Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 445/2011

z dnia 10 maja 2011 r.

w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 122 z 11.5.2011, str. 22)

sprostowane przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 252 z 19.9.2012, str. 58 (445/2011)

▼B

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 445/2011

z dnia 10 maja 2011 r.

w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa ([1]), w szczególności jej art. 14a,

uwzględniając zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej z dnia 8 lipca 2010 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa 2004/49/WE ma na celu poprawienie dostępu do rynku usług transportu kolejowego poprzez określenie wspólnych zasad zarządzania bezpieczeństwem kolei oraz regulacji i nadzoru w tym zakresie. Dyrektywa 2004/49/WE przewiduje także wdrożenie ram zapewniających równe warunki dla wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe poprzez stosowanie takich samych wymogów związanych z certyfikacją w całej Unii.

(2) Celem systemu certyfikacji jest zapewnienie ram dla harmonizacji wymogów i metod w zakresie oceny zdolności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w całej Unii.

(3) Bez uszczerbku dla odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury za bezpieczną eksploatację pociągów, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien dopilnować, za pomocą systemu utrzymania, aby wagony towarowe, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie poruszać się w bezpieczny sposób. Biorąc pod uwagę różnorodność konstrukcji i metod utrzymania, wspomniany system utrzymania powinien być systemem procesowym.

([1]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

▼B

(4) Zarządcy infrastruktury potrzebują wagonów towarowych do przewozu materiałów na budowę lub do działań związanych z utrzymaniem infrastruktury. W sytuacji gdy zarządcy infrastruktury eksploatują wagony towarowe we wspomnianym celu, działają jako przedsiębiorstwa kolejowe. Ocena zdolności zarządcy infrastruktury w zakresie eksploatowania wagonów towarowych we wspomnianym celu powinna stanowić część jej oceny na potrzeby autoryzacji bezpieczeństwa zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE.

(5) Kontrole i monitorowanie podejmowane przed odjazdem pociągu lub na trasie są zazwyczaj prowadzone przez personel operacyjny przedsiębiorstw kolejowych lub zarządców infrastruktury zgodnie z procesem określonym w ich systemie zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.

(6) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinni za pomocą swoich systemów zarządzania bezpieczeństwem zapewnić utrzymanie pod kontrolą wszystkich zagrożeń związanych ze swoją działalnością, w tym z korzystaniem z usług wykonawców. W tym celu przedsiębiorstwo kolejowe powinno polegać na uzgodnieniach umownych z podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie wszystkich eksploatowanych przez nie wagonów. Uzgodnienia takie mogą mieć formę umowy pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym a podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie lub łańcucha umów z udziałem innych podmiotów, np. posiadacza. Umowy takie powinny być zgodne z procedurami określonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem, w tym w zakresie wymiany informacji.

(7) Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest ważny w całej Unii. Certyfikaty wydane przez organy w państwach trzecich, które zostały wyznaczone w oparciu o równoważne kryteria i spełniają wymogi równoważne z wymogami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, powinny być w normalnych okolicznościach uznane za równoważne z certyfikatami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydanymi w Unii.

(8) Przeprowadzana przez organ certyfikujący ocena wniosku o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie polega na ocenie zdolności wnioskodawcy w zakresie zarządzania działaniami związanymi z utrzymaniem oraz wykonywania funkcji eksploatacyjnych związanych z utrzymaniem – samodzielnie lub w drodze umów z innymi podmiotami, np. warsztatami utrzymaniowymi, którym powierzono wykonywanie tych funkcji lub ich części.

(9) System akredytacji powinien zapewnić narzędzie zarządzania ryzykiem poprzez zagwarantowanie, że akredytowane organy posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania prac, których się podejmują. Ponadto akredytację uznaje się za środek zapewniający uznawanie na szczeblu krajowym i międzynarodowym certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydanych przez jednostki akredytowane.

(10) Mając na względzie zapewnienie systemu umożliwiającego organom certyfikującym przeprowadzanie w całej Unii kontroli certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, istotne jest, aby wszystkie organy posiadające zdolność prawną do przyznawania certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie („organy certyfikujące”) współpracowały ze sobą w celu zharmonizowania podejścia do certyfikacji. Szczególne wymogi w zakresie akredytacji powinny zostać opracowane i zatwierdzone zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ([1]).

([1]) Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

▼B

(11) Dla celów oceny procesu certyfikacji przedstawionego w niniejszym rozporządzeniu istotne jest, aby Europejska Agencja Kolejowa (Agencja) nadzorowała rozwój tego systemu. Aby być w stanie wykonywać tę funkcję, Agencja musi gromadzić informacje dotyczące charakteru organów certyfikujących działających w omawianej dziedzinie oraz liczby certyfikatów wydanych podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie. Jest również rzeczą istotną, aby Agencja ułatwiała koordynację organów certyfikujących.

(12) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) zawiera standardowy format certyfikatów bezpieczeństwa. Niezbędna jest aktualizacja tego formatu w celu uwzględnienia dodatkowych informacji dotyczących podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 653/2007.

(13) Do czasu pełnego wprowadzenia systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu należy podczas okresu przejściowego uznawać ważność dotychczasowych praktyk w zakresie certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i warsztatów utrzymaniowych, aby zapewnić nieprzerwane świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych, zwłaszcza na poziomie międzynarodowym. Podczas tego okresu krajowe organy ds. bezpieczeństwa powinny zwracać szczególną uwagę na równoważność i spójność różnych praktyk w zakresie certyfikacji.

(14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 27 dyrektywy 2004/49/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, o którym mowa w art. 14a dyrektywy 2004/49/WE.

2. Celem systemu certyfikacji jest wykazanie, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ustanowił swój system utrzymania i że jest w stanie spełnić wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu w celu dopilnowania, aby każdy wagon towarowy, za którego utrzymanie jest on odpowiedzialny, był w stanie poruszać się w bezpieczny sposób.

([1]) Dz.U. L 153 z 14.6.2007, s. 9.

▼B

Artykuł 2

Zakres

1. System certyfikacji ma zastosowanie do każdego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe wykorzystywane w sieci kolejowej w Unii.

2. Warsztaty utrzymaniowe lub dowolna organizacja, które podejmują się wykonania pewnej części funkcji określonych w art. 4, mogą stosować system certyfikacji na zasadzie dobrowolności w oparciu o zasady określone w art. 8 i załączniku I.

3. Odniesienia do zarządcy infrastruktury zawarte w art. 5, 7 i 12 należy rozumieć jako dotyczące eksploatacji przez niego wagonów towarowych do celu przewozu materiałów wykorzystywanych na potrzeby budowy lub utrzymania infrastruktury. W przypadku gdy zarządca infrastruktury eksploatuje wagony towarowe do tego celu, uznaje się, że robi to w charakterze przedsiębiorstwa kolejowego.

Artykuł 3

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy 2004/49/WE.

2. Ponadto stosuje się następujące definicje:

a) „akredytacja” oznacza akredytację zgodnie z definicją zawartą w art. 2 ust. 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;

b) „certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie” oznacza certyfikat wydany podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie do celów art. 14a ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE;

c) „organ certyfikujący” oznacza organ wyznaczony zgodnie z art. 10, odpowiedzialny za certyfikację podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w oparciu o kryteria określone w załączniku II;

d) „wagon towarowy” oznacza pojazd nieposiadający własnego napędu, przystosowany do przewozu ładunku lub innych materiałów wykorzystywanych w ramach działań takich, jak budowa lub utrzymanie infrastruktury;

e) „warsztat utrzymaniowy” oznacza ruchomą lub stacjonarną jednostkę, w skład której wchodzi personel, w tym osoby odpowiedzialne za zarządzanie, narzędzia i instalacje zorganizowane w celu przeprowadzania utrzymania pojazdów, ich części, elementów lub podzespołów;

f) „dopuszczenie do użytkowania” oznacza zapewnienie udzielone zarządzającemu utrzymaniem taboru przez podmiot przeprowadzający utrzymanie, zgodnie z którym czynności utrzymaniowe zostały wykonane zgodnie ze zleceniem;

g) „przywrócenie do eksploatacji” oznacza zapewnienie udzielone na podstawie dopuszczenia do użytkowania użytkownikowi, np. przedsiębiorstwu kolejowemu lub posiadaczowi, przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, zgodnie z którym wszystkie stosowne prace utrzymaniowe zostały wykonane, a wagon, który wcześniej został wycofany z eksploatacji, znajduje się w stanie pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie, z zastrzeżeniem ewentualnych czasowych ograniczeń dotyczących użytkowania.

▼B

Artykuł 4

System utrzymania

1. System utrzymania musi obejmować następujące funkcje:

a) funkcja zarządzania, która umożliwia nadzór nad funkcjami utrzymania określonymi w lit. b) do d) i ich koordynowanie, a także pozwala zapewnić bezpieczny stan wagonu towarowego w systemie kolejowym;

b) funkcja rozwoju utrzymania, która umożliwia przyjęcie odpowiedzialności za zarządzanie dokumentacją dotyczącą utrzymania, w tym zarządzanie konfiguracją, w oparciu o dane projektowe i operacyjne, jak również o wyniki działań i korzyści z doświadczenia;

c) funkcja zarządzania utrzymaniem taboru, które umożliwia zarządzanie wycofaniem wagonu towarowego do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania; oraz

d) funkcja przeprowadzania utrzymania, które umożliwia przeprowadzanie wymaganego utrzymania technicznego wagonu towarowego lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do użytkowania.

2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie dopilnowuje, aby funkcje opisane w ust. 1 były zgodne z wymogami i kryteriami oceny wyszczególnionymi w załączniku III.

3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wykonuje funkcję zarządzania samodzielnie, może natomiast zlecać innym kontrahentom na zasadzie outsourcingu funkcje utrzymania określone w ust. 1 lit. b) do d) lub ich część, z zastrzeżeniem przepisów art. 8. W przypadku korzystania z outsourcingu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby stosowane były zasady przedstawione w załączniku I.

4. Bez względu na wprowadzone uzgodnienia dotyczące outsourcingu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest odpowiedzialny za rezultat działań związanych z utrzymaniem, którymi zarządza, a także ustanawia system do celów monitorowania wyników tych działań.

Artykuł 5

Relacje pomiędzy stronami zaangażowanymi w proces utrzymania

1. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury dopilnowują, aby przed odjazdem eksploatowanych przez nich wagonów towarowych ich utrzymanie powierzono certyfikowanemu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie oraz aby przeznaczenie wagonu odpowiadało zakresowi certyfikatu.

2. Wszystkie podmioty zaangażowane w proces utrzymania wymieniają istotne informacje dotyczące utrzymania zgodnie z kryteriami wyszczególnionymi w sekcjach I.7 i I.8 załącznika III.

3. Zgodnie z uzgodnieniami umownymi przedsiębiorstwo kolejowe może do celów operacyjnych zażądać udzielenia informacji dotyczących utrzymania wagonu towarowego. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie takiego wagonu towarowego odpowiada na tego rodzaju żądania bezpośrednio lub za pośrednictwem innych kontrahentów.

▼B

4. Zgodnie z uzgodnieniami umownymi podmiot odpowiedzialny za utrzymanie może zażądać udzielenia informacji dotyczących eksploatacji wagonu towarowego. Przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury odpowiada na tego rodzaju żądania bezpośrednio lub za pośrednictwem innych kontrahentów.

5. Wszyscy kontrahenci wymieniają informacje o związanych z bezpieczeństwem nieprawidłowościach, wypadkach, incydentach, zdarzeniach potencjalnie wypadkowych oraz innych niebezpiecznych zdarzeniach, jak również o wszelkich możliwych ograniczeniach użytkowania wagonów towarowych.

6. ►C1 Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie uznaje się za dowód zdolności przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury do spełnienia stosownych wymogów dotyczących utrzymania oraz nadzoru nad wykonawcami i dostawcami, ◄ określonych w punktach B.1, B.2, B.3 i C.1 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa ([1]) oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa ([2]), chyba że krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest w stanie wykazać istnienie istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa.

7. Jeżeli kontrahent, w szczególności przedsiębiorstwo kolejowe, ma uzasadniony powód, aby uznać, że dany podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie spełnia wymogów art. 14a ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE lub wymogów związanych z certyfikacją określonych w niniejszym rozporządzeniu, niezwłocznie informuje o tym organ certyfikujący. Organ certyfikujący podejmuje odpowiednie działania w celu sprawdzenia, czy zarzut niespełniania wymogów jest uzasadniony, i informuje o wynikach swojego dochodzenia zainteresowane strony (w tym, w stosownych przypadkach, właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa).

8. W przypadku zmiany podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie posiadacz dowodu rejestracyjnego określony w art. 33 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE ([3]) informuje w odpowiednim czasie jednostkę rejestrującą określoną w art. 4 ust. 1 decyzji Komisji 2007/756/WE ([4]), aby umożliwić jej zaktualizowanie krajowego rejestru pojazdów.

Poprzedni podmiot odpowiedzialny za utrzymanie przekazuje dokumentację dotyczącą utrzymania posiadaczowi dowodu rejestracyjnego lub nowemu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie.

Poprzedni podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zostaje zwolniony ze swoich obowiązków z chwilą wykreślenia z krajowego rejestru pojazdów. W przypadku gdy na dzień wykreślenia poprzedniego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie żaden nowy podmiot nie potwierdził przyjęcia funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, dowód rejestracyjny pojazdu zostaje zawieszony.

([1]) Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11.
([2]) Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13.
([3]) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.
([4]) Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30.

▼B

Artykuł 6

Organy certyfikujące

1. Certyfikaty podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie są przyznawane przez dowolny właściwy organ certyfikujący, wybrany przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zwracający się z wnioskiem.

2. Państwa członkowskie dopilnowują, aby organy certyfikujące spełniały ogólne kryteria i zasady określone w załączniku II oraz były zgodne z każdym późniejszym systemem akredytacji sektorowej.

3. Państwa członkowskie podejmują środki celem zapewnienia, by od decyzji podejmowanych przez organy certyfikujące przysługiwało odwołanie do sądu.

4. Mając na względzie zharmonizowanie podejścia do oceny wniosków, organy certyfikujące współpracują ze sobą zarówno w obrębie państw członkowskich, jak i na terenie Unii.

5. Agencja organizuje i ułatwia współpracę pomiędzy organami certyfikującymi.

Artykuł 7

System certyfikacji w odniesieniu do podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

1. Certyfikacja opiera się na ocenie zdolności danego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie do spełnienia stosownych wymogów określonych w załączniku III i do konsekwentnego ich stosowania. Obejmuje ona system nadzoru w celu zapewnienia ciągłej zgodności ze stosownymi wymogami po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie składają wniosek o certyfikację przy użyciu odpowiedniego formularza zawartego w załączniku IV, przekazując dokumentację na potwierdzenie procedur określonych w załączniku III. Na żądanie organu certyfikującego podmioty takie niezwłocznie przedstawiają wszelkie dodatkowe informacje. Przy dokonywaniu oceny wniosków organy certyfikujące stosują wymogi oraz kryteria oceny wyszczególnione w załączniku III.

3. Organ certyfikujący podejmuje decyzję nie później niż w terminie czterech miesięcy od przedłożenia mu wszystkich niezbędnych informacji oraz wszelkich dodatkowych wymaganych informacji przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie składający wniosek o certyfikat. Przed przyznaniem certyfikatu organ certyfikujący dokonuje niezbędnej oceny na terenie obiektu lub obiektów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Decyzja o przyznaniu certyfikatu jest przekazywana podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie za pomocą odpowiedniego formularza zamieszczonego w załączniku V.

4. Certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie zachowuje ważność przez okres nieprzekraczający pięciu lat. Posiadacz certyfikatu niezwłocznie informuje organ certyfikujący o wszelkich istotnych zmianach okoliczności istniejące w czasie, gdy został przyznany pierwotny certyfikat, tak by umożliwić organowi certyfikującemu podjęcie decyzji w sprawie ewentualnej zmiany, przedłużenia lub cofnięcia certyfikatu.

▼B

5. Organ certyfikujący szczegółowo uzasadnia każdą swoją decyzję. Organ certyfikujący przekazuje podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie swoją decyzję wraz z uzasadnieniem oraz informacją o procedurze i terminie odwołania, oraz z danymi teleadresowymi organu odwoławczego.

6. Organ certyfikujący przynajmniej raz w roku przeprowadza inspekcje na terenie wybranych obiektów, reprezentatywnych pod względem geograficznym i funkcjonalnym dla całości działalności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, którym przyznał certyfikaty, celem weryfikacji, czy podmioty te nadal spełniają kryteria określone w załączniku III.

7. Jeżeli organ certyfikujący stwierdzi, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie przestał spełniać wymogi, na podstawie których wydano certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, wtedy, w zależności od stopnia braku zgodności z wymogami, uzgadnia on z podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie plan naprawczy, ogranicza zakres stosowania certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikat ten zawiesza.

W przypadku utrzymującego się niespełniania wymogów związanych z certyfikacją lub nierealizowania ewentualnego planu naprawczego, organ certyfikujący ogranicza zakres certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikat ten cofa, podając uzasadnienie swojej decyzji oraz informację o procedurze i terminie odwołania, wraz z danymi teleadresowymi organu odwoławczego.

8. Gdy przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury ubiega się o certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa, w odniesieniu do eksploatowanych przez nich wagonów towarowych stosuje się następujące zasady:

a) w przypadku gdy utrzymaniem wagonów towarowych zajmuje się wnioskodawca, to albo dołącza on do swojego wniosku ważny certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, o ile taki posiada, albo w ramach złożonego wniosku o certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa dokonuje się oceny jego zdolności do pełnienia funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie;

b) w przypadku gdy utrzymaniem wagonów towarowych zajmują się podmioty inne niż wnioskodawca, to wnioskodawca za pomocą swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem zapewni utrzymanie pod kontrolą wszystkich zagrożeń związanych ze swoją działalnością, w tym z wykorzystaniem takich wagonów, przy czym w szczególności zastosowanie mają przepisy art. 5 niniejszego rozporządzenia.

Organy certyfikujące i krajowe organy ds. bezpieczeństwa prowadzą we wszystkich okolicznościach aktywną wymianę poglądów, tak by uniknąć ewentualnego powielania oceny.

Artykuł 8

System certyfikacji w odniesieniu do funkcji utrzymania zleconych innym kontrahentom na zasadzie outsourcingu

1. W przypadku gdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie postanawia zlecić innym kontrahentom na zasadzie outsourcingu jedną lub więcej z funkcji określonych w art. 4 ust. 1 lit. b), c) i d), lub ich część, dobrowolna certyfikacja wykonawcy w ramach systemu certyfikacji określonego w niniejszym rozporządzeniu pociąga za sobą, w odniesieniu do podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, domniemanie spełnienia stosownych wymogów wyszczególnionych w załączniku III, w zakresie, w jakim wymogi te objęte są dobrowolną certyfikacją wykonawcy. W razie braku takiej certyfikacji podmiot odpowiedzialny za utrzymanie musi wykazać organowi certyfikującemu, w jaki sposób spełnia wszystkie wymogi wyszczególnione w załączniku III w odniesieniu do funkcji, które postanawia zlecić na zasadzie outsourcingu innym kontrahentom.

▼B

2. Certyfikacja w zakresie funkcji utrzymania lub ich części, które są zlecane na zasadzie outsourcingu, jest wydawana przez organy certyfikujące zgodnie z takimi samymi procedurami, jak określone w art. 6 i 7 oraz art. 10 ust. 3, dostosowanymi do szczególnego przypadku wnioskodawcy. Certyfikaty zachowują ważność w całej Unii.

Przy dokonywaniu oceny wniosków o certyfikaty w odniesieniu do funkcji utrzymania lub ich części, które są zlecane na zasadzie outsourcingu, organy certyfikujące stosują się do zasad określonych w załączniku I.

Artykuł 9

Rola systemu nadzoru

Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa ma uzasadniony powód, aby uznać, że dany podmiot odpowiedzialny za utrzymanie nie spełnia wymogów określonych w art. 14a ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE lub wymogów w zakresie certyfikacji określonych w niniejszym rozporządzeniu, niezwłocznie podejmuje niezbędną decyzję oraz informuje o swojej decyzji Komisję, Agencję, inne właściwe organy, organ certyfikujący oraz inne zainteresowane strony.

Artykuł 10

Przekazywanie informacji Komisji i Agencji

1. Najpóźniej do dnia 30 listopada 2011 r. państwa członkowskie powiadamiają Komisję, czy organy certyfikujące są jednostkami akredytowanymi, uznanymi organami bądź krajowymi organami ds. bezpieczeństwa. O każdej zmianie wspomnianej sytuacji także należy powiadomić Komisję w terminie jednego miesiąca od wystąpienia takiej zmiany.

2. Najpóźniej do dnia 31 maja 2012 r. państwa członkowskie powiadamiają Agencję o uznanych organach certyfikujących. Jednostki akredytujące określone w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008 powiadamiają Agencję o akredytowanych organach certyfikujących. O każdej zmianie także należy powiadomić Agencję w terminie jednego miesiąca od wystąpienia takiej zmiany.

3. Organy certyfikujące powiadamiają Agencję o wszystkich wydanych, zmienionych, przedłużonych lub cofniętych certyfikatach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikatach dla poszczególnych funkcji zgodnie z art. 4 ust. 1 w terminie jednego tygodnia od podjęcia decyzji, posługując się formularzami zamieszczonymi w załączniku V.

4. Agencja prowadzi rejestr wszystkich informacji przekazanych jej zgodnie z ust. 2 i 3 oraz udostępnia go do wiadomości publicznej.

Artykuł 11

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 653/2007

Załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 653/2007 zastępuje się tekstem zamieszczonym w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia.

▼B

Artykuł 12

Przepisy przejściowe

1. Nie naruszając przepisów art. 9, zastosowanie mają następujące przepisy przejściowe.

2. Począwszy od dnia 31 maja 2012 r. każdy wydawany podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, nie naruszając przepisów art. 14a ust. 8 dyrektywy 2004/49/WE.

3. Certyfikaty wydane przez organ certyfikujący najpóźniej do dnia 31 maja 2012 r. w oparciu o zasady i kryteria równoważne z zasadami i kryteriami określonymi w protokole ustaleń określającym podstawowe zasady wspólnego systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, podpisanym przez państwa członkowskie w dniu 14 maja 2009 r., uznaje się za równoważne z certyfikatami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydanymi na mocy niniejszego rozporządzenia na ich pierwotny okres ważności, nie później niż do dnia 31 maja 2015 r.

4. Certyfikaty wydane przez organ certyfikujący podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie najpóźniej do dnia 31 maja 2012 r. na podstawie przepisów krajowych obowiązujących przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia i równoważnych niniejszemu rozporządzeniu, zwłaszcza art. 6 i 7 oraz załącznikom I i III, uznaje się za równoważne z certyfikatami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydanymi na mocy niniejszego rozporządzenia na ich pierwotny okres ważności, nie później niż do dnia 31 maja 2015 r.

5. Certyfikaty wydane warsztatom utrzymaniowym najpóźniej do dnia 31 maja 2014 r. na podstawie przepisów krajowych obowiązujących przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia i równoważnych niniejszemu rozporządzeniu uznaje się za równoważne z certyfikatami dla warsztatu utrzymaniowego podejmującego funkcję przeprowadzania utrzymania wydanymi na mocy niniejszego rozporządzenia na ich pierwotny okres ważności, nie później niż do dnia 31 maja 2017 r.

6. Nie naruszając przepisów ust. 3 do 5, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, zarejestrowane w krajowym rejestrze pojazdów nie później niż w dniu 31 maja 2012 r., zostaną certyfikowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem najpóźniej do dnia 31 maja 2013 r. W tym okresie własne deklaracje zgodności podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie z odpowiednimi wymogami niniejszego rozporządzenia lub protokołu ustaleń określającego podstawowe zasady wspólnego systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, podpisanego przez państwa członkowskie w dniu 14 maja 2009 r., uznawać się będzie za równoważne z certyfikatami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydanymi na mocy niniejszego rozporządzenia.

7. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury certyfikowani zgodnie z art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE nie później niż w dniu 31 maja 2012 r. nie muszą ubiegać się o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie na pierwotny okres ważności swoich certyfikatów na utrzymanie wagonów, dla których pełnią funkcję podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

▼B

Artykuł 13

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK I

Zasady mające zastosowanie do organizacji składających wniosek o certyfikat w zakresie funkcji utrzymania zleconych innym kontrahentom na zasadzie outsourcingu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie

1. W przypadku certyfikacji podmiotu lub organizacji, które podejmują się wykonywania jednej lub większej liczby funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (rozwój utrzymania, zarządzanie utrzymaniem taboru, przeprowadzanie utrzymania) lub ich części, zastosowanie mają następujące wymogi i kryteria oceny zamieszczone w załączniku III:

   a) wymogi i kryteria oceny wyszczególnione w sekcji I załącznika III, dostosowane do typu organizacji i zakresu usług;

   b) wymogi i kryteria oceny określające szczególną funkcję lub funkcje utrzymania.

2. W przypadku certyfikacji warsztatu utrzymaniowego, który podejmuje się wykonywania funkcji przeprowadzania utrzymania, zastosowanie mają następujące wymogi i kryteria oceny zamieszczone w załączniku III:

   a) wymogi i kryteria oceny wyszczególnione w sekcji I załącznika III, które należy dostosować do szczególnego rodzaju działalności warsztatu utrzymaniowego wykonującego funkcję przeprowadzania utrzymania;

   b) procesy określające funkcję przeprowadzania utrzymania.

▼B

ZAŁĄCZNIK II

Kryteria dotyczące akredytacji lub uznania organów certyfikujących zaangażowanych w ocenę i przyznawanie certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie

1. ORGANIZACJA

Organ certyfikujący musi udokumentować swoją strukturę organizacyjną, z wykazaniem zakresu obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień swojej kadry kierowniczej i pozostałego personelu certyfikującego oraz wszelkiego rodzaju komitetów. W przypadku gdy organ certyfikujący stanowi określoną część podmiotu prawnego, struktura musi obejmować hierarchię służbową oraz relacje z innym częściami w obrębie tego samego podmiotu prawnego.

2. NIEZALEŻNOŚĆ

Organ certyfikujący przy podejmowaniu swoich decyzji musi być organizacyjnie i funkcjonalnie niezależny od przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, posiadaczy, producentów oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, i nie może świadczyć podobnych usług.

Należy zagwarantować niezależność personelu odpowiedzialnego za kontrole w ramach certyfikacji. Żaden urzędnik nie może otrzymywać wynagrodzenia na podstawie liczby przeprowadzonych kontroli lub ich wyników.

3. KOMPETENCJE

Organ certyfikujący oraz zaangażowany personel muszą posiadać wymagane kompetencje zawodowe, w szczególności w zakresie organizacji utrzymania wagonów towarowych oraz odpowiedniego systemu utrzymania.

Organ certyfikujący musi wykazać się:

a) należytym doświadczeniem w zakresie oceny systemów zarządzania;

b) znajomością stosownych wymogów prawnych.

Zespół powołany do nadzoru nad podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie musi posiadać doświadczenie w odpowiednich dziedzinach, a w szczególności wykazać się:

a) odpowiednią wiedzą i rozeznaniem w stosownym prawodawstwie europejskim;

b) odpowiednimi kompetencjami technicznymi;

c) ogólnie co najmniej trzyletnim odpowiednim doświadczeniem w dziedzinie utrzymania;

d) wystarczającym doświadczeniem w dziedzinie utrzymania wagonów towarowych lub co najmniej w dziedzinie utrzymania w równoważnych branżach.

4. BEZSTRONNOŚĆ

Decyzje organu certyfikującego muszą być oparte na uzyskanych przez organ certyfikujący obiektywnych dowodach potwierdzających zgodność lub jej brak i nie mogą być podejmowane pod wpływem innych interesów ani innych stron.

5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Organ certyfikujący nie ponosi odpowiedzialności za zapewnienie bieżącej zgodności z wymogami związanymi z certyfikacją.

Organ certyfikujący jest odpowiedzialny za dokonanie oceny wystarczających obiektywnych dowodów, w oparciu o które podejmowane są decyzje w sprawie certyfikacji.

▼B

6. OTWARTOŚĆ

Organ certyfikujący musi publicznie udostępnić lub opublikować w stosownym czasie odpowiednie informacje dotyczące swojego procesu audytu i procesu certyfikacji. Musi on również dostarczać informacje na temat statusu certyfikacji (w tym przyznawania, rozszerzania, utrzymywania, przedłużania, zawieszania, ograniczania zakresu lub wycofywania certyfikacji) każdej organizacji, co ma na celu wypracowanie zaufania do integralności i wiarygodności certyfikacji. Otwartość to zasada określająca dostęp do odpowiednich informacji lub ich publikowanie.

7. POUFNOŚĆ

Aby móc uzyskać uprzywilejowany dostęp do informacji niezbędnych do dokonania właściwej oceny zgodności z wymogami związanymi z certyfikacją, organ certyfikujący musi zachować poufny charakter wszelkich informacji handlowych dotyczących klienta.

8. REAGOWANIE NA SKARGI

Organ certyfikujący musi ustanowić procedurę rozpatrywania skarg w sprawie decyzji oraz innych działań związanych z certyfikacją.

9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I FINANSOWANIE

Organ certyfikujący musi być w stanie wykazać, że dokonał oceny ryzyka związanego z jego działalnością certyfikacyjną oraz że posiada stosowne uzgodnienia (w tym ubezpieczenie lub rezerwy) umożliwiające pokrycie zobowiązań wynikających z jego działań w każdej dziedzinie jego działalności oraz na obszarach geograficznych, na których prowadzi działalność.

▼B

ZAŁĄCZNIK III

Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do organizacji składających wniosek o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o certyfikat w zakresie funkcji utrzymania zleconych innym kontrahentom na zasadzie outsourcingu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie

I. **Wymogi i kryteria oceny dotyczące funkcji zarządzania**

1. Przywództwo – *zaangażowanie w rozwój i wdrażanie systemu utrzymania organizacji oraz w ciągłe udoskonalanie jego efektywności*

Organizacja musi posiadać procedury mające na celu:

a) ustanowienie polityki dotyczącej utrzymania, adekwatnej do typu organizacji i zakresu usług oraz zatwierdzonej przez dyrektora naczelnego organizacji lub jego przedstawiciela;

b) dopilnowanie, aby ustanowione zostały cele w zakresie bezpieczeństwa, stosownie do ram prawnych i zgodnie z typem organizacji, zakresem i odnośnym ryzykiem;

c) dokonywanie oceny ogólnych wyników działań w zakresie bezpieczeństwa w związku z jej celami w zakresie bezpieczeństwa;

d) opracowywanie planów i procedur mających na celu realizowanie jej celów dotyczących bezpieczeństwa;

e) zapewnienie dostępności zasobów niezbędnych do przeprowadzenia wszystkich procesów w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszym załączniku;

f) określanie wpływu innych działań zarządczych na system utrzymania i zarządzanie nim;

g) dopilnowanie, aby kadra kierownicza wyższego szczebla była świadoma rezultatów monitorowania wyników działań i audytów oraz aby przyjęła ogólną odpowiedzialność za wprowadzanie zmian w systemie utrzymania;

h) dopilnowanie, 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 – *kompleksowe podejście ukierunkowane na ocenę ryzyka związanego z utrzymaniem wagonów towarowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych oraz działań innych organizacji lub osób, a także na określenie odpowiednich środków kontroli ryzyka*

2.1. Organizacja musi posiadać stosowne procedury mające na celu:

a) analizowanie ryzyka związanego z zakresem prowadzonych przez nią operacji, w tym ryzyka wynikającego z usterek i niezgodności konstrukcyjnych lub nieprawidłowości w całym cyklu eksploatacyjnym;

b) szacowanie ryzyka, o którym mowa w lit. a);

c) opracowywanie i wdrażanie środków kontroli ryzyka.

▼B

2.2. Organizacja musi posiadać stosowne procedury i uzgodnienia w celu rozpoznawania potrzeb i zaangażowania we współpracę z posiadaczami, przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury lub innymi zainteresowanymi stronami.

2.3. Organizacja musi posiadać procedury w zakresie oceny ryzyka do celów zarządzania zmianami dotyczącymi wyposażenia, procedur, organizacji, obsady stanowisk lub interfejsów, a także stosowania rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009 ([1]).

2.4. 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 ([2]).

3. Monitorowanie – *kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie wdrożenia środków kontroli ryzyka, prawidłowo działających i umożliwiających osiągnięcie celów organizacji*

3.1. Organizacja musi posiadać procedurę do celów regularnego gromadzenia, monitorowania i analizowania stosownych danych dotyczących bezpieczeństwa, w tym:

a) wydajności odpowiednich procesów;

b) wyników procesów (w tym wszystkich usług i produktów zleconych innym podmiotom);

c) efektywności uzgodnień w zakresie kontroli ryzyka;

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:

a) opracowanie planu audytu wewnętrznego, który może być poprawiany w zależności od wyników poprzednich audytów oraz monitorowania wyników działań;

b) analizowanie i ocenę wyników audytów;

c) proponowanie i wdrażanie konkretnych działań lub środków naprawczych;

d) weryfikowanie efektywności wcześniejszych środków lub działań.

4. Ciągłe udoskonalanie – *kompleksowe 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*

Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, aby:

a) wykryte niedociągnięcia były korygowane;

b) nowe osiągnięcia w dziedzinie bezpieczeństwa były wdrażane;

c) ustalenia audytów wewnętrznych były wykorzystywane do wprowadzania udoskonaleń w systemie;

([1]) Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4.
([2]) Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

▼B

d) 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;

e) 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;

f) 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;

g) stosowne sprawozdania i informacje ze strony przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i posiadaczy lub pochodzące z innych odpowiednich źródeł były rozpatrywane i brane pod uwagę.

5. Struktura i odpowiedzialność – *kompleksowe 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. Obejmować to będzie określone powyżej procedury pomiędzy organizacją i posiadaczami oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury.

5.3. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu dopilnowanie, aby personel, któremu powierzono obowiązki w obrębie organizacji, posiadał uprawnienia, kompetencje i wystarczające zasoby do wykonywania swoich funkcji. Odpowiedzialność i kompetencje powinny 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 – *kompleksowe podejście ukierunkowane na dopilnowanie, aby pracownicy posiadali kompetencje wymagane do osiągnięcia celów organizacji w sposób bezpieczny, efektywny i wydajny w każdych okolicznościach*

6.1. Organizacja musi utworzyć system zarządzania kompetencjami, zapewniający:

a) określenie stanowisk, które obejmują odpowiedzialność za prowadzenie w obrębie systemu wszystkich procesów niezbędnych do spełnienia wymogów określonych w niniejszym załączniku;

b) określenie stanowisk, w ramach których wykonywane są zadania związane z bezpieczeństwem;

c) przydzielanie personelowi odpowiednich kompetencji w odniesieniu do stosownych zadań.

▼B

6.2. W obrębie systemu zarządzania kompetencjami istniejącego w organizacji muszą istnieć procedury w zakresie zarządzania kompetencjami personelu, które obejmują co najmniej:

a) określanie wiedzy, umiejętności i doświadczenia wymaganych w związku z zadaniami związanymi z bezpieczeństwem jako odpowiednie z punktu widzenia zakresu odpowiedzialności;

b) zasady selekcji, w tym podstawowy poziom wykształcenia, predyspozycje intelektualne i sprawność fizyczna;

c) wstępne szkolenie i kwalifikacje lub certyfikacja nabytych kompetencji i umiejętności;

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;

e) bieżące szkolenia i okresowe aktualizowanie dotychczasowej wiedzy i umiejętności;

f) w stosownych przypadkach – okresowe kontrole kompetencji, predyspozycji intelektualnych i sprawności fizycznej;

g) w zależności od potrzeb – środki specjalne w razie wypadków lub incydentów, lub długiej nieobecności w pracy.

7. Informacja – *kompleksowe podejście ukierunkowane na dopilnowanie, aby istotne informacje były dostępne dla osób wydających opinie i decyzje na wszystkich szczeblach organizacji*

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 i posiadaczami, informacje dotyczące wszystkich odpowiednich procesów będą w sposób należyty wymieniane oraz przedkładane osobie odgrywającej właściwą rolę zarówno w obrębie swojej 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:

a) odbioru i przetwarzania określonych informacji;

b) określania, tworzenia i rozpowszechniania określonych informacji;

c) udostępniania wiarygodnych i aktualnych informacji.

7.3. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu dopilnowanie, aby najważniejsze informacje operacyjne były:

a) istotne i potwierdzone;

b) ścisłe;

c) kompletne;

d) odpowiednio zaktualizowane;

e) kontrolowane;

f) spójne i łatwe do zrozumienia (z uwzględnieniem używanego języka);

g) przekazane do wiadomości personelu przed ich wykorzystaniem;

h) łatwo dostępne dla personelu, któremu w razie potrzeby należy udostępnić kopie.

▼B

7.4. Wymogi określone w pkt 7.1, 7.2 i 7.3 stosuje się w szczególności w odniesieniu do następujących informacji operacyjnych:

a) kontrole ścisłości i kompletności krajowych rejestrów pojazdów w zakresie identyfikowania (w tym środków) oraz rejestracji wagonów towarowych, które dana organizacja utrzymuje;

b) dokumentacja dotycząca utrzymania;

c) informacje dotyczące wsparcia udzielonego posiadaczom oraz – w stosownych przypadkach – innym stronom, w tym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury;

d) informacje dotyczące kwalifikacji personelu oraz późniejszego nadzoru sprawowanego w ramach rozwoju utrzymania;

e) informacje dotyczące eksploatacji (w tym przebiegu, typu i zakresu działań, zdarzeń lub incydentów) oraz wnioski przedsiębiorstw kolejowych, posiadaczy i zarządców infrastruktury;

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. kontroli i monitorowania podjętych przed odjazdem pociągu lub podczas jazdy;

g) dopuszczenie do użytkowania i przywrócenie do eksploatacji;

h) zamówienia dotyczące utrzymania;

i) informacje techniczne przekazywane przedsiębiorstwom kolejowym, zarządcom infrastruktury oraz posiadaczom w odniesieniu do instrukcji utrzymania;

j) pilne informacje dotyczące sytuacji, w których możliwość poruszania się w bezpieczny sposób jest zagrożona; informacje te mogą obejmować:

(i) nakładanie ograniczeń na użytkowanie lub szczególne warunki eksploatacyjne w odniesieniu do wagonów towarowych, które dana organizacja utrzymuje, lub innych wagonów z tej samej serii, nawet jeżeli są utrzymywane przez inne podmioty odpowiedzialne za utrzymanie; wspomniane informacje należy także współdzielić ze wszystkimi zaangażowanymi stronami;

(ii) pilne informacje dotyczące kwestii związanych z bezpieczeństwem stwierdzonych w czasie utrzymania, np. usterek wykrytych w elemencie powszechnie używanym w szeregu typów lub serii pojazdów;

k) wszelkie istotne informacje lub dane potrzebne w celu przedłożenia rocznego sprawozdania z utrzymania organowi certyfikującemu oraz odpowiednim klientom (w tym posiadaczom); wspomniane sprawozdanie należy także udostępnić na żądanie krajowym organom ds. bezpieczeństwa.

8. Dokumentacja – *kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie identyfikowalności wszystkich istotnych informacji*

8.1. Organizacja musi posiadać odpowiednie procedury w celu dopilnowania, aby wszystkie odpowiednie procesy były w należyty sposób udokumentowane.

8.2. Organizacja musi posiadać odpowiednie procedury w zakresie:

a) regularnego monitorowania i aktualizowania całej stosownej dokumentacji;

b) formatowania, tworzenia i rozprowadzania całej stosownej dokumentacji oraz zarządzania zmianami w niej;

c) odbioru, gromadzenia i archiwizowania całej stosownej dokumentacji.

▼B

9. Działania w zakresie zlecania – *kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie odpowiedniego zarządzania działaniami zleconymi podwykonawcom, tak by osiągnąć cele organizacji*

9.1. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu dopilnowanie, aby produkty i usługi związane z bezpieczeństwem zostały zidentyfikowane.

9.2. W przypadku korzystania z wykonawców lub dostawców w odniesieniu do produktów i usług związanych z bezpieczeństwem organizacja musi posiadać procedury mające na celu sprawdzanie w czasie selekcji, czy:

a) wykonawcy, podwykonawcy i dostawcy posiadają odpowiednie kwalifikacje;

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:

a) zakres odpowiedzialności i zadania związane z kwestiami bezpieczeństwa kolei;

b) obowiązki związane z przekazywaniem istotnych informacji pomiędzy obiema stronami;

c) identyfikowalność dokumentów dotyczących bezpieczeństwa.

II. **Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do funkcji rozwoju utrzymania**

1. Organizacja musi posiadać procedurę mającą na celu określenie wszystkich działań związanych z utrzymaniem, wywierających wpływ na bezpieczeństwo oraz na elementy istotne ze względów bezpieczeństwa, oraz zarządzanie takimi działaniami.

2. Organizacja musi posiadać procedury mające na celu zagwarantowanie spełnienia zasadniczych wymagań w zakresie interoperacyjności, w tym aktualizacje w ciągu całego cyklu eksploatacyjnego, poprzez:

a) zapewnienie zgodności ze specyfikacjami dotyczącymi podstawowych parametrów interoperacyjności, podanymi w odpowiednich technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI);

b) weryfikowanie we wszystkich okolicznościach spójności dokumentacji utrzymania z zezwoleniem na dopuszczenie do użytkowania (w tym z ewentualnymi wymogami krajowego organu ds. bezpieczeństwa), deklaracjami zgodności z TSI, deklaracjami weryfikacji oraz dokumentacją techniczną;

c) zarządzanie wszelkiego rodzaju wymianami w ramach utrzymania zgodnie z wymogami dyrektywy 2008/57/WE oraz odpowiednich TSI;

▼B

d) określanie potrzeby przeprowadzenia oceny ryzyka co do ewentualnego wpływu przedmiotowej wymiany na bezpieczeństwo systemu kolei;

e) zarządzanie konfiguracją wszystkich zmian technicznych wywierających wpływ na integralność systemu pojazdu.

3. Organizacja musi posiadać procedurę w zakresie projektowania i wspierania wdrożenia instalacji, wyposażenia i narzędzi niezbędnych do przeprowadzania utrzymania i specjalnie opracowanych do tego celu. Organizacja musi posiadać procedurę kontroli, czy te instalacje, wyposażenie i narzędzia są używane, przechowywane i utrzymywane zgodnie ze swoim harmonogramem utrzymania oraz stosownie do wymogów związanych z ich utrzymaniem.

4. W przypadku rozpoczynania eksploatacji wagonów towarowych organizacja musi posiadać procedury mające na celu:

a) uzyskanie wstępnej dokumentacji oraz zgromadzenie wystarczających informacji na temat planowanej eksploatacji;

b) przeprowadzenie analizy wstępnej dokumentacji oraz przekazanie pierwszej dokumentacji utrzymania, biorąc także pod uwagę obowiązki zawarte we wszystkich powiązanych gwarancjach;

c) zapewnienie prawidłowego wdrożenia pierwszej dokumentacji utrzymania.

5. Aby zapewnić aktualność dokumentacji utrzymania przez cały cykl eksploatacyjny wagonu towarowego, organizacja musi posiadać procedury mające na celu:

a) gromadzenie przynajmniej istotnych informacji dotyczących:

(i) rodzaju i zakresu faktycznie przeprowadzonych operacji, w tym między innymi zdarzeń eksploatacyjnych, które mogą ewentualnie wywierać wpływ na integralność bezpieczeństwa wagonu towarowego;

(ii) typu i zakresu planowanej eksploatacji;

(iii) faktycznie przeprowadzonego utrzymania;

b) określenie potrzeby dokonywania aktualizacji, przy uwzględnieniu wartości dopuszczalnych w odniesieniu do interoperacyjności;

c) składanie wniosków dotyczących zmian i ich realizacji oraz ich zatwierdzanie, z zamiarem podjęcia decyzji opartej na wyraźnie określonych kryteriach, przy uwzględnieniu ustaleń z oceny ryzyka;

d) zapewnienie prawidłowego wdrożenia zmian.

6. W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji rozwoju utrzymania należy uwzględnić co najmniej wymienione poniżej działania wywierające wpływ na bezpieczeństwo:

a) ocena znaczenia zmian w dokumentacji utrzymania oraz proponowanych wymian w ramach utrzymania;

b) dziedziny inżynieryjne wymagane do celów zarządzania opracowanie dokumentacji utrzymania i jej zmianami oraz rozwojem, oceną, walidacją oraz zatwierdzeniem wymian w ramach utrzymania;

c) techniki łączenia (w tym spawanie i klejenie), systemy hamulcowe, zestawy kołowe i urządzenia cięgłowe, techniki badania nieniszczącego oraz działania związane z utrzymaniem w odniesieniu do poszczególnych elementów wagonów towarowych, przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, takich jak zbiorniki i zawory.

▼B

7. W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji rozwoju utrzymania należy zagwarantować identyfikowalność przynajmniej następujących elementów:

   a) dokumentacja dotycząca rozwoju, oceny, walidacji i zatwierdzania wymiany w ramach utrzymania;

   b) konfiguracja pojazdów, co obejmuje między innymi elementy związane z bezpieczeństwem;

   c) zapisy dotyczące przeprowadzonego utrzymania;

   d) wyniki badań dotyczących korzyści z doświadczenia;

   e) wszystkie kolejne wersje dokumentacji utrzymania, w tym ocena ryzyka;

   f) sprawozdania w sprawie kompetencji i nadzoru w zakresie przeprowadzania utrzymania oraz zarządzania utrzymaniem taboru;

   g) informacje techniczne przekazywane w celu udzielenia wsparcia posiadaczom, przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury.

III. **Wymogi i kryteria oceny dotyczące funkcji zarządzania utrzymaniem taboru**

1. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą sprawdzenie kompetencji, dostępności i zdolności podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzanie utrzymania przed złożeniem zleceń dotyczących utrzymania. Oznacza to, że warsztaty utrzymaniowe muszą posiadać należyte kwalifikacje do podejmowania decyzji w sprawie wymogów dotyczących kompetencji technicznych w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania.

2. Organizacja musi posiadać procedurę w zakresie tworzenia pakietu roboczego oraz wystawienia i złożenia zlecenia dotyczącego utrzymania.

3. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą odesłanie wagonów towarowych do utrzymania w odpowiednim czasie.

4. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą zarządzanie wycofywaniem wagonów towarowych z eksploatacji w związku z utrzymaniem lub w przypadku stwierdzenia usterek.

5. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą określenie niezbędnych środków kontroli stosowanych do przeprowadzonego utrzymania oraz do dopuszczenia wagonów towarowych do użytkowania.

6. Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą wydanie zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji, przy uwzględnieniu dokumentacji dopuszczenia do użytkowania.

7. W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy uwzględnić co najmniej przywrócenie do eksploatacji.

8. W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zapewnić co najmniej następujące elementy w odniesieniu do funkcji przeprowadzania utrzymania:

   a) stosowne reguły i specyfikacje techniczne;

   b) plan utrzymania w odniesieniu do każdego wagonu towarowego;

   c) wykaz części zamiennych, w tym wystarczająco szczegółowy opis techniczny każdej części w celu umożliwienia zastąpienia jej identyczną lub podobną częścią przy zapewnieniu takich samych gwarancji;

▼B

d) wykaz materiałów, w tym wystarczająco szczegółowy opis ich zastosowania oraz niezbędne informacje dotyczące BHP;

e) dokumentacja, w której określono specyfikacje w odniesieniu do działań wywierających wpływ na bezpieczeństwo i która zawiera interwencyjne oraz użytkowe ograniczenia w odniesieniu do elementów;

f) wykaz elementów lub systemów, które są objęte wymogami prawnymi, a także wykaz tych wymogów (co dotyczy także zbiorników hamulcowych oraz zbiorników do przewozu towarów niebezpiecznych);

g) wszelkie dodatkowe istotne informacje związane z bezpieczeństwem, zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez organizację.

9. W przypadku stosowania procesu w zakresie informacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy przekazać zainteresowanym stronom co najmniej informacje o przywróceniu do eksploatacji, w tym ograniczenia użytkowania istotne z punktu widzenia użytkowników (przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury).

10. W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zarejestrować co najmniej następujące elementy:

a) zlecenia dotyczące utrzymania;

b) przywrócenie do eksploatacji, w tym ograniczenia użytkowania istotne z punktu widzenia przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

IV. **Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do funkcji przeprowadzania utrzymania**

1. Organizacja musi posiadać procedury umożliwiające:

a) sprawdzenie kompletności i adekwatności informacji dostarczonych w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru w odniesieniu do zleconych działań;

b) kontrolowanie wykorzystania wymaganych, stosownych dokumentów dotyczących utrzymania oraz innych norm mających zastosowanie do świadczenia usług w zakresie utrzymania zgodnie ze zleceniami dotyczącymi utrzymania;

c) zapewnienie dostępności wszelkich odpowiednich specyfikacji dotyczących utrzymania, zawartych w zleceniach dotyczących utrzymania, dla całego zaangażowanego personelu (np. są one zawarte w wewnętrznych instrukcjach roboczych);

d) zapewnienie dostępności wszelkich odpowiednich specyfikacji dotyczących utrzymania, określonych w stosownych regulacjach oraz w szczególnych normach, zawartych w zleceniach dotyczących utrzymania, dla całego zainteresowanego personelu (np. są one zawarte w wewnętrznych instrukcjach roboczych).

2. Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, aby:

a) elementy (w tym części zamienne) oraz materiały były wykorzystywane w sposób określony w zleceniach dotyczących utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy;

b) elementy i materiały były przechowywane, traktowane i przewożone w sposób zapobiegający zużyciu i uszkodzeniu, i określony w zleceniach dotyczących utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy;

c) wszystkie elementy i materiały, także te dostarczone przez klienta, były zgodne z odpowiednimi przepisami krajowymi i międzynarodowymi, jak również z wymogami odpowiednich zleceń dotyczących utrzymania.

▼B

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 dotyczącymi utrzymania oraz z innymi stosownymi specyfikacjami, przy zapewnieniu:

   a) bezpiecznego przeprowadzania utrzymania, z uwzględnieniem BHP personelu odpowiedzialnego za utrzymanie;

   b) ergonomii i ochrony zdrowia, w tym także interfejsów pomiędzy użytkownikami i systemami informatycznymi lub wyposażeniem diagnostycznym.

4. Jeżeli jest to konieczne dla zapewnienia wiarygodnych wyników, organizacja musi posiadać procedury w odniesieniu do swoich przyrządów pomiarowych, w celu dopilnowania, aby były one:

   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;

   b) wyregulowane lub powtórnie wyregulowane, w zależności od potrzeb;

   c) zidentyfikowane, tak by możliwe było określenie statusu kalibracji;

   d) zabezpieczone przed regulacjami, które doprowadziłyby do unieważnienia wyniku pomiaru;

   e) chronione przed uszkodzeniem i pogorszeniem stanu w czasie obsługi, utrzymania i przechowywania.

5. Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, 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 utrzymaniowe są zgodne ze zleceniami oraz w celu wydania zawiadomienia o dopuszczeniu do użytkowania, z zaznaczeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania.

7. W przypadku stosowania procesu w zakresie oceny ryzyka (a w szczególności pkt 2.4 sekcji I) 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 związane z utrzymaniem.

8. W przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania należy uwzględnić co najmniej następujące działania wywierające wpływ na bezpieczeństwo:

   a) techniki łączenia (w tym spawanie i klejenie);

   b) badania nieniszczące;

   c) ostateczne badania pojazdu i dopuszczenie do użytkowania;

   d) działania związane z utrzymaniem w odniesieniu do systemów hamulcowych, zestawów kołowych i urządzeń cięgłowych, a także działania związane z utrzymaniem w odniesieniu do poszczególnych elementów wagonów towarowych przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, takich jak zbiorniki, zawory itp.;

   e) inne określone obszary specjalistyczne wywierające wpływ na bezpieczeństwo.

▼B

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:

   a) prace wykonane zgodnie ze zleceniami dotyczącymi utrzymania;

   b) wszelkie ewentualne wady lub usterki w zakresie bezpieczeństwa, wykryte przez organizację;

   c) dopuszczenie do użytkowania.

10. W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji przeprowadzania utrzymania należy zarejestrować co najmniej następujące elementy:

   a) wyraźne określenie wszystkich instalacji, wyposażenia oraz narzędzi związanych z działaniami wywierającymi wpływ na bezpieczeństwo;

   b) wszystkie wykonane prace w zakresie utrzymania, w tym wykorzystywany personel, narzędzia, wyposażenie, części zapasowe oraz materiały, z uwzględnieniem:

      (i) stosownych przepisów krajowych obowiązujących w miejscu, gdzie organizacja ma swoją siedzibę;

      (ii) wymogów określonych w zleceniach dotyczących utrzymania, w tym wymogów w zakresie ewidencjonowania;

      (iii) ostatecznych badań i decyzji w sprawie dopuszczenia do użytkowania;

   c) środki kontroli wymagane w ramach zleceń dotyczących utrzymania oraz dopuszczenia do użytkowania;

   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;

   e) wiarygodność poprzednich wyników pomiarów w przypadku stwierdzenia, że instrument pomiarowy nie spełnia wymogów.

▼B

ZAŁĄCZNIK IV

WNIOSEK O WYDANIE CERTYFIKATU PODMIOTU ODPOWIEDZIALNEGO ZA UTRZYMANIE

Wniosek o wydanie certyfikatu potwierdzającego zatwierdzenie systemu utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (POU) zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE i rozporządzeniem (UE) nr 445/2011

Dane kontaktowe organu certyfikującego

1.1 Organ, do którego kierowany jest wniosek _____

1.2 Numer referencyjny organu certyfikującego _____

1.3 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

_____

Informacje o wnioskodawcy

2.1 Nazwa prawna _____

2.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

_____

2.3 Numer telefonu _____ 2.4 Numer faksu _____

2.5 Adres e-mail: _____ 2.6 Strona internetowa _____

2.7 Numer przedsiębiorstwa w rejestrze _____ 2.8 NIP _____

2.9 Pozostałe informacje _____

Informacje o osobie, z którą należy się kontaktować

3.1 Nazwisko i imię _____

3.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

_____

3.3 Numer telefonu _____ 3.4 Numer faksu _____

3.5 Adres e-mail: _____

Dane szczegółowe dotyczące wniosku

4.1 Numer referencyjny wniosku (nadany przez wnioskodawcę)

Niniejszy wniosek dotyczy

4.1.1 wydania nowego certyfikatu ☐ 4.1.2 aktualizacji/zmiany certyfikatu ☐

4.1.3 przedłużenia certyfikatu ☐

Dane szczegółowe dotyczące działalności

Rodzaj przedsiębiorstwa

5.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury ☐ 5.2 Posiadacz ☐

5.3 Inny ☐ należy określić: _____

Zakres działalności POU

5.4 Obejmuje wagony cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE
Obejmuje inne wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE

Funkcje eksploatacyjne POU

▼B

		własne	częściowo	całkowicie
5.5	Rozwój utrzymania	5.4.1 ☐	5.4.2 ☐	5.4.3 ☐
5.6	Zarządzanie utrzymaniem taboru	5.5.1 ☐	5.5.2 ☐	5.5.3 ☐
5.7	Przeprowadzanie utrzymania	5.6.1 ☐	5.6.2 ☐	5.6.3 ☐

Przedłożone dokumenty

6.1 Dokumentacja dot. systemu utrzymania ☐

6.2 Inne ☐ należy określić _____

Podpisy

Wnioskodawca _____

(imię, nazwisko)

Data _____ Podpis _____

Organ certyfikujący _____

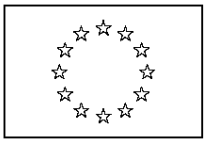
Wewnętrzny numer referencyjny

_____ Data wpłynięcia wniosku _____

Data _____ Podpis _____

MIEJSCE PRZEZNACZONE DLA ORGANU, DO KTÓREGO KIEROWANY JEST WNIOSEK

▼B



WNIOSEK O WYDANIE CERTYFIKATU W ZAKRESIE FUNKCJI SYSTEMU UTRZYMANIA

Wniosek o wydanie certyfikatu potwierdzającego zatwierdzenie systemu utrzymania na terenie Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE i rozporządzeniem (UE) nr 445/2011

Dane kontaktowe organu certyfikującego

1.1 Organ, do którego kierowany jest wniosek _____

1.2 Numer referencyjny organu certyfikującego _____

1.3 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

_____

Informacje o wnioskodawcy

2.1 Nazwa prawna _____

2.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

_____

2.3 Numer telefonu _____ 2.4 Numer faksu _____

2.5 Adres e-mail: _____ 2.6 Strona internetowa _____

2.7 Numer przedsiębiorstwa w rejestrze _____ 2.8 NIP _____

2.9 Pozostałe informacje _____

Informacje o osobie, z którą należy się kontaktować

3.1 Nazwisko i imię _____

3.2 Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj) _____

_____

3.3 Numer telefonu _____ 3.4 Numer faksu _____

3.5 Adres e-mail: _____

Dane szczegółowe dotyczące wniosku

4.1 Numer referencyjny wniosku (nadany przez wnioskodawcę)

Niniejszy wniosek dotyczy

4.1.1 wydania nowego certyfikatu ☐ 4.1.2 aktualizacji/zmiany certyfikatu ☐

4.1.3 przedłużenia certyfikatu ☐

Dane szczegółowe dotyczące działalności

Rodzaj przedsiębiorstwa

5.1 Przedsiębiorstwo kolejowe/zarządca infrastruktury ☐ 5.2 Posiadacz ☐

5.3 Inny ☐ należy określić: _____

Zakres działalności

5.4 Obejmuje wagony cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE
Obejmuje inne wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE

Funkcje związane z utrzymaniem

▼B

5.5	Rozwój utrzymania	TAK ☐	NIE ☐	Częściowo ☐
5.6	Zarządzanie utrzymaniem taboru	TAK ☐	NIE ☐	Częściowo ☐
5.7	Przeprowadzanie utrzymania	TAK ☐	NIE ☐	Częściowo ☐

W przypadku częściowych funkcji związanych z utrzymaniem należy podać funkcje składowe, w odniesieniu do których składany jest niniejszy wniosek (por. wykaz w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 445/2011):

_____

_____

_____

Przedłożone dokumenty

6.1 Dokumentacja dot. systemu utrzymania ☐

6.2 Inne ☐ należy określić _____

Podpisy

Wnioskodawca _____

(imię, nazwisko)

Data _____ Podpis _____

Organ certyfikujący _____

Wewnętrzny numer referencyjny

_____ Data wpłynięcia wniosku _____

Data _____ Podpis _____

MIEJSCE PRZEZNACZONE DLA ORGANU, DO KTÓREGO KIEROWANY JEST WNIOSEK

▼B

ZAŁĄCZNIK V

CERTYFIKAT PODMIOTU ODPOWIEDZIALNEGO ZA UTRZYMANIE

potwierdzający zatwierdzenie systemu utrzymania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (POU) na terenie Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE i rozporządzeniem (UE) nr 445/2011

1. **PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA UTRZYMANIE, KTÓREGO DOTYCZY CERTYFIKAT**

Nazwa prawna:	
Nazwa handlowa lub akronim (dobrowolne):	
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj):	
Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:	NIP:

2. **ORGAN CERTYFIKUJĄCY**

Nazwa prawna:
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj):
Numer referencyjny organu certyfikującego:

3. **INFORMACJE O CERTYFIKACIE**

Jest to	— nowy certyfikat	☐	
	— przedłużenie certyfikatu	☐	
	— aktualizacja/zmiana certyfikatu	☐	Numer identyfikacyjny POU z poprzedniego certyfikatu:
Ważny od:			do:
Rodzaj przedsiębiorstwa: (przedsiębiorstwo kolejowe, posiadacz, dostawca w zakresie utrzymania itp.)			

4. **ZAKRES DZIAŁALNOŚCI POU**

Obejmuje wagony cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych:	TAK/NIE
Obejmuje inne wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych	TAK/NIE

5. **INFORMACJE DODATKOWE**

Data wydania i termin ważności

Podpis

Wewnętrzny numer referencyjny

Pieczęć organu certyfikującego

▼B

CERTYFIKAT W ZAKRESIE FUNKCJI SYSTEMU UTRZYMANIA

potwierdzający zatwierdzenie systemu utrzymania na terenie Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE i rozporządzeniem (UE) nr 445/2011

1. **PODMIOT, KTÓREGO DOTYCZY CERTYFIKAT**

Nazwa prawna:	
Nazwa handlowa lub akronim (dobrowolne):	
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj):	
Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:	NIP:

2. **ORGAN WYDAJĄCY CERTYFIKAT**

Nazwa prawna:
Pełny adres pocztowy (ulica, kod pocztowy, miejscowość, kraj):
Numer referencyjny organu certyfikującego:

3. **INFORMACJE O CERTYFIKACIE**

Jest to	— nowy certyfikat ☐	
	— przedłużenie certyfikatu ☐	
	— aktualizacja/zmiana certyfikatu ☐	Numer identyfikacyjny z poprzedniego certyfikatu:
Ważny od:		do:
Rodzaj przedsiębiorstwa: (przedsiębiorstwo kolejowe, posiadacz, dostawca w zakresie utrzymania itp.)		

4. **ZAKRES DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM**

Obejmuje wagony cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych	TAK/NIE
Obejmuje inne wagony specjalnie przystosowane do przewozu owarów niebezpiecznych	TAK/NIE

5. **FUNKCJE ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM**

Rozwój utrzymania	TAK	☐	NIE	☐
Zarządzanie utrzymaniem taboru	TAK	☐	NIE	☐
Przeprowadzanie utrzymania	TAK	☐	NIE	☐

W przypadku częściowych funkcji związanych z utrzymaniem należy podać funkcje składowe, w odniesieniu do których niniejszy certyfikat jest ważny (por. wykaz w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 445/2011):

▼B

6. **INFORMACJE DODATKOWE**

Data wydania i termin ważności

Podpis

Wewnętrzny numer referencyjny

Pieczęć organu certyfikującego

▼B

ZAŁĄCZNIK VI

„ZAŁĄCZNIK I

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA – CZĘŚĆ A

Certyfikat bezpieczeństwa potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE oraz właściwymi przepisami krajowymi

NUMER IDENTYFIKACYJNY UE:

1. **PRZEDSIĘBIORSTWO KOLEJOWE, KTÓREGO DOTYCZY CERTYFIKAT**

Nazwa prawna:	
Nazwa przedsiębiorstwa kolejowego:	Akronim:
Krajowy numer ewidencyjny:	NIP:

2. **ORGAN WYDAJĄCY CERTYFIKAT**

Nazwa:
Kraj:

3. **INFORMACJE O CERTYFIKACIE**

Jest to	— nowy certyfikat	☐	Certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (POU) Tak/Nie
	— przedłużenie certyfikatu	☐	Numer certyfikatu POU:
	— aktualizacja/zmiana certyfikatu	☐	Numer identyfikacyjny UE części A poprzedniego certyfikatu:
Ważny od:			do:
Rodzaje przewozów:			
Wielkość przewozów:			
Wielkość przedsiębiorstwa kolejowego:			
Zakres działalności POU: Obejmuje wagony cysterny do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE Obejmuje inne wagony specjalnie przystosowane do przewozu towarów niebezpiecznych: TAK/NIE			

4. **WŁAŚCIWE PRZEPISY KRAJOWE**

5. **INFORMACJE DODATKOWE**

Data wydania

Podpis _____

Wewnętrzny numer referencyjny

Pieczęć urzędowa

”