

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-utrzymaniem/19218,System-zarzadzania-utrzymaniem.html>
18.05.2024, 13:15



System zarządzania utrzymaniem (ang. *Maintenance Management System*, MMS) obejmuje zestaw procedur i instrukcji, ukierunkowanych na minimalizację ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdu kolejowego oraz w efekcie zapewnienie, aby utrzymywane pojazdy były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. System powinien zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania dla danego pojazdu oraz wytycznymi i postanowieniami, wynikającymi z obowiązujących przepisów, w tym Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. Do opracowania i wdrożenia systemu zarządzania utrzymaniem zobowiązane są tzw. podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ang. *Entity in Charge of Maintenance*, ECM).

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie

Pojęcie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie zostało wprowadzone po raz pierwszy w 2008 r. w [dyrektywie nr 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r.](#) zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych. Koncepcja ECM została rozbudowana w [dyrektywie 2016/798](#) o bezpieczeństwie kolei. Rolę ECM może pełnić dowolny, kompetentny podmiot, który w sposób systemowy zdolny jest do zarządzania procesem utrzymania określonego pojazdu. Podmiot ten przypisany jest do określonego pojazdu lub grupy pojazdów w [Europejskim Rejestrze Pojazdów](#) (EVR).

Intencją europejskiego ustawodawcy, stojącą za wprowadzeniem pojęcia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, była jasna alokacja odpowiedzialności za utrzymanie danego pojazdu, która dotychczas często była rozproszona pomiędzy różnymi kategoriami podmiotów funkcjonujących w segmencie transportu kolejowego m.in. przewoźnikiem, dysponentem czy zakładem wykonującym naprawę.

Zadaniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest zapewnienie, aby pojazdy, za których utrzymanie jest odpowiedzialny, były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. Narzędziem, które ma umożliwić osiągnięcie tego celu, jest właśnie wspomniany

system zarządzania utrzymaniem, a więc zestaw procedur i instrukcji, które muszą być wdrożone w ramach podmiotu w celu zapewnienia minimalizacji ryzyk związanych z prowadzoną działalnością utrzymaniową.

Początkowo tylko podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych podlegały obowiązkowej procedurze certyfikacji. Zgodnie jednak z [rozporządzeniem Komisji \(UE\) nr 2019/779](#), od 16 czerwca 2022 r. obowiązek ten dotyczy podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wszystkich rodzajów pojazdów.

Bez zmian natomiast pozostaje dobrowolna certyfikacja podmiotów realizujących tzw. funkcje utrzymania.

Wymagania dotyczące systemów zarządzania utrzymaniem

Rozporządzenie nr 2019/779 określa szereg wymagań, które musi spełniać system zarządzania utrzymaniem oraz wskazuje kryteria wykorzystywane w procesie certyfikacyjnym w celu jego oceny. Cechą charakterystyczną systemu zarządzania utrzymaniem jest jego podział na cztery funkcje składowe:

- funkcję zarządzania, która umożliwia nadzór nad trzema tzw. funkcjami utrzymania, określonymi w kolejnych podpunktach, i ich koordynowanie, a także pozwala zapewnić bezpieczny stan pojazdu kolejowego w systemie kolejowym;
- funkcję rozwoju utrzymania, której zadaniem jest kształtowanie dokumentacji utrzymaniowej pojazdu w oparciu o dokumentację projektową pojazdu oraz doświadczenia z jego eksploatacji;
- funkcję zarządzania utrzymaniem taboru, zwaną również czasami zarządzaniem flotą, której zadaniem jest zarządzanie wycofywaniem pojazdu z eksploatacji, a następnie jego ponownym do niej włączeniem;
- funkcję przeprowadzania utrzymania, która umożliwia przeprowadzenie wymaganego utrzymania pojazdu lub jego części.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie musi wykonywać samodzielnie tylko pierwszą z wymienionych funkcji, tj. zarządzania. Pozostałe funkcje mogą być zlecone podmiotom zewnętrznym. Niezależnie jednak od ewentualnego zlecenia części funkcji na zewnątrz bądź nie, odpowiedzialność za bezpieczny stan pojazdu nadal spoczywa na podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie. Tym samym podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest zobowiązany do weryfikacji kompetencji wykorzystywanych podwykonawców.

W celu ułatwienia podmiotom weryfikacji kompetencji podwykonawców rozporządzenie wprowadza możliwość poddania się przez nich tzw. certyfikacji dobrowolnej w zakresie funkcji

utrzymania. Jest ona prowadzona w oparciu o takie same kryteria i metody, jak certyfikacja ECM, jednak w zakresie ograniczonym do wybranych funkcji utrzymania. Posiadanie certyfikatu dla funkcji utrzymania przez danego podwykonawcę pociąga za sobą domniemanie spełnienia wymagań kryteriów z rozporządzenia nr 2019/779 w zakresie odpowiednim do zakresu certyfikacji, zgodnie z art. 10 ust. 1 tegoż rozporządzenia. Tym samym zleceniodawca, tj. podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, nie musi samodzielnie wykazywać, że zaangażowany przez niego kontrahent realizujący poszczególne funkcje utrzymania spełnia wymagania rozporządzenia nr 2019/779.

Każda z czterech funkcji składowych systemu zarządzania utrzymaniem musi spełniać kryteria wskazane w załączniku II do rozporządzenia nr 2019/779. W odniesieniu do funkcji zarządzania kryteria te są najczęściej zbieżne z kryteriami ustanowionymi w odniesieniu do [systemów zarządzania bezpieczeństwem](#) i również koncentrują się na takich aspektach jak ocena ryzyka, monitorowanie i ciągłe doskonalenie, struktura i odpowiedzialność, zarządzanie kompetencjami, informacja, dokumentacja czy działania w zakresie zlecenia.

Z uwagi na ich specyfikę pozostałe trzy funkcje systemów zarządzania utrzymaniem posiadają już jednak bardziej odmienne wymagania aniżeli mające zastosowanie w przypadku systemów zarządzania bezpieczeństwem. Do najistotniejszych należą:

- w zakresie funkcji drugiej, tj. rozwoju utrzymania:
 - identyfikacja działań związanych z utrzymaniem i zarządzaniem nimi;
 - zapewnienie zgodności z wymaganiami interoperacyjności;
 - przygotowanie pierwszej dokumentacji utrzymaniowej pojazdu;
 - zarządzanie zmianami w dokumentacji utrzymaniowej w oparciu m.in. o dane z eksploatacji;
 - nadzór nad urządzeniami, instalacjami i sprzętem;
- w zakresie funkcji trzeciej, tj. zarządzania utrzymaniem taboru:
 - weryfikacja kompetencji podmiotów wykonujących utrzymanie przed złożeniem stosownych zleceń;
 - przygotowanie zlecenia na wykonanie utrzymania;
 - zarządzanie odsyłaniem pojazdów do utrzymania w odpowiednim czasie oraz wycofaniem taboru z eksploatacji w przypadku konieczności wykonania nieplanowych prac utrzymaniowych;
 - kontroli wykonanych prac i przygotowanie zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji;

- w zakresie funkcji czwartej, tj. przeprowadzania utrzymania:
 - weryfikacji zlecenia i towarzyszących mu dokumentów oraz zapewnienia dostępności wszystkich dokumentów (norm, instrukcji itp.) niezbędnych do realizacji zlecenia;
 - zarządzania materiałami i elementami, w tym zapewnienia ich zgodności z wymaganiami, odpowiedniego przechowywania i traktowania;
 - nadzoru nad urządzeniami, instalacjami i sprzętem pomiarowym;
 - weryfikacji prawidłowości wykonania zlecenia oraz wystawiania dokumentu stwierdzającego dopuszczenie do użytkowania.

Utworzenie i wdrożenie systemu zarządzania utrzymaniem jest warunkiem uzyskania certyfikatu zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikatu zgodności w zakresie funkcji utrzymania. Kwestia ta jest poddawana weryfikacji na etapie procesu certyfikacyjnego prowadzonego przez Prezesa UTK, a następnie w trakcie nadzoru nad posiadaczem certyfikatu.