne (PC5) – obejmujący potwierdzanie przydatności elementów i technologii podsystemu do dalszego użytkowania pod względem spełnienia założeń zidentyfikowanych w obszarach PC1 oraz PC3, obszar regulowany w § 13 niniejszej Procedury;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

- 7) obszar użytkowania kontrolowanego (PC6) – obejmujący nadzór i kontrolę warunkowo dopuszczonych EiT, celem zapewnienia monitorowania właściwej jakości dostarczanych elementów oraz zachowywania deklarowanych przez dostawcę parametrów w trakcie użytkowania kontrolowanego, obszar regulowany w § 15 niniejszej procedury.
2. Potwierdzeniem spełnienia wymagań określonych niniejszą procedurą dla danego EiT są:
- 1) Wydanie Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - 2) Wpis do Rejestru elementów podsystemu i technologii dopuszczonych do stosowania.

§ 7.

Proces dopuszczenia

1. W celu identyfikacji zagadnień związanych z oceną EiT na potrzeby wydania dopuszczenia, Spółka zastrzega sobie prawo do wglądu we wszelkie dokumenty stanowiące podstawę wprowadzenia wyrobu do obrotu na terytorium Polski lub innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, bądź państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, np. dokumentów opracowanych w celu uzyskania: Świadczenia dopuszczenia do eksploatacji typu, Deklaracji zgodności WE, Deklaracji właściwości użytkowych, itp.
2. Dokumenty, o których mowa wyżej mogą obejmować: obliczenia projektowe i technologiczne, badania laboratoryjne, badania eksploatacyjne, dane materiałowe, zasady powiązania składników i inne dokumenty niezbędne dla przeprowadzenia procesu dopuszczenia.
3. Wszystkie składane dokumenty muszą być w języku polskim, wyjątek mogą stanowić dokumenty stanowiące podstawę wydania certyfikatu WE zgodności – podlegają uzgodnieniu z Biurem. Kopie dokumentów oraz tłumaczenia muszą posiadać potwierdzenie za zgodność z oryginałem przez jednostkę, która wydała dokument lub dla której został on wydany.
4. Dokumenty mogą zostać przekazane w wersji elektronicznej, przy czym Wniosek musi być dostarczony w wersji papierowej (oryginał) przed wydaniem dopuszczenia.
5. W przypadku EiT znajdującego się na liście stanowiącej Załącznik 1, procedura rozpoczyna się od obszaru PC1b (Wnioskodawca nie ma obowiązku zgłaszania chęci ubiegania się o uzyskanie dopuszczenia, tylko składa wniosek zgodnie ze wzorem podanym w Załączniku 2).
6. W przypadku EiT niskiego ryzyka, powszechnie stosowanego na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i spełniającego wszystkie wymagania określone w wewnętrznych regulacjach Spółki właściwych dla danego EiT, ujętych na stronie internetowej www.plk-sa.pl/ w zakładce „Dla klientów i kontrahentów – Akty prawne – Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dopuszcza się wydanie Dopuszczenia warunkowego

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

z pominięciem obszaru PC3-PC5 i skierowanie EiT do obszaru użytkowania kontrolowanego (PC6).

7. Schemat postępowania przy ubieganiu się o dopuszczenie został przedstawiony w Rozdziale 6.

§ 8.

Obszar wstępnej kwalifikacji (PC1a)

1. Wnioskodawca pisemnie na adres PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Centrala Biuro Bezpieczeństwa lub elektronicznie na adres ibr@plk-sa.pl, zgłasza chęć ubiegania się o uzyskanie dopuszczenia do stosowania na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. EiT.
2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1 w szczególności winno zawierać następujące informacje:
 - 1) cel stosowania EiT;
 - 2) dokumentację techniczną EiT;
 - 3) opis EiT, w tym cech charakterystycznych;
 - 4) warunki stosowania EiT – służące do zapewnienia prawidłowej eksploatacji, obejmujące w szczególności obsługę, progi reakcji i odpowiednie dla nich środki zaradcze, diagnostykę, konserwację, naprawy.
3. Biuro Bezpieczeństwa przekazuje otrzymane zgłoszenie do właściwego dla EiT Biura w celu wstępnej oceny pod względem przydatności przedmiotu zgłoszenia do zastosowania w Spółce.
4. Biuro dokonuje wstępnej kwalifikacji EiT, biorąc pod uwagę w szczególności:
 - 1) przydatność w prowadzeniu statutowej działalności Spółki;
 - 2) zasadność zastosowania pod względem technicznym;
 - 3) zasadność wykorzystania w aspekcie ekonomicznym, z uwzględnieniem kosztów zastosowania, a w przypadku elementów podsystemu również utrzymania, w miarę możliwości, w całym „cyklu życia”.
5. Po pozytywnej ocenie wstępnej EiT, Biuro w uzgodnieniu z Biurem Bezpieczeństwa ocenia wpływ EiT na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei.
6. W przypadku stwierdzenia braku wpływu EiT na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei, Biuro Bezpieczeństwa przekazuje Wnioskodawcy informację o niepodleganiu pod zakres niniejszej procedury.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

7. Jeżeli w wyniku oceny zostanie stwierdzony wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei, Biuro przekazuje Wnioskodawcy stosowną informację wraz z wykazem niezbędnych dokumentów, które Wnioskodawca jest zobowiązany dołączyć do wniosku o dopuszczenie.
8. Informacje, o których mowa w ust. 6 i 7 właściwe Biura przekazują Wnioskodawcy w terminie 30 dni roboczych od dnia wpłynięcia Zgłoszenia do Biura Bezpieczeństwa.

§ 9.

Wniosek o dopuszczenie do stosowania (PC1b)

1. Wnioskodawca, na adres siedziby Spółki – Centrala Biuro Bezpieczeństwa, składa pisemny wniosek o dopuszczenie EiT do stosowania na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wzór wniosku stanowi Załącznik 2 do niniejszej procedury. Jeden wniosek może obejmować wyłącznie jeden EiT.
2. Rejestr wszystkich wpływających wniosków o dopuszczenie EiT do stosowania na sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę prowadzi Biuro Bezpieczeństwa, zgodnie ze wzorem określonym w Załączniku 3 do niniejszej procedury.
3. Wykaz wymaganych dokumentów sporządzany jest indywidualnie dla każdego rodzaju EiT i powinien obejmować co najmniej:
 - 1) dokumentację techniczną definiującą EiT;
 - 2) wykaz dokumentów normatywnych – norm zharmonizowanych, aprobat lub ocen technicznych, wymagań lub innych specyfikacji technicznych, spełnianych przez zgłaszany EiT (jeżeli dokument normatywny określa wartości/metody/technologie alternatywne, należy szczegółowo wskazać, z którym punktem EiT jest zgodny);
 - 3) raport bezpieczeństwa zawierający wstępną ocenę i wycenę ryzyka przeprowadzoną w oparciu o wymagania zawarte w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, a dla urządzenia lub systemu także, w oparciu o normę PN-EN 50126:2002 „Zastosowania kolejowe – Specyfikacja niezawodności, dostępności, podatności utrzymaniowej i bezpieczeństwa”, zawierający co najmniej:
 - a) definicję objętego wnioskiem EiT,
 - b) ocenę potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego,
 - c) wpływ czynnika ludzkiego na skuteczność oraz niezawodność EiT, w szczególności wpływ nieprawidłowej obsługi oraz nieprawidłowo realizowanych czynności utrzymaniowych,

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

- d) prognozowane istotne problemy jakie mogą wystąpić w czasie całego cyklu życia danego elementu lub w czasie stosowania technologii oraz ich wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (dot. części operacyjnej oraz technicznej),
 - e) wystąpienia zagrożenia pożarowego, porażenia elektrycznego, lub innych;
- 4) analizę potencjalnego wpływu danego EiT na środowisko w zakresie:
- a) emisji gazów lub pyłów do powietrza,
 - b) emisji zanieczyszczeń do wód lub ziemi z uwzględnieniem pełnej identyfikacji rodzaju (medium) zanieczyszczenia,
 - c) emisji energii, takiej jak ciepło, hałas, wibracje lub pola elektromagnetyczne,
 - d) emisji niebezpiecznych substancji chemicznych do środowiska,
 - e) powstawania odpadów w trakcie montażu, eksploatacji, rozbiórki EiT;
- 5) wykaz przeprowadzonych badań oraz ich wyniki, wraz z informacją w jakim celu (tj. dla potwierdzenia spełnienia jakich wymagań) zostały one wykonane;
- 6) opinię wstępną jednostki badawczej (dla EiT z branż: automatyki i telekomunikacji oraz elektroenergetyki);
- 7) kopie dokumentów wynikających z odrębnych uregulowań prawnych warunkujących zastosowanie EiT, w tym stanowiące potwierdzenie wprowadzenia do obrotu – świadczące o spełnieniu wymagań obszaru PC2 – w przypadku:
- a) składników interoperacyjności – deklaracja zgodności WE wraz z certyfikatem zgodności WE wydanym przez jednostkę notyfikowaną (o ile został wydany),
 - b) budowli lub urządzeń wskazanych w rozporządzeniu ministra właściwego ds. transportu wydanym na podstawie art. 22f ust. 14 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wraz z certyfikatem typu i deklaracją zgodności z typem,
 - c) wyrobów budowlanych (w rozumieniu art. 10 ustawy z dnia 7 lipca 2014 r. Prawo budowlane) – deklaracja właściwości użytkowych lub krajowa deklaracja właściwości użytkowych,
 - d) EiT dla których nie wskazano rodzaju wymaganych dokumentów w przepisach odrębnych – deklaracja zgodności z właściwymi dokumentami odniesienia;
- 8) wytyczne stosowania EiT, w szczególności określające przeznaczenie, ewentualne ograniczenia w ich stosowaniu oraz konieczne do wprowadzenia ograniczenia eksploatacyjne dla sieci kolejowej wynikające z ich zastosowania lub awarii;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

9) warunki techniczne wykonania i odbioru w zakresie:

- a) wytwarzania elementu – służące zapewnieniu odpowiedniej jakości elementu na etapie jego wytwarzania,
- b) zabudowy elementu – służące zapewnieniu odpowiedniej technologii zabudowy gwarantującej oczekiwaną trwałość elementu i poprawność pracy,
- c) robót – służące zapewnieniu odpowiednich reżimów pracy adekwatnych do danej technologii;

10) warunki techniczne użytkowania elementu – służące do zapewnienia prawidłowej eksploatacji, obejmującej w szczególności obsługę, progi reakcji i odpowiednie dla nich środki zaradcze, diagnostykę, konserwację, naprawy;

11) zgodę na poddanie się audytom przeprowadzanym przez wyznaczonych pracowników Spółki PKP PLK S.A. lub wyznaczony podmiot zewnętrzny;

12) inne posiadane certyfikaty, w tym dotyczące systemu zarządzania jakością.

4. Wnioskodawca dołącza do wniosku dokumenty, zgodnie z wykazem sporządzonym przez Biuro.

5. Biuro Bezpieczeństwa po zarejestrowaniu przekazuje wniosek do Biura.

6. Biuro proceduje wniosek w sposób udokumentowany, np. poprzez prowadzenie karty procesu certyfikowania elementu podsystemu lub technologii.

7. W przypadku, gdy do wniosku nie załączono kompletu wymaganych dokumentów, Biuro pisemnie informuje o tym fakcie Wnioskodawcę wraz ze wskazaniem terminu uzupełnienia dokumentacji.

8. Termin o którym mowa w ust. 7 nie może być krótszy niż 30 dni kalendarzowych.

9. Wnioskodawca, który przedłożył wniosek bez kompletu wymaganych dokumentów, jest zobowiązany do ich uzupełnienia. Do tego czasu wykonanie procedury zostaje wstrzymane.

10. Nieuzupełnienie dokumentów w wyznaczonym terminie oznacza rezygnację Wnioskodawcy z dalszego procedowania dopuszczenia. Biuro wyznacza/ustala z Wnioskodawcą termin zwrotu dokumentów, a w przypadku braku kontaktu ze strony Wnioskodawcy (co najmniej 30 dni od wysłania powiadomienia) – dokumenty podlegają zniszczeniu.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

§ 10.

Obszar identyfikacji certyfikacji zasadniczej (PC2)

1. Biuro poprzez analizę dokumentacji, identyfikuje sposób wprowadzenia do obrotu EiT oraz ustala zakres badań wykonanych w związku z procesem ocen zgodności z wymaganiami zasadniczymi / podstawowymi oraz innymi w rozumieniu przepisów odrębnych w sprawie systemu ocen zgodności.
2. Wszelkie badania wykonywane na sieci zarządzanej przez Spółkę dla celów certyfikacji zasadniczej powinny być uzgodnione z właściwym Biurem, z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Spółki oraz z podmiotami właściwymi do udziału w systemie ocen zgodności.
3. Badania przeprowadzone przez uprawnione podmioty na potrzeby oceny zgodności z wymaganiami zasadniczymi / podstawowymi w oparciu o przepisy wspólnotowe lub krajowe nie mogą być powtarzane na żadnym etapie realizacji niniejszej procedury.

§ 11.

Obszar certyfikacji ryzyk (PC3)

1. Spółka zastrzega sobie możliwość opracowania warunków, wytycznych, instrukcji lub innych dokumentów normatywnych, które mogą stanowić podstawę sformułowania wymagań wobec EiT.
2. Biuro akceptuje (lub zgłasza uwagi) przedłożone dokumenty stanowiące podstawę wydania Dopuszczenia.
3. W uzasadnionych przypadkach Biuro ma prawo zażądać od Wnioskodawcy przeprowadzenia dodatkowych, nie wykonywanych wcześniej badań.
4. Koszt dodatkowych badań, o których mowa w ust. 3 pokrywa Wnioskodawca.
5. W razie konieczności uzyskania dodatkowych informacji dotyczących zgłaszanego EiT, Biuro zwraca się w tej sprawie bezpośrednio do Wnioskodawcy na piśmie lub korespondencją elektroniczną e-mail.
6. Jeżeli analiza przedstawionego przez Wnioskodawcę Raportu bezpieczeństwa wykaże, że jest on niewystarczający dla prawidłowej oceny wpływu EiT na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub bezpieczeństwo osób korzystających z usług kolei, Biuro występuje do Wnioskodawcy, informując o tym Biuro Bezpieczeństwa, o przeprowadzenie i przekazanie dodatkowych analiz ryzyka, wpływu na bezpieczeństwo, wpływu na środowisko lub innych analiz niezbędnych do prawidłowej oceny.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

7. W przypadku negatywnej oceny Biuro informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Bezpieczeństwa o odrzuceniu wniosku o dopuszczenie do stosowania EiT na sieci zarządzanej przez Spółkę, podając jednocześnie przyczyny odrzucenia.
8. Wnioskodawca może odwołać się od tej decyzji do Prezesa Zarządu Spółki w terminie 7 dni od jej otrzymania.
9. Prezes Zarządu Spółki, po zasięgnięciu opinii Biura Bezpieczeństwa i Biura może skierować sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Biuro.
10. W przypadku podtrzymania decyzji o odrzuceniu wniosku, decyzja Prezesa Zarządu Spółki jest ostateczna.
11. W przypadku pozytywnej oceny zgłoszonego EiT:
 - 1) Biuro powiadamia Wnioskodawcę o terminie audytu, jeśli jest przewidziany;
 - 2) Dyrektor Biura wydaje „Pozwolenie na wykonanie badań eksploatacyjnych”, jeśli są przewidziane dla danego EiT;
 - 3) Dyrektor Biura wnioskuje o wydanie „Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” jeśli badania eksploatacyjne oraz audyt nie są przewidziane dla danego EiT. EiT może być dopuszczane do stosowania warunkowo i skierowane do obszaru użytkowania kontrolowanego (PC6).

§ 12.

Obszar audytu jakościowego (PC4)

1. Spółka zastrzega sobie prawo do przeprowadzania audytu Wnioskodawcy na każdym etapie prowadzenia postępowania o wydanie Dopuszczenia zgodnie z niniejszą procedurą oraz po jego wydaniu (w okresie ważności Dopuszczenia).
2. Zespół Audytorów powoływany jest decyzją właściwego dla danego Biura Członka Zarządu na wniosek Biura.
3. W skład Zespołu obligatoryjnie wchodzi przedstawiciel Biura. Dodatkowo, w zależności od potrzeb, do Zespołu mogą być włączeni przedstawiciele innych biur Centrali lub jednostek organizacyjnych Spółki.
4. Dopuszcza się zlecenie przeprowadzenia audytu lub uznanie audytu wykonywanego przez podmiot zewnętrzny. Podstawą pozytywnej oceny audytu realizowanego przed podmiotem zewnętrznym są listy kontrolne uzgodnione przez Spółkę, obejmujące w sposób wyczerpujący technologię produkcji oraz dostaw, a także metody pracy (jeśli dotyczy).
5. Termin audytu podlega uzgodnieniu z Wnioskodawcą.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

6. Audyty producentów lub wykonawców robót dokonywane są w oparciu o przygotowaną wcześniej przez Zespół Audytorów listę pytań/zagadnień audytowych, przy czym zakres audytu obejmuje w szczególności:
 - 1) stosowany system jakości (w tym posiadanie certyfikatu ISO 9001, IRIS);
 - 2) kompetencje personelu;
 - 3) strukturę produkcji EiT;
 - 4) wewnętrzną kontrolę produkcji;
 - 5) powtarzalność typu;
 - 6) badania odbiorcze;
 - 7) liczbę i zasadność otrzymywanych reklamacji.
7. Po zakończeniu audytu Zespół Audytorów przekazuje do Biura raport z audytu.
8. W przypadku negatywnego wyniku audytu, Biuro informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Bezpieczeństwa o odrzuceniu wniosku o dopuszczenie.
9. Wnioskodawca może odwołać się od tej decyzji do Prezesa Zarządu Spółki w terminie 7 dni od jej otrzymania.
10. Prezes Zarządu Spółki po zasięgnięciu opinii Biura Bezpieczeństwa i Biura może skierować sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Biuro.
11. W przypadku podtrzymania decyzji o odrzuceniu wniosku, decyzja Prezesa Zarządu Spółki jest ostateczna.
12. Całość dokumentacji stanowiącej przedmiot oceny EiT przechowuje Biuro.
13. Koszty audytu wykonywanego przez podmiot zewnętrzny pokrywa Wnioskodawca.

§ 13.

Badania eksploatacyjne (PC5)

1. W celu wykonania badań eksploatacyjnych Wnioskodawca zawiera trójstronną umowę z właściwą terenowo jednostką organizacyjną Spółki w sprawie udostępnienia poligonu badawczego oraz z jednostką badawczą wykonującą badania. Wzór umowy stanowi Załącznik 5 do niniejszej procedury (z wyjątkiem sytuacji, gdy poligon nie znajduje się na terenie zarządzanym przez Spółkę) z zastrzeżeniem ust. 9.
2. Wybór jednostki badawczej Wnioskodawca uzgadnia z Biurem z zastrzeżeniem ust. 10.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

3. Koordynator ds. SMS w Zakładzie Linii Kolejowych uzgadnia treść umowy trójstronnej z właściwym merytorycznie Biurem Centrali Spółki, a następnie przesyła skan podpisanej umowy do Biura Bezpieczeństwa na adres e-mail ibr@plk-sa.pl.
4. Lokalizację poligonu badawczego określa Biuro z uwzględnieniem możliwości zaakceptowania poligonu na terenie nie będącym w zarządzie Spółki – wskazanym przez Jednostkę badawczą – w takim przypadku udział pracowników Spółki w badaniach eksploatacyjnych zostanie określony w programie badań.
5. Program badań opracowuje jednostka badawcza. Badania nie mogą powielać badań wykonanych wcześniej w ramach certyfikacji zasadniczej.
6. Czas trwania badań eksploatacyjnych uzależniony jest od rodzaju EiT oraz programu badań przedstawionego przez jednostkę badawczą i nie powinien być krótszy niż 9 miesięcy dla urządzeń zewnętrznych (narażonych na oddziaływanie warunków atmosferycznych), obejmując porę letnią oraz zimową i nie krótszy niż 5 miesięcy dla urządzeń wewnętrznych.
7. Opracowany przez jednostkę badawczą program badań oraz czas ich trwania wymaga uzgodnienia przez Biuro.
8. Zaleca się jednoczesne przeprowadzanie badań eksploatacyjnych dla potrzeb uzyskania dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz prób eksploatacyjnych dla potrzeb uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydawanego przez Prezesa UTK.
9. W przypadku, o którym mowa w ust. 8 zamiast umowy trójstronnej, o której mowa w ust. 1 zawiera się porozumienie w sprawie wykonania prób eksploatacyjnych według wzoru określonego w Załączniku nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych.
10. W przypadkach, o których mowa w ust. 8 badania muszą być prowadzone przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w Art. 22g Ustawy o transporcie kolejowym. Przepisu § 13 ust. 2 niniejszej procedury nie stosuje się.
11. W przypadku, o którym mowa w ust. 8 program badań opracowany przez jednostkę badawczą powinien ściśle wskazywać zakres badań niezbędnych dla potrzeb uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz dla potrzeb niniejszej procedury.
12. Po zakończeniu badań eksploatacyjnych Wnioskodawca przedkłada do Biura sprawozdanie jednostki badawczej z przeprowadzonych badań wraz z opinią, która powinna zawierać w szczególności:
 - 1) opis elementu, który jednoznacznie wskazuje przedmiot badań;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

- 2) opis oraz wykaz przeprowadzonych pomiarów, testów wraz z ich wynikami;
 - 3) ocenę zgodności elementu z wymaganymi parametrami;
 - 4) ocenę możliwości zastosowania danego elementu we właściwym podsystemie;
 - 5) stwierdzenie o niezmienności typu określonego w świadectwie wydanym przez Prezesa UTK dla systemu lub urządzenia w przypadku zastosowania zamiennika części zamiennej (jeśli dotyczy).
13. Zakład Linii Kolejowych wskazany w umowie w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych zobowiązany jest do wydania oceny w zakresie doświadczeń z eksploatacji dotyczącej EiT będącego przedmiotem dopuszczenia, zgodnie z wytycznymi określonymi przez Biuro. Ocena ta służy wyłącznie całościowej ewaluacji EiT wykonywanej przez Biuro i nie może być wykorzystywana do innych celów.
 14. Po zakończeniu badań eksploatacyjnych EiT nastąpi demontaż lub pozostawienie na poligonie badawczym, w zależności m.in. od wyników badań. Przedmiotowa kwestia zostanie uregulowana w umowie trójstronnej, o której mowa w § 13 ust. 1 lub w umowie odrębnej.
 15. Biuro analizuje wszystkie otrzymane dokumenty oraz posiadane informacje dotyczące EiT, a następnie wnioskuje o wydanie dopuszczenia lub wystawia ocenę negatywną.
 16. Negatywna opinia jednostki badawczej i/lub negatywna opinia Biura stanowi podstawę do odrzucenia wniosku o dopuszczenie EiT do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w takiej sytuacji Biuro informuje Wnioskodawcę oraz Biuro Bezpieczeństwa o odrzuceniu wniosku.
 17. Wnioskodawca może odwołać się od tej decyzji do Prezesa Zarządu Spółki w terminie 7 dni od jej otrzymania.
 18. Prezes Zarządu Spółki po zasięgnięciu opinii Biura Bezpieczeństwa i Biura może zwrócić sprawę do ponownego rozpatrzenia przez Biuro.
 19. W przypadku podtrzymania decyzji o odrzuceniu wniosku, decyzja Prezesa Zarządu Spółki jest ostateczna.

§ 14.

Wydanie dopuszczenia

1. Pozytywny wynik całościowej oceny stanowi podstawę złożenia przez Biuro wniosku do właściwego Członka Zarządu o wydanie dopuszczenia do stosowania.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

2. Projekt „Dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” przesyłany jest do Wnioskodawcy celem uzgodnienia, w terminie 30 dni roboczych od zakończenia całościowej oceny EiT z wynikiem pozytywnym.
3. „Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” wydawane jest w drodze decyzji właściwego Członka Zarządu na EiT stanowiący przedmiot postępowania.
4. Dopuszczenie wydawane jest na okres nie dłuższy niż 10 lat, okres ważności dopuszczenia każdorazowo musi zostać wskazany w treści Dopuszczenia.
5. Dla każdego Dopuszczenia Biuro opracowuje załącznik, w którym określa warunki stosowania EiT.
6. Oryginał Dopuszczenia otrzymuje Wnioskodawca, zaś kopię lub wersję elektroniczną przechowuje Biuro.
7. Wnioskodawca może udzielić pisemnej zgody innemu Podmiotowi na posługiwanie się uzyskanym Dopuszczeniem w stosunku do przedmiotowych elementów w postępowaniach przetargowych ogłaszanych przez Spółkę lub przez jednostki realizujące zadania na rzecz Spółki.
8. Rejestr wydanych Dopuszczeń prowadzony w Centrali Spółki jest publikowany na stronie internetowej www.plk-sa.pl.
9. Dopuszczenie pozwala na zastosowanie EiT na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 15.

Obszar użytkowania kontrolowanego (PC6)

1. W przypadku skierowania EiT do obszaru użytkowania kontrolowanego, Biuro określa plan nadzoru i raportowania, celem zapewnienia monitorowania właściwej jakości dostarczanych elementów oraz zachowywania deklarowanych przez dostawcę parametrów w trakcie użytkowania kontrolowanego.
2. Zakłady Linii Kolejowych, na terenie których zostaną zabudowane warunkowo dopuszczone elementy podsystemu lub zastosowane zostaną warunkowo dopuszczone technologie, zobowiązane są do nadzoru danego EiT w ramach standardowych czynności diagnostycznych i utrzymaniowych oraz zgodnie z planem nadzoru i raportowania, o którym mowa w ust.1. a także do składania raportów zawierających informacje i oceny dotyczące danego EiT, w terminach określonych w tym planie.
3. Niezależnie od wyznaczonych terminów raportowania, w przypadku stwierdzenia niezgodności wartości parametrów EiT z parametrami określonymi w dokumentacji technicznej, ujawnienia

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

wad ukrytych, pogorszenia parametrów techniczno-eksploatacyjnych, stwierdzenia nieprawidłowości w zastosowanej technologii lub innych okoliczności uniemożliwiających prawidłową eksploatację, Zakład Linii Kolejowych niezwłocznie informuje o tym Biuro.

§ 16.

Zawieszenie / cofnięcie dopuszczenia

1. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących dopuszczonego EiT lub w przypadku negatywnego wyniku audytu jakościowego Biuro po sprawdzeniu i potwierdzeniu tych informacji wnioskuje do właściwego Członka Zarządu o zawieszenie wydanego Dopuszczenia.
2. Właściwy Członek Zarządu może, na wniosek Biura, zawiesić Dopuszczenie do stosowania przedmiotowego elementu, w drodze decyzji.
3. Decyzja o zawieszeniu Dopuszczenia określa przyczyny zawieszenia Dopuszczenia oraz wymagania, po spełnieniu których Dopuszczenie zostanie przywrócone, a także kwestie dotyczące stosowania/ eksploatacji elementów już zakupionych.
4. Jeżeli wnioskodawca nie spełni wymagań określonych w postanowieniu o zawieszeniu Dopuszczenia – właściwy Członek Zarządu na wniosek Biura w drodze decyzji cofa Dopuszczenie.
5. Od decyzji, o której mowa w ust. 4 przysługuje Wnioskodawcy odwołanie do Prezesa Zarządu Spółki w terminie 7 dni od otrzymania decyzji.
6. Decyzja podjęta przez Prezesa Zarządu w sprawie ww. jest ostateczna.

§ 17.

Wytyczne do zobowiązań prawnych oraz inne zobowiązania wnioskodawców

1. Złożenie wniosku jest równoznaczne ze zgodą Wnioskodawcy na poddanie się niniejszej procedurze dopuszczenia EiT na warunkach w niej określonych.
2. W celu jednoznacznego umiejscowienia odpowiedzialności Wnioskodawcą mogą być tylko podmioty określone w § 3 ust. 21, nie dopuszcza się reprezentacji Wnioskodawcy przez podmioty nieposiadające pełnomocnictwa lub upoważnienia wydanego na podstawie prawa krajowego (np. Ustawa Kodeks cywilny, Ustawa Kodeks spółek handlowych).
3. Koszty badań oraz przeprowadzenia wszelkich dowodów potwierdzenia właściwości EiT ponosi w całości Wnioskodawca.
4. W przypadku planowanego pozostawienia EiT w swoich zasobach, koszty organizacji poligonu badawczego (materiały i zabudowa) ponosi Spółka.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

5. Koszty przeprowadzenia procedur zawieszenia/cofnięcia dopuszczenia EiT do stosowania ponosi zarządca infrastruktury z zastrzeżeniem przypadku, gdy zawieszenie/cofnięcie dopuszczenia spowodowane jest przyczynami leżącymi po stronie Wnioskodawcy.
6. Na każde żądanie Spółki Wnioskodawca zobowiązany jest udostępnić dla celu audytu lub kontroli wszelkie obiekty wytwarzania EiT, łącznie z obiektami podwykonawców i podmiotów zapewniających transport EiT.
7. Dane osobowe personelu Wnioskodawcy podlegają przetwarzaniu z uwzględnieniem systemu ochrony informacji przyjętego w Spółce.
8. Dokumentacja Wnioskodawcy nie będzie udostępniana podmiotom trzecim i będzie wykorzystana wyłącznie w celu realizacji niniejszej procedury.
9. Dokumentacja Wnioskodawcy przekazana Spółce w związku z realizacją niniejszej procedury podlega przetwarzaniu z uwzględnieniem systemu ochrony informacji przyjętego w Spółce.

§ 18.

Przepisy przejściowe i końcowe

1. Niniejszą procedurą należy obejmować elementy podsystemu i technologie sukcesywnie, z uwzględnieniem uzasadnionych priorytetów Spółki.
2. Dopuszcza się dalsze stosowanie elementów i technologii podsystemów dopuszczonych na zasadach obowiązujących przed dniem wejścia w życie niniejszej wersji procedury z zastrzeżeniem §16.
3. Elementy podsystemów, które zostały zakupione/zabudowane na podstawie Dopuszczenia terminowego, mogą być eksploatowane przez Spółkę bezterminowo, pomimo upływu terminu ważności określonego w Dopuszczeniu z zastrzeżeniem §15 i 16.
4. W przypadku zmian organizacyjnych, w tym zmiany struktury własności podmiotu, części podmiotu który otrzymał Dopuszczenie (zgodnie z niniejszą procedurą) lub własności instalacji związanych z produkcją EiT, Spółka zastrzega sobie prawo do weryfikacji ciągłości spełniania warunków wydania Dopuszczenia oraz do przeprowadzenia audytu.
5. Podmiot, który w wyniku ww. zmian nabywa prawo do posługiwania się Dopuszczeniem jest zobowiązany do szczegółowego przeanalizowania możliwości spełniania warunków Dopuszczenia oraz zapewnienia jakości EiT na poziomie co najmniej sprzed zmian.
6. Wdrażanie audytu jakościowego (obszar certyfikacji PC4) będzie następowało sukcesywnie w powiązaniu z potrzebami oraz możliwościami Spółki.

Rozdział 6.

Graficzny schemat postępowania

Procedura SMS-PW-17

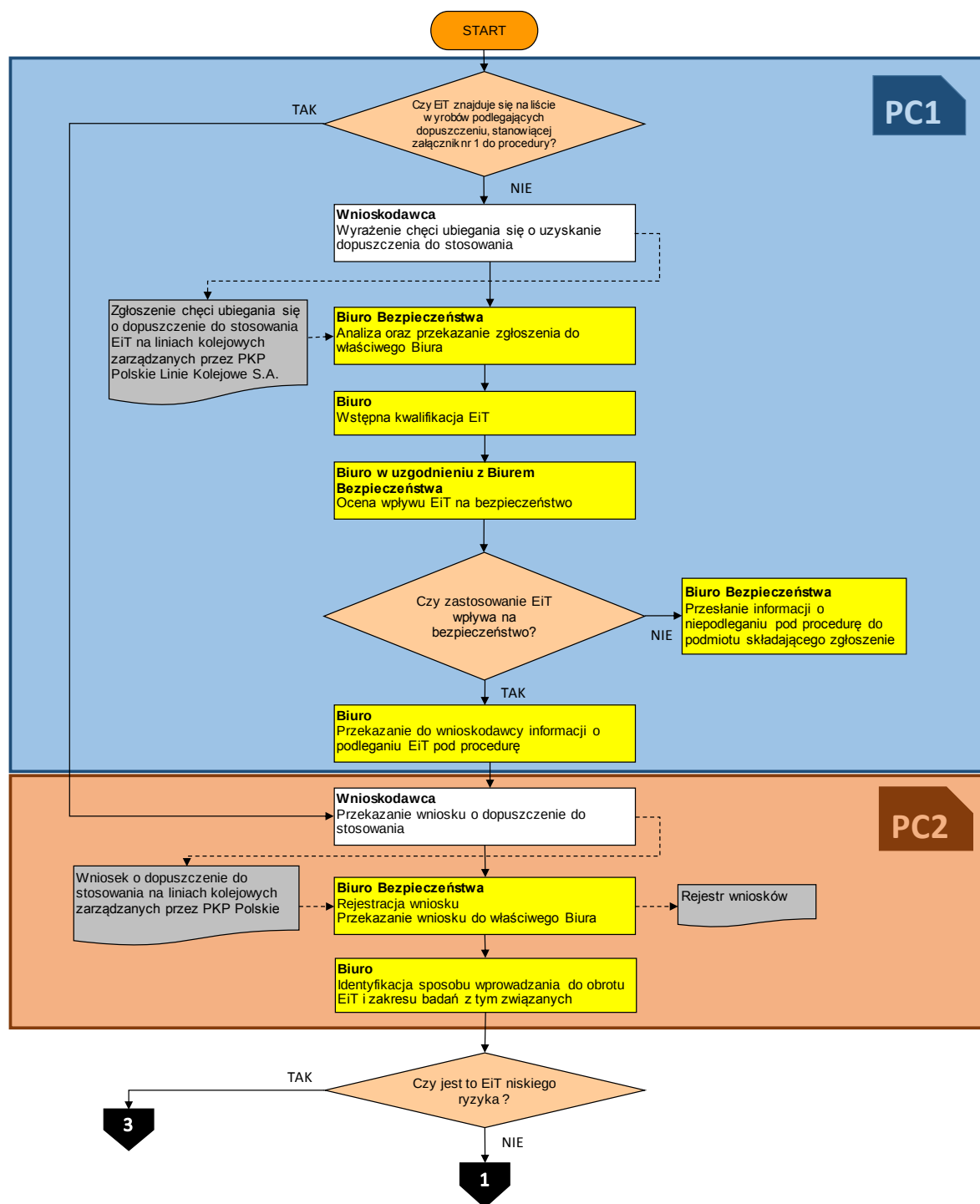
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

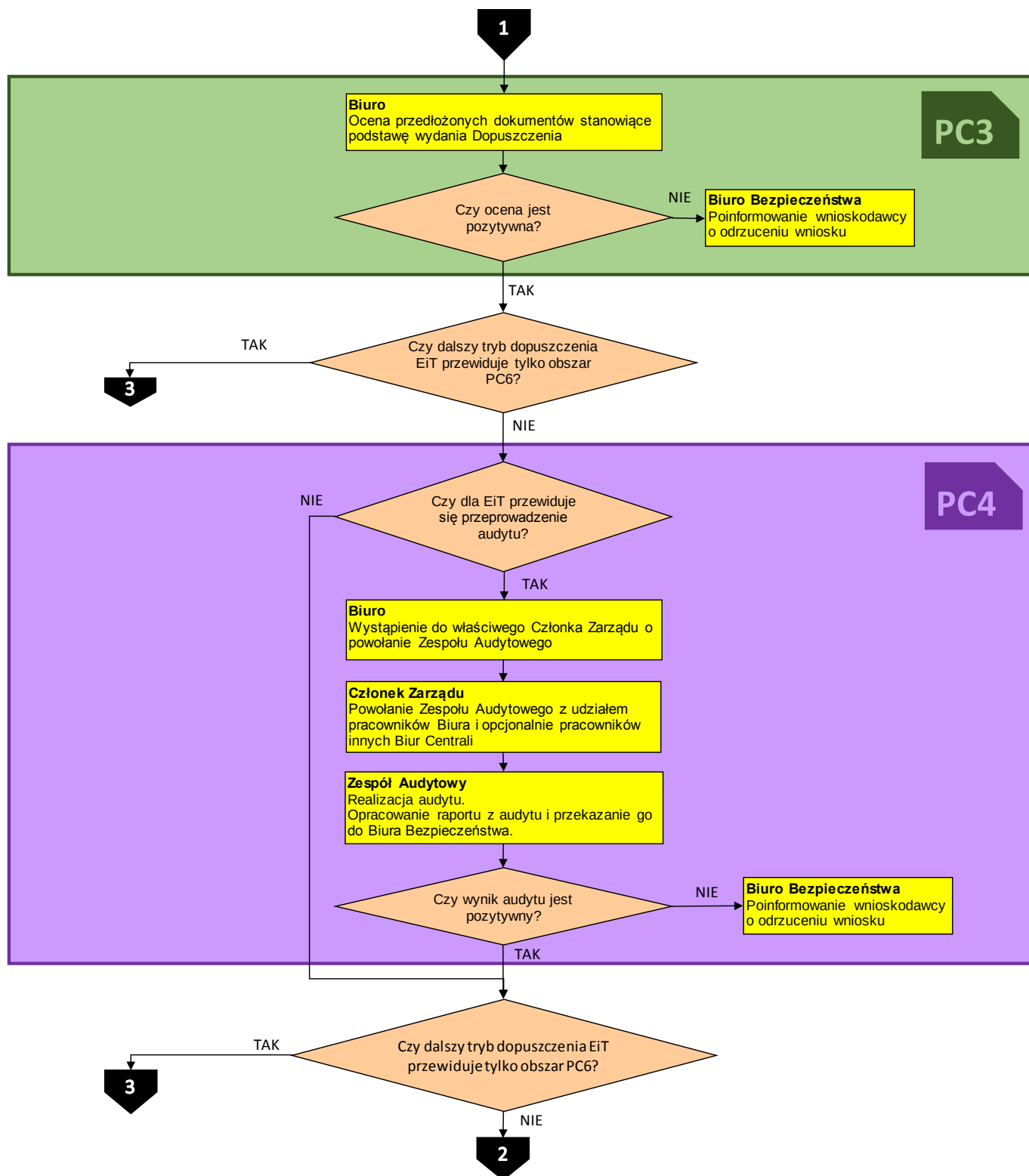
Nr procedury:
SMS-PW-17

14.11.2017

Wersja: 2

§ 19.



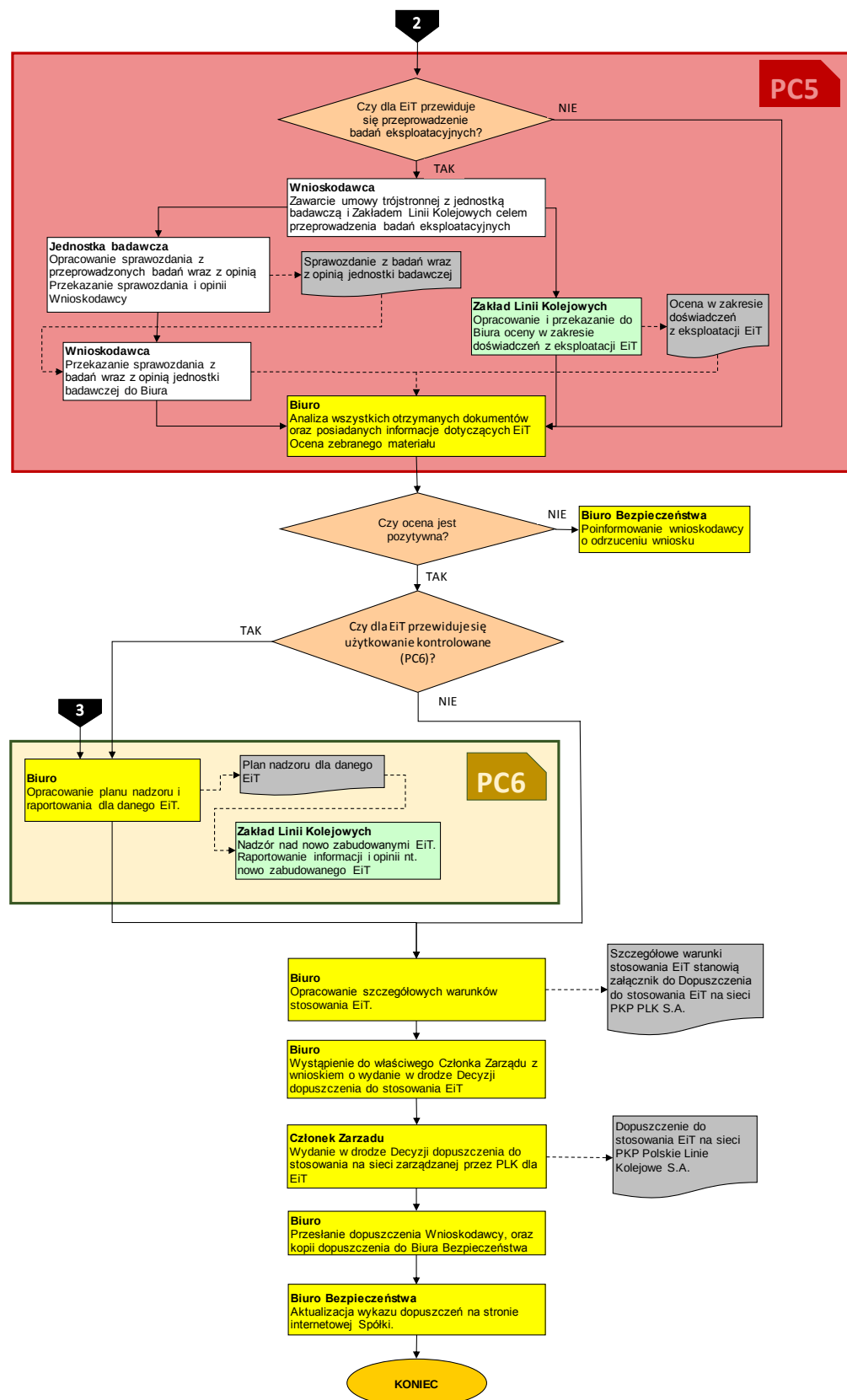


Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Nr procedury:
SMS-PW-17

14.11.2017

Wersja: 2



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

Rozdział 7.

Zapisy

§ 20.

1. Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rozdział 8.

Wykaz załączników

§ 21.

1. Załącznik nr 1 – Lista otwarta elementów i technologii, dla których wymagane jest uzyskanie Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Załącznik nr 2 – Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wzór).
3. Załącznik nr 3 – Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wzór).
4. Załącznik nr 4 – Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wzór).
5. Załącznik nr 5 – Umowa w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych (wzór).

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

Rozdział 9. Wykaz zmian

§ 22.

<i>Lp.</i>	<i>Paragraf /punkt</i>	<i>Data</i>	<i>Zmiana</i>
1	2	3	4
1.	Cała procedura	28.08.2015	Zmiana treści całej procedury. Nowa wersja procedury.
2.	Cała procedura	14.11.2017	Korekta i aktualizacja treści całej procedury. Nowa wersja procedury.

Załącznik 1.

Lista otwarta EiT, na zastosowanie których wymagane jest Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

A. W ZAKRESIE AUTOMATYKI I TELEKOMUNIKACJI:

1. Urządzenia srk, telekomunikacji oraz detekcji stanów awaryjnych taboru (systemy, urządzenia, elementy i technologie wytwarzania), w tym m.in.:
 - 1) specjalne bezpieczniki wtykowe SRK, gniazda i wtyki;
 - 2) żarówki sygnałowe kolejowe;
 - 3) transformatory i dławiki srk;
 - 4) wskaźniki wyświetlane;
 - 5) systemy telewizji przemysłowej;
2. Obszar wspomagania utrzymania urządzeń i systemów automatyki i telekomunikacji, w tym przyrządy i mierniki wykorzystywane w procesie utrzymania, których wiarygodność pracy wpływa na poziom utrzymania ww. urządzeń i systemów;
3. Obszar zabezpieczenia miejsca pracy (automatyczne systemy ostrzegania);
4. Urządzenia ochrony zwierząt (w zakresie powiązań z urządzeniami srk).

B. W ZAKRESIE ENERGETYKI

1. Sieć trakcyjna:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

- 1) sieć trakcyjna łańcuchowa oraz jej osprzęt;
 - 2) sieć trakcyjna sztywna oraz jej osprzęt;
 - 3) technologie wyburzania fundamentów betonowych konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej z zastosowaniem materiałów wybuchowych (niebezpiecznych);
 - 4) systemy ochrony przeciwporażeniowej i przeciwprzepięciowej;
 - 5) technologie przytwierdzania łączników szynowych;
 - 6) technologie naprawy i zabezpieczeń antykorozyjnych konstrukcji wsporczych;
 - 7) systemy diagnostyki i monitoringu antykradzieżowego sieci trakcyjnej;
 - 8) systemy ochrony sieci trakcyjnej przed tworzeniem się osadów lodowych w warunkach zimowych;
 - 9) preparaty, technologie i urządzenia do nakładania warstw ochronnych sieci trakcyjnej;
 - 10) pale fundamentowe (fundamenty palowe) do mocowania konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej;
 - 11) materiały węglowe dla nakładek ślizgowych pantografów.
2. Energetyka nietrakcyjna:
- 1) systemy ogrzewania rozjazdów kolejowych;
 - 2) urządzenia zasilania i sterowania ogrzewaniem rozjazdów kolejowych;
 - 3) urządzenia sterowania oświetleniem zewnętrznym;
 - 4) oprawy oświetlenia zewnętrznego.

C. W ZAKRESIE EKSPLOATACJI

1. Środki do smarowania części trących w rozjazdach kolejowych.

D. W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

1. Urządzenia ochrony zwierząt.

E. W ZAKRESIE DRÓG KOLEJOWYCH

1. Szyny kolejowe.
2. Szyny przejściowe.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

3. Prowadnice.
4. Rozjazdy kolejowe i skrzyżowania torów.
5. Przyrządy wyrównawcze.
6. Podkłady kolejowe, podrozdajdnice i mostownice (strunobetonowe, drewniane, stalowe, z materiałów kompozytowych).
7. Nawierzchnia bezpodsypkowa.
8. Nawierzchnia na przejazdach kolejowo – drogowych.
9. System przytwierdzenia (kompletny).
10. Złącza szynowe.
11. Wyposażenie dodatkowe rozjazdów (zamknięcia nastawcze, stabilizatory iglic, rolki podigliowe swobodne).
12. Płyty i ścianki peronowe prefabrykowane.
13. Technologie regeneracji szyn.
14. Technologie reprofilacji szyn.
15. Technologie spawalnicze (spawanie, zgrzewanie, napawanie).
16. Technologia wykonania złączy klejono-sprężonych.
17. Urządzenia zwiększające stateczność toru bezstykowego (kaptury, opórki przeciwpełzne, itp.).
18. Urządzenia ograniczające zużycie szyn kolejowych (np. Smarownice szyn).
19. Materiały spawalnicze.

Załącznik 2.

Wniosek o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W/...../...../20.....

(nr wniosku – wypełnia IBR PKP PLK S.A.)

....., dnia/...../20..... r.

(miejscowość)

(dd/mm/rrrr)

Biuro Bezpieczeństwa

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO STOSOWANIA NA LINIACH KOLEJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

1. Dane podmiotu ubiegającego się o dopuszczenie do stosowania:

a) pełna nazwa przedsiębiorstwa:

.....
.....

b) adres siedziby (*kraj, miejscowość, kod pocztowy, ulica, numer*):

.....
.....

c) REGON

d) charakter działalności przedsiębiorstwa (*niepotrzebne skreślić*): producent / upoważniony przedstawiciel producenta / wykonawca / importer / inny:

.....

e) numer tel.

2. Przedmiot wniosku o dopuszczenie do stosowania (*nazwa, typ lub model, parametry techniczne jednoznacznie identyfikujące element, warunki stosowania*):

.....
.....
.....

3. Dane producenta (*jeżeli inne niż w punkcie 1*):

a) pełna nazwa przedsiębiorstwa:

.....
.....

b) adres siedziby (*kraj, miejscowość, kod pocztowy, ulica, numer*):

.....
.....

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

c) REGON

4. Wykaz dokumentów załączonych do wniosku:

1)

2)

Działając w imieniu i na rzecz Wnioskodawcy:

- oświadczam, że zapoznałem się z procedurą SMS-PW-17 oraz wymaganiami związanymi, wynikającymi z zasad stosowanych w Spółce, a w tym między innymi dotyczących polityki bezpieczeństwa informacji,
- zobowiązuje się do poddania się procesowi dopuszczenia elementu/technologii (EIT) na zasadach określonych w procedurze SMS-PW-17, w tym między innymi zobowiązuje się do dostarczania na swój koszt wszelkich dowodów potwierdzających cechy EIT i procesu ich wytwarzania zidentyfikowane w poszczególnych obszarach certyfikacji za istotne dla Spółki,
- deklaruje współpracę w procesie dopuszczenia, a w przypadku wystąpienia w toku procesu ze skargami lub roszczeniami bezpośrednio związanymi z dany procesem dopuszczenia, niniejszym wyrażam zgodę na zawieszenie tego procesu do czasu uzyskania ich ostatecznego rozstrzygnięcia.

.....
(podpis i pieczęć osoby upoważnionej
do reprezentowania wnioskodawcy)

UWAGA! Wszystkie strony wniosku muszą być parafowane!

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	14.11.2017
	Wersja: 2

Załącznik 3.

Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rejestr wniosków o dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.					
Biuro			rok		
Lp.	Nr wniosku	Nazwa i adres Wnioskodawcy	Opis EiT	Nazwa i adres producenta (jeżeli dotyczy)	Uwagi
1	2	3	4	5	6

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	Data wydania: 14.11.2017
	Wersja: 2

Załącznik 4.

Dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

D/...../...../20.....

Warszawa, dnia/...../20..... r.

(nr dopuszczenia – symbol Biura/lp/rok;
wypełnia Biuro PKP PLK S.A.)

(dd/mm/rrrr)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

DOPUSZCZENIE DO STOSOWANIA NA LINIACH KOLEJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

1. Przedmiot dopuszczenia do stosowania (*nazwa, typ lub model, parametry techniczne jednoznacznie identyfikujące element, kryteria zastosowania*):

.....
.....

2. Dane producenta:

- a) pełna nazwa przedsiębiorstwa:

.....

- b) miejsce produkcji (*kraj, miejscowość, kod pocztowy, ulica, numer*):

.....

- c) REGON

3. Okres ważności dopuszczenia:

4. Wnioskodawca (wpisujemy jeżeli inny niż producent):

.....
(*podpis Członka Zarządu*
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.)

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	Data wydania: 14.11.2017
	Wersja: 2

Załącznik 5.

Umowa w sprawie przeprowadzenia badań eksploatacyjnych (wzór)

.....

zawarta w dniu.....pomędzy:

1. Wnioskodawca:

wpisany do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod nr
przez Sąd Rejonowy w, Wydział Gospodarczy KRS, Regon
....., NIP: PL, kapitał zakładowy zł,
reprezentowany przez:

2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 03-737 Warszawa, ul. Targowa 74,

wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st.
Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod
nr 0000037568, Regon 017319027, NIP: PL 113-23-16-427, kapitał zakładowy
w wysokości zł w całości wpłacony, w której imieniu działa
Zakład Linii Kolejowych w

reprezentowany przez:

Dyrektora (lub zastępcę dyrektora) Zakładu Linii Kolejowych -

Zastępcę Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych -

3. Jednostka badawcza:.....

wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod
nr, Regon, NIP: PL.....,
reprezentowana przez:

§ 1.

Strony umowy postanawiają wspólnie przeprowadzić badania eksploatacyjne

.....
.....

....., zabudowanego na linii nr, na stacji
....., tor nr, kilometr (ewentualnie rozjazd).

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	Data wydania: 14.11.2017
	Wersja: 2

§ 2.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udostępni infrastrukturę techniczną w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia badań.

§ 3.

Koszty przeprowadzenia badań eksploatacyjnych ponosi Wnioskodawca. Koszty wydania opinii ponosi Wnioskodawca na podstawie dwustronnej umowy zawartej z jednostką badawczą.

§ 4.

Ryzyko odpowiedzialności za powstanie szkód u Stron umowy i osób trzecich w wyniku badań eksploatacyjnych objętych niniejszą umową ponoszą strony umowy w zależności od stopnia winy.

§ 5.

1. Jednostka badawcza w oparciu o wyniki przeprowadzonych badań eksploatacyjnych dokona oceny wbudowanych elementów podsystemów określonych w §1 niniejszej umowy, pod kątem dalszego ich stosowania na liniach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz opracuje stosowną opinię.
2. Badania będą prowadzone według programu badań opracowanego przez jednostkę badawczą, który stanowi załącznik do niniejszej umowy.
3. Okres przeprowadzenia badań eksploatacyjnych oraz inne niezbędne informacje dotyczące m.in. wymaganych terminów zawiera uzgodniony z właściwym Biurem Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. program badań.

§ 6.

1. Po zakończeniu badań eksploatacyjnych element, o którym mowa w § 1 niniejszej umowy *zostanie zdemontowany / pozostanie zabudowany w lokalizacji określonej w § 1¹.*
2. Koszty organizacji poligonu (zakup materiałów i zabudowa) ponosi Wnioskodawca² / PKP PLK S.A.³
3. Wnioskodawca zobowiązuje się do pokrycia kosztów wybudowania/demontażu elementów o których mowa w §1 niniejszej umowy, oraz kosztów dotychczas stosowanych elementów (lub zabudowania nowych jeśli demontaż dotychczas stosowanych spowodował brak możliwości ich ponownego użycia), które zostały

¹ wybrać właściwą opcję

² w przypadku planowanego demontażu EiT

³ w przypadku planowanego pozostawienia EiT

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	Data wydania: 14.11.2017
	Wersja: 2

zdemontowane na czas przeprowadzenia badań eksploatacyjnych, z uwzględnieniem możliwości m.in. nieodpłatnego przeniesienia lub odpłatnego nabycia nakładów stanowiących badane elementy na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na zasadach uregulowanych odrębną umową z uwzględnieniem zasad Korporacyjnej Polityki Zakupów.

4. Czynności opisane w §6 ust.3. będą polegały na:

.....
.....

5. Stan techniczny oraz organizacyjny poligonu po zakończeniu badań oraz czynności wymienionych w §6 ust.4. musi być zgodny z obowiązującymi wymaganiami prawnymi oraz umożliwiać bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.
6. Do Wnioskodawcy należy uzyskanie niezbędnych uzgodnień i zorganizowanie zamknięć torowych koniecznych dla wykonania czynności opisanych w §6 ust.4 niniejszej umowy.
7. Termin oraz organizację wybudowania/demontażu elementów, o których mowa w § 1 niniejszej umowy Wykonawca uzgodni z Zakładem Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sposób udokumentowany.
8. Wykonanie prac o których mowa w § 6 ust. 4. niniejszej umowy podlega udokumentowanemu odbiorowi przez pracownika / pracowników wyznaczonych przez kierownictwo Zakładu Linii Kolejowych.
9. W przypadku braku kontaktu z Wnioskodawcą przez okres 30 dni od zakończenia badań lub nie wykonania przez Wnioskodawcę czynności, o których mowa w § 6 ust. 4 we wskazanym w § 6 ust. 7 terminie, Wnioskodawca upoważnia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wykonania prac demontażowych na koszt Wnioskodawcy.
10. Jeśli wystąpi sytuacja określona w § 6 ust. 9 niniejszej umowy, Wnioskodawca zobowiązuje się pokryć koszty związane z tymi czynnościami.

§ 7.

Strony umowy zobowiązują się do zgodnego współdziałania przy realizacji jej postanowień oraz do ścisłego przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności ustawy o transporcie kolejowym i przepisów wykonawczych do tej ustawy.

§ 8.

Każde wejście na obszar kolejowy osób trzecich musi być poprzedzone wcześniejszym uzgodnieniem z odpowiednim szczeblem Zakładu Linii Kolejowych w w oparciu o Zasady bezpieczeństwa pracy podczas

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Nr procedury: SMS-PW-17
	Data wydania: 14.11.2017
	Wersja: 2

wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Wytyczne sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika podmiotu zewnętrznego o zagrożeniach dla zdrowia i życia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ibh-105 (dostępne na stronie www.plk-sa.pl).

§ 9.

1. Umowa zostaje zawarta na czas określony terminem zakończenia badań wskazanym w programie o którym mowa w § 5.
2. Ewentualna decyzja o nieodpłatnym przekazaniu nakładów zostanie podjęta i przekazana do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez Wnioskodawcę w terminie obowiązywania niniejszej umowy.

§ 10.

W celu zapewnienia niezakłóconej realizacji niniejszej Umowy, Strony wskazują następujące osoby do kontaktu:

1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w :,
2. Wnioskodawca:,
3. Jednostka badawcza:

§ 11.

W sprawach nieuregulowanych niniejszą umową stosuje się przepisy Kodeksu Cywilnego.

§ 12.

Wszelkie spory związane z realizacją niniejszej Umowy Strony zobowiązują się rozwiązywać polubownie. W przypadku braku takiej możliwości zostaną one poddane rozstrzygnięciu przez sąd właściwy dla miejsca siedziby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 13.

Umowę sporządzono w trzech jednobrzmiących egzemplarzach po jednym dla każdej ze stron.

STRONY UMOWY:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w
2. Wnioskodawca:
3. Jednostka badawcza:

Skan podpisanej umowy Koordynator ds. SMS w Zakładzie Linii Kolejowych przesyła w terminie 7 dni od dnia podpisania do Biura Bezpieczeństwa na adres e-mail: ibr@plk-sa.pl