

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/certyfikat-bezpieczens/certyfikaty-dla-bocznic/6183.Objecie-certyfikatem-bezpieczenstwa-bocznic-kolejowych.html>
01.05.2024, 16:10

Objęcie certyfikatem bezpieczeństwa bocznicy kolejowych

Prezes UTK informuje, że 6 października 2015 r. weszło w życie [Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa](#) (Dz. U. z 2015 r. poz. 1548, zwane dalej „Rozporządzeniem”), zgodnie z którym przewoźnicy kolejowi mogą objąć użytkowane bocznice kolejowe certyfikatem bezpieczeństwa. Skorzystanie z tej możliwości zwalnia przewoźnika kolejowego zamierzającego użytkować bocznicę kolejową z obowiązku uzyskania świadectwa bezpieczeństwa na daną bocznicę (powyższe jest możliwe tylko w przypadku rozszerzenia obszaru zastosowania posiadanego SMS).

W ocenie Prezesa UTK skorzystanie z rozwiązania uregulowanego we wspomnianym przepisie Rozporządzenia jest korzystne z punktu widzenia zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego ponieważ prowadzi do objęcia działalności prowadzonej przez przewoźnika kolejowego na bocznicy kolejowej procedurami systemu zarządzania bezpieczeństwem (zwanym dalej „SMS”), m.in. procedurami oceny i wyceny ryzyka zmian w systemie kolejowym oraz procedurami monitorowania prawidłowości i skuteczności stosowania wdrożonego SMS. Jest też korzystne dla samego przewoźnika kolejowego ponieważ przyczynia się do spójności nadzoru nad procesami realizowanymi w jego przedsiębiorstwie oraz zmniejsza obciążenia administracyjne związane z zapewnieniem aktualności dokumentów uprawniających przewoźnika do prowadzenia działalności (certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa). Pozwala ono również na stosowanie jednolitego podejścia do zarządzania przedsiębiorstwem niezależnie od rodzaju działalności kolejowej, jaka jest realizowana, z uwzględnieniem priorytetu bezpieczeństwa.

Mając na uwadze powyższe Prezes UTK przedstawia przewodnik określający po pierwsze wskazówki, jak należy poprawnie skonstruować system zarządzania bezpieczeństwem uwzględniający użytkowanie bocznicy kolejowej a po drugie kroki, jakie należy podjąć, aby objąć certyfikatem bezpieczeństwa bocznice kolejowe, w celu ułatwienia przewoźnikom kolejowym zastosowania omawianego rozwiązania.

PODEJŚCIE PROCESOWE DO UJĘCIA BOCZNICY KOLEJOWEJ W SYSTEMIE ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Zgodnie z podejściem procesowym do zarządzania, rekomendowanym dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (Dz. Urz. UE L 164 z 30 kwietnia 2004 r., s. 44) oraz mając na względzie krajową praktykę konstruowania systemów zarządzania bezpieczeństwem, przeprowadzono analizę procesów realizowanych w przykładowym podmiocie, dla którego założono, że prowadzi działalność przewoźnika kolejowego, podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz eksploatuje bocznice kolejową.

Istotą podejścia procesowego jest uwzględnienie w wewnątrz zidentyfikowanych procesach specyfiki działalności konkretnego użytkownika bocznic, w tym głównie eksploatacji pojazdów kolejowych oraz eksploatacji infrastruktury. Szczególnie istotne w tym zakresie są następujące procesy:

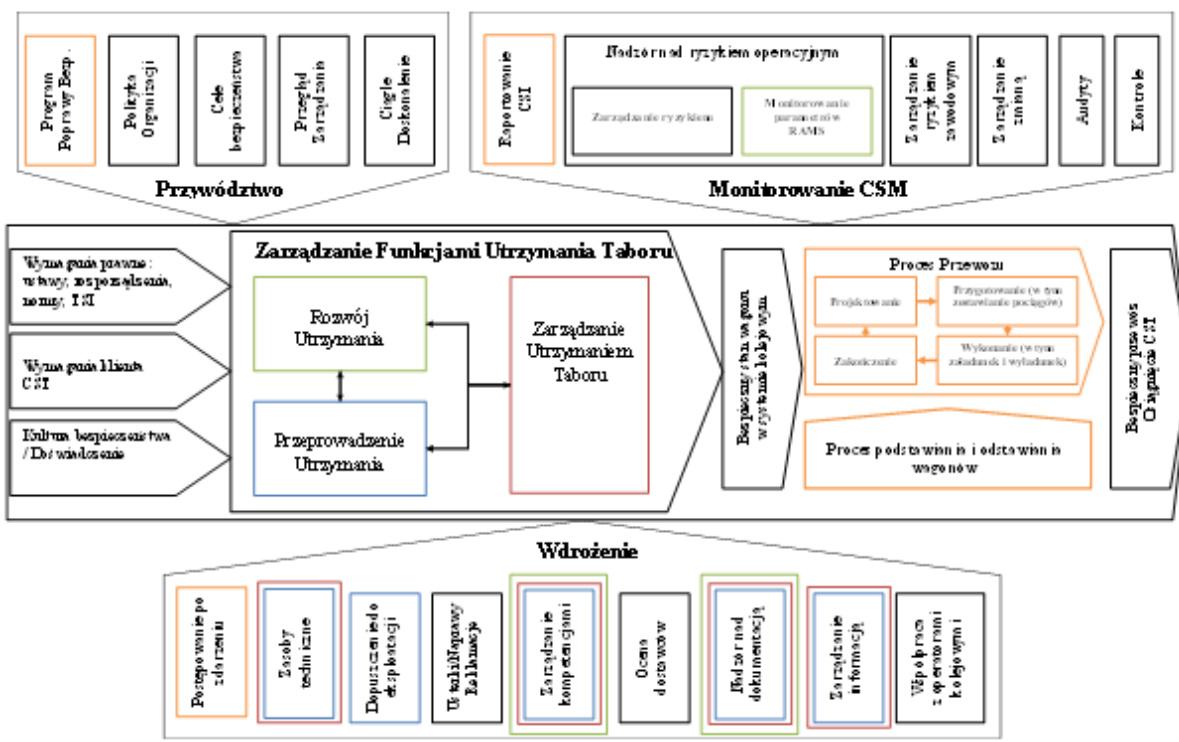
1. podstawianie i odstawianie wagonów,
2. zestawianie pociągów (w tym manewry),
3. załadunek i wyładunek,
4. utrzymanie infrastruktury kolejowej na bocznic (m.in. urządzeń, urządzeń SRK, torów, obiektów inżynierskich itp.).

Wyżej wymienione procesy mogą powinny zostać opisane odpowiednią konfiguracją uregulowań przyjętych przez przewoźnika (procedur, instrukcji, regulaminów). Istotne jest przy tym, aby dla każdego z nich:

- określić powtarzalny sposób działania,
- określić dokumenty jakie będą towarzyszyły realizacji procesu,
- określić odpowiedzialnych za realizację poszczególnych elementów.

Na poniższym rysunku przedstawiono przykładową mapę procesów dla takiego podmiotu, na której oznaczono realizowane procesy wraz z ich przyporządkowaniem do rodzajów prowadzonej działalności według poniższego klucza:

1. działalność przewoźnika kolejowego (kolor żółty),
2. działalność Podmiotu Odpowiedzialnego za Utrzymanie (kolory zielony, niebieski i czerwony),
3. działalność użytkownika bocznic (pogrubienie nazwy procesu),
4. obszar wspólny (kolor czarny).



Przykładowa mapa procesów SMS, z uwzględnieniem działalności użytkownika bocznicą [opracowanie własne UTK][1]

Analizując powyższy schemat można zauważyć, że w różnym stopniu, ale użytkownik bocznicą kolejowej przez przewoźnika będzie objęty praktycznie każdym procesem realizowanym w ramach SMS. Wyjątkiem w tym zakresie jest proces „Usterki/naprawy reklamacje”, który dotyczy głównie rejestrowania uszkodzeń pojazdów objętych nadzorem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (zwanego dalej „ECM”).

Należy mieć jednak na uwadze, że każdorazowo mapa procesów, liczba procesów, czy poszczególne zakresy działalności, jakie obejmują procesy może się różnić w zależności od procesów realizowanych przez poszczególne przedsiębiorstwa. Przedstawiony schemat opisuje najbardziej rozpowszechniony wśród podmiotów na rynku krajowym model mapy procesów i nie musi być traktowany jako obowiązkowy do wdrożenia.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że w sytuacji udostępniania użytkownikowi bocznicą kolejowej innym przewoźnikom, przewoźnik ją udostępniający powinien uwzględnić ten fakt w swoim SMS (przy czym zaznaczyć należy, że nie chodzi tu o sytuację, w której inny przewoźnik uzyskuje tytuł prawny do władania bocznicą (najem, dzierżawa, itp.), bowiem wówczas staje się jej użytkownikiem i jest zobowiązany uzyskać świadectwo bezpieczeństwa. W omawianym przypadku chodzi o sytuację, w której przewoźnik, który objął bocznicą certyfikatem, udostępnia ją innemu przewoźnikowi na podstawie takiej umowy, która nie daje „innemu” przewoźnikowi tytułu prawnego do władania bocznicą np. zezwala na postój taboru innego

przewoźnika na bocznicę itp.). Należy bowiem mieć na uwadze, że to przewoźnik, który bocznicę objętą certyfikatem bezpieczeństwa udostępnia, ponosi odpowiedzialność za jej bezpieczne użytkowanie. Procedury systemu powinny zatem uwzględniać ryzyka związane z udostępnianiem bocznic innym przewoźnikom. Na mapie zobrazowane jest to w procesie „współpraca z operatorami kolejowymi”.

Ponadto konieczne jest zapewnienie zgodności nowoprzyjętego rodzaju działalności względem kryteriów oceny stosowanych w Rozporządzeniu 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 (Dz. Urz. UE L 326 z 10 grudnia 2010 r., s. 11).

KRYTERIA OCENY ZGODNOŚCI Z WYMOGAMI DOTYCZĄCYMI UZYSKANIA CERTYFIKATU W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Poniżej zostały przedstawione kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, jakie musi spełniać przewoźnik kolejowy, który zamierza objąć użytkowanie bocznic kolejowej certyfikatem bezpieczeństwa. Prezes UTK zastrzega przy tym, że poniższy opis nie ma charakteru wyczerpującego, a analiza spełnienia poszczególnych kryteriów przeprowadzana jest w każdej sprawie indywidualnie.

1. Kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa wydane zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE, pozostające w związku z załącznikiem II Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010:

A. ŚRODKI KONTROLI RYZYKA DLA WSZYSTKICH CZYNNIKÓW RYZYKA ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ PRZEDSIĘBIORSTWA KOLEJOWEGO

Należy zidentyfikować ryzyka charakterystyczne dla procesów realizowanych na bocznicę kolejowej. Procedury mające na celu opracowanie i wdrożenie środków kontroli ryzyka, powinny odnosić się do ryzyka zidentyfikowanego dla tych procesów. W tym zakresie szczególnie istotne jest uwzględnienie ryzyka wynikającego ze współpracy z zarządcą infrastruktury, z którą bocznicę łączy się.

D. RYZYKO WYNIKAJĄCE Z DZIAŁAŃ INNYCH STRON POZA SYSTEMEM KOLEJOWYM

Dla nowo zidentyfikowanych procesów realizowanych przez użytkownika bocznicę należy w szczególności przeprowadzać proces zarządzania ryzykiem w analogiczny sposób jak dla działalności przewoźnika kolejowego tj. z uwzględnieniem: obszarów ryzyka własnego, wspólnego i pozostałego, identyfikować wszystkie zagrożenia, oceniać ich poziom ryzyka oraz w odpowiednich przypadkach określać i monitorować środki kontroli ryzyka.

B. KONTROLA RYZYKA ZWIĄZANEGO ZE ŚWIADCZONYMI USŁUGAMI UTRZYMANIA I DOSTARCZANYMI MATERIAŁAMI

Procesem utrzymania należy objąć zarówno pojazdy eksploatowane na bocznicach (niezależnie od działalności ECM), ale przede wszystkim infrastrukturę kolejową, która jest eksploatowana na bocznicach.

C. KONTROLA RYZYKA ZWIĄZANEGO Z ZAANGAŻOWANIEM WYKONAWCÓW I KONTROLĄ DOSTAWCÓW

Należy zidentyfikować dostawców i wykonawców, którzy świadczą usługi lub dostarczają materiały związane z bezpieczeństwem dla użytkownika bocznic i należy nimi zarządzać analogicznie jak w przypadku działalności przewoźnika kolejowego.

E. DOKUMENTACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Dokumentacja SMS powinna opisywać działalność przewoźnika związaną z eksploatacją bocznic, w tym określać rodzaj i zakres podejmowanych w tym zakresie działań oraz związane z nimi ryzyko.

Podobnie, opis struktury SMS, obejmujący podział ról i obowiązków, powinien odnosić się do procesów realizowanych na eksploatowanych przez przewoźnika bocznicach. Opis procedur SMS musi odpowiadać rodzajowi i zakresowi świadczonych na bocznicach usług (np. załadunku i wyładunku towarów).

F. PODZIAŁ OBOWIĄZKÓW

Procedury zapewniające, aby pracownicy, którym powierzono obowiązki w ramach organizacji, dysponowali upoważnieniami, kompetencjami i odpowiednimi środkami do wypełnienia takich obowiązków, powinny uwzględniać pracowników zatrudnionych przy procesach realizowanych na bocznicach kolejowych (np. kierownika pracy manewrowej, nastawniczego itp.). Dla tych pracowników należy jasno zdefiniować obszary obowiązków związanych z bezpieczeństwem, podział obowiązków między poszczególne funkcje, a także obszary współdziałania.

G. ZAPEWNIENIE KONTROLI PRZEZ KIEROWNICTWO NA RÓŻNYCH POZIOMACH

Kryteria te będą spełniane za pomocą szeregu dokumentów w zależności od procesu, którego będą dotyczyły (np. procedury dla procesu zarządzania ryzykiem, instrukcja dla procesu załadunku i wyładunku).

Należy odpowiednio udokumentować rodzaj i zakres działań, podział ról i obowiązków u użytkownika bocznic. Na poziomie operacyjnym najbardziej zasadnym rozwiązaniem wydaje

się być tutaj regulamin bocznic, opracowywany oddzielnie dla każdej lokalizacji – szczegółowo to zagadnienie omówiono na przykładzie kolejnego punktu poradnika.

H. ZAANGAŻOWANIE PRACOWNIKÓW I ICH PRZEDSTAWICIELI NA WSZYSTKICH POZIOMACH

Należy zapewnić funkcjonowanie mechanizmów pozwalających na korzystanie z praktycznych doświadczeń pracowników, których zadania służbowe wiążą się z funkcjonowaniem bocznic, w celu poprawy bezpieczeństwa. Należy zapewnić reprezentację tych pracowników w toku opracowania i aktualizacji aspektów bezpieczeństwa procedur operacyjnych dotyczących eksploatacji bocznic.

I. ZAPEWNIENIE CIĄGŁEGO DOSKONALENIA

Procedury zapewniające ciągłe doskonalenie SMS, w szczególności dotyczące mechanizmów monitorowania bezpieczeństwa i analizy danych dotyczących bezpieczeństwa powinny uwzględniać procesy przewoźnika realizowane na bocznic kolejowej i ich specyfikę.

K. ILOŚCIOWE I JAKOŚCIOWE CELE ORGANIZACJI W ZAKRESIE UTRZYMANIA I POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA ORAZ PLANY I PROCEDURY SŁUŻĄCE OSIĄGNIĘCIU TYCH CELÓW

Powinny zostać określone odpowiednie cele w zakresie bezpieczeństwa działalności przewoźnika realizowanej na bocznic (poszczególnych bocznicach) oraz zidentyfikowane charakterystyczne w tym zakresie ryzyko. Analiza zebranych danych powinna umożliwiać określenie tendencji pod względem stanu bezpieczeństwa oraz ocenę zgodności z celami dotyczącymi stanu bezpieczeństwa.

L. PROCEDURY SŁUŻĄCE SPEŁNIENIU ISTNIEJĄCYCH, NOWYCH I ZMIENIONYCH NORM TECHNICZNYCH I OPERACYJNYCH LUB INNYCH WARUNKÓW NORMATYWNYCH

W tym zakresie najistotniejsze jest zapewnienie, aby do eksploatacji bocznic przeznaczano odpowiednich pracowników, procedury, dokumenty, wyposażenie i tabor, mając na uwadze specyfikę działalności na bocznic kolejowej związaną przede wszystkim z utrzymaniem infrastruktury.

O. MECHANIZMY ZAPEWNIANIA WYSTARCZAJĄCEGO DOSTĘPU DO INFORMACJI W OBRĘBIE ORGANIZACJI ORAZ, W STOSOWNYCH PRZYPADKACH, WYMIANY INFORMACJI MIĘDZY ORGANIZACJAMI KORZYSTAJĄCYMI Z TEJ SAMEJ INFRASTRUKTURY

Należy zapewnić dostępność informacji o systemie zarządzania bezpieczeństwem, ich aktualność i kompletność, dla pracowników zatrudnionych przy obsłudze bocznic kolejowej na takim poziomie, jaki zapewniony jest dla pozostałych pracowników.

P. PROCEDURY I FORMATY DOKUMENTOWANIA INFORMACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA ORAZ USTANOWIENIE PROCEDURY KONTROLI KONFIGURACJI WAŻNYCH INFORMACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Dla wyżej wymienionych kryteriów systemowych należy podjąć analogiczne działania jak w przypadku przewoźnika kolejowego, jednak obejmujące zakresem działalność użytkownika bocznic.

Np. przegląd zarządzania powinien obejmować wyniki monitorowania działalności wszystkich bocznic objętych SMS analogicznie formułowane cele bezpieczeństwa powinny również w uzasadnionych przypadkach dotyczyć poszczególnych bocznic.

J. POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA ZATWIERDZONA PRZEZ DYREKTORA ZARZĄDZAJĄCEGO ORGANIZACJI I PRZEKAZANA WSZYSTKIM PRACOWNIKOM

Opracowana polityka bezpieczeństwa powinna uwzględniać specyfikę eksploatacji bocznic kolejowych.

M. PROCEDURY I METODY PRZEPROWADZANIA OCENY RYZYKA I WDRAŻANIA ŚRODKÓW KONTROLI RYZYKA W SYTUACJACH, KIEDY ZMIANA WARUNKÓW PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI LUB WPROWADZENIE NOWEGO MATERIAŁU POWODUJE NOWE RYZYKO DLA INFRASTRUKTURY LUB PROWADZONEJ DZIAŁALNOŚCI

Należy zarządzać zmianami zgodnie z wymaganiami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (Dz. Urz. UE L 121 z dnia 3 maja 2013 r., s. 8, zwanego dalej „Rozporządzeniem 402/2013”) w analogiczny sposób jak dla przewoźnika kolejowego względem wszystkich zmian dotyczących działalności użytkownika bocznic.

N. ZAPEWNIENIE PROGRAMU SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I SYSTEMÓW ZAPEWNIAJĄCYCH UTRZYMANIE KOMPETENCJI PRACOWNIKÓW I PRAWIDŁOWE WYKONANIE ZADAŃ

Wszyscy pracownicy wykonujący czynności związane z bezpieczeństwem na bocznicach, ujęci w SMS powinni zostać objęci systemem zarządzania kompetencjami przewoźnika kolejowego.

Q. PROCEDURY ZAPEWNIAJĄCE, ABY WYPADKI, INCYDENTY, ZDARZENIA POTENCJALNIE WYPADKOWE ORAZ INNE NIEBEZPIECZNE ZDARZENIA BYŁY ZGŁASZANE, BADANE I ANALIZOWANE ORAZ ABY PODEJMOWANO NIEZBĘDNE ŚRODKI ZAPOBIEGAWCZE

Należy stosować procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia zaistniałe na bocznicach były zgłaszane, rejestrowane, badane i analizowane w ramach SMS. Ponadto, aby były zgłaszane właściwym

organom zgodnie z odpowiednimi przepisami.

R. ZAPEWNIENIE PLANÓW DZIAŁANIA ORAZ PROCEDUR ALARMOWYCH I INFORMACJI W SYTUACJACH KRYZYSOWYCH, UZGODNIONYCH Z WŁAŚCIWYMI ORGANAMI PUBLICZNYMI

Podmiot powinien zidentyfikować sytuacje kryzysowe, adekwatne do wielkości i rodzaju prowadzonej działalności na bocznicach – w tym uwzględnić przewóz towarów niebezpiecznych, a następnie opracować odpowiednie tryby postępowania i w odpowiednich przypadkach je testować.

S. PRZEPISY DOTYCZĄCE OKRESOWYCH AUDYTÓW WEWNĘTRZNYCH SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Konieczne jest objęcie niezależnym systemem audytów bocznic kolejowych, które zostały włączone w SMS w analogiczny sposób jak działalność przewoźnika kolejowego.

2. Kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2004/49/WE, pozostające w związku z załącznikiem III Rozporządzenia Komisji (UE) NR 1158/2010:

A. ZGODNOŚĆ Z ZASADAMI DOTYCZĄCYMI OKREŚLONEJ SIECI

W dokumentacji określającej sposób prowadzenie ruchu i operacji na bocznicach należy uwzględnić specyfikę stycznych zarządców infrastruktury (interfejsy, postępowanie w sytuacjach awaryjnych itp.).

B. ZGODNOŚĆ Z DOTYCZĄCYMI OKREŚLONEJ SIECI WYMOGAMI W ZAKRESIE KOMPETENCJI PRACOWNIKÓW

System zarządzania kompetencjami przewoźnika powinien uwzględniać kategorie pracowników zaangażowanych w realizację działalności przewoźnika na bocznicach kolejowych (kierownik pracy manewrowej, nastawniczki itp.) oraz zapewniać posiadanie przez nich odpowiednich kompetencji (co zrealizować można np. w drodze ustanowienia systemu egzaminów autoryzacyjnych ze znajomości warunków lokalnych).

C. ZGODNOŚĆ Z DOTYCZĄCYMI OKREŚLONEJ SIECI WYMOGAMI W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA TABOREM

W dokumentacji określającej sposób prowadzenie ruchu i operacji na bocznicach należy uwzględnić specyfikę stycznych zarządców infrastruktury (interfejsy, postępowanie w sytuacjach awaryjnych itp.).

PROCEDURA OBJĘCIA CERTYFIKATEM BEZPIECZEŃSTWA BOCZNICY KOLEJOWEJ

Prezes UTK pragnie ponownie zwrócić uwagę, że spełnienie wyżej wymienionych wymagań należy zapewnić za pomocą odpowiednich uregulowań wdrożonych w danym przedsiębiorstwie (procedur, instrukcji, regulaminów). Pamiętać również trzeba, że stają się one (niezależnie od ich akceptacji przez Prezesa UTK) elementami wdrożonego SMS i należy nimi zarządzać zgodnie z właściwymi procedurami.

W praktyce realizacja wyżej opisanego wymagań będzie polegać na podjęciu następujących kroków:

1. przeprowadzenie oceny i wyceny ryzyka zgodnie z Rozporządzeniem 402/2013;
2. ujęcie w SMS przewoźnika kolejowego realizowanych procesów związanych z eksploatacją bocznicy kolejowej, np. utrzymania infrastruktury, załadunku i wyładunku towarów, przygotowania taboru do jazdy itp.;
3. opracowanie uregulowań dotyczących utrzymania bocznic kolejowych, określających warunki i wymagania techniczne oraz zasady utrzymania i nadzoru nad stanem technicznym obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na użytkowanych bocznicach kolejowych, obejmujących w szczególności:
4. warunki techniczne bocznic (wspólne dla wszystkich użytkowanych bocznic. Warunki techniczne specyficzne dla konkretnej bocznic jak np. prędkość, nacisk na oś, czy nośność obiektów inżynierskich powinny być natomiast określane w regulaminie pracy bocznic);
5. opis infrastruktury bocznic. Chodzi tu o określenie i opis elementów składowych bocznic (w tym np. nawierzchnia, podtorze, budowle inżynierskie, poszczególne rodzaje torów, rozjazdy i skrzyżowania, skrajnie budowli i rozstaw torów, przejazdy i przejścia w poziomie szyn, obrotnice, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, urządzenia ogrzewania rozjazdów, oświetlenia, kolejowe znaki drogowe i informacyjne itd.) oraz określenie wymagań, jakie powinny spełniać (standardy konstrukcyjne nawierzchni torów, zastosowane sposoby przytwierdzeń szyn, charakterystyki techniczne szyn, wartości wymaganych luzów w stykach szyn itd.);
6. wymagania co do zachowania właściwego stanu technicznego bocznic: dopuszczalne wartości zużycia szyn, klasyfikację zużycia podkładów, wady podkładów kwalifikujące je do wymiany, uszkodzenia złączy kwalifikujące je do wymiany, kryteria oceny podsypki, dopuszczalne wartości zużycia części rozjazdów, sposób zabezpieczenia pękniętej szyny;
7. sposób i warunki nadzoru nad eksploatacją i utrzymaniem bocznic kolejowych, w szczególności ujawniania stwierdzonych nieprawidłowości w protokołach i książce

utrzymania bocznic, kontroli wykonania konserwacji i napraw;

8. określenie częstotliwości wykonywania kontroli;
9. sposób i warunki opracowania harmonogramu czynności utrzymaniowych;
10. sposób realizacji poszczególnych czynności związanych z utrzymaniem bocznic: dokonywania obchodów torów i oględzin rozjazdów, oceny stanu technicznego urządzeń bocznic, opracowania założeń techniczno-organizacyjnych dotyczących remontu albo przebudowy infrastruktury, zlecenia konserwacji i napraw;
11. sposób wstrzymywania eksploatacji bocznic w razie stwierdzonych nieprawidłowości;
12. wymagania w zakresie zachowania warunków bezpieczeństwa i higieny pracy na bocznicach.

Omawiane uregulowania powinny ponadto zawierać wzory poszczególnych dokumentów stosowanych w celu dokumentacji procesu (książki utrzymania bocznic, protokoły kontroli, protokoły oględzin i pomiarów, protokoły odbioru robót itp.) i określać poszczególne jego etapy ze wskazaniem zaangażowanych uczestników i osób odpowiedzialnych.

1. objęcie bocznic kolejowych certyfikatem bezpieczeństwa będzie wymagało także dokonania zmian w uregulowaniach już wdrożonych w przedsiębiorstwie przewoźnika kolejowego a dotyczących zarządzania zmianą, realizacji procesu przewozowego oraz postępowania w przypadku wystąpienia zdarzenia kolejowego, np:
2. zmiana w procedurze regulującej zarządzanie zmianą będzie polegać co najmniej na wskazaniu, że ocenie i wycenie ryzyka podlega także zmiana w systemie kolejowym odnosząca się do użytkowanej bocznic kolejowych;
3. zmiana w procedurze regulującej realizację procesu przewozowego polegać będzie co najmniej na wskazaniu, że wyjazd po torach bocznic na tory zarządcy infrastruktury odbywa się zgodnie z regulaminem pracy bocznic kolejowych i odesłaniu do procedury regulującej utrzymanie i eksploatację bocznic kolejowych;
4. zmiana w procedurze regulującej postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzenia kolejowego powinna polegać co najmniej na uwzględnieniu w procedurze sytuacji zdarzenia na bocznic kolejowych - np. wskazaniu, które osoby i w jakim trybie powinny zostać powiadomione o zdarzeniach na bocznic kolejowych;
5. opracowanie regulaminu pracy bocznic kolejowych dla każdej z użytkowanych bocznic kolejowych. W regulaminie pracy bocznic kolejowych zamieszcza się szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ładunkowych na bocznicach. Pożądane jest, aby

regulamin pracy bocznic kolejowej był opracowany zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika;

6. dokonanie zmian w dokumentacji SMS, w szczególności poprzez zawarcie w niej wykazu eksploatowanych bocznic kolejowych. Zmiany w dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem powinny polegać także na ujawnieniu w niej wykazu eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń. Przypomnieć przy tym należy, że wszystkie eksploatowane typy pojazdów kolejowych, typy budowli i typy urządzeń powinny posiadać świadectwa dopuszczenia typu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. 2014 poz. 720). Ponadto wszystkie eksploatowane pojazdy kolejowe powinny posiadać świadectwa sprawności technicznej;
7. złożenie wniosku do Prezesa UTK o zmianę certyfikatu bezpieczeństwa (względnie wniosku o wydanie nowego certyfikatu jeżeli przewoźnik dopiero rozpoczyna działalność obejmującą także użytkowanie bocznic kolejowych). Jest to konieczne niezależnie od wyników oceny ryzyka zmiany ponieważ użytkowanie bocznic kolejowych, zgodnie z § 8a ust. 3 Rozporządzenia musi być ujawnione w rubryce „informacje dodatkowe” certyfikatu bezpieczeństwa a zgodnie z art. 18b ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2013 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.) istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności (a za taką należy uznać rozpoczęcie użytkowania bocznic kolejowych) wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa w całości lub w części. Inaczej rzecz ujmując, nawet jeżeli przewoźnik kolejowy oceni, że objęcie jego SMS użytkowania bocznic kolejowej jest zmianą niemającą wpływu na bezpieczeństwo lub jest zmiana nieznaczająca na podstawie analizy kryteriów określonych w art. 4 ust. 2 Rozporządzenia 402/2013 i tak jest zobowiązany do złożenia do Prezesa UTK wniosku o zmianę certyfikatu bezpieczeństwa.

[1] Na podstawie rozprawy „System zarządzania utrzymaniem pojazdów kolejowych, jako narzędzie do monitorowania bezpieczeństwa” R. Wachnik, UTH Radom 2015