

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	1 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

# **Inter Cargo Sp. z o.o.**

## **SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM (SMS)**

### **W TRANSPORCIE KOLEJOWYM**

**przewoźnika kolejowego**

**Inter Cargo Sp. z o. o.**

tekst jednolity uwzględniający zmiany z dnia 05.05.2014 r., 06.07.2015, 12.11.2015 r., 31.08.2016, 22.12.2016, 21.03.2017, 06.12.2017, 30.06.2018r.)

**Katowice dnia 30.06.2018**

.....  
**Prezes Zarządu**

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	2 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

# **SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM W TRANSPORCIE KOLEJOWYM**

utworzony został przez przewoźnika kolejowego

**INTER CARGO Sp. z o. o.**

**w celu wykazania, że jest on zdolny spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa oraz z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI, przy stosowaniu odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).**

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	3 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

## **PODSTAWA PRAWNA**

System zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym przez przewoźnika kolejowego opracowany został na podstawie oraz w oparciu o postanowienia:

- 1/ Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.),
- 2/ Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016, poz. 328).
- 3/ Rozporządzenia Komisji UE Nr 1158/2010 z dnia 09 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 326 z 10.12.2010 r.).
- 4/ Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320/8 z 17.11.2012 r.).
- 5/ Rozporządzenie Wykonawcze 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. Nr L121/8 z dn. 03.05.2013.)

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem. Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	4 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

**Księga**  
**Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem**  
**Inter Cargo Sp. z o. o.**

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	5 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

1. Prezentacja Firmy .....	7
1.1.    Prezentacja przewoźnika kolejowego INTER CARGO Sp. z o. o.....	7
1.2.    Zakres działalności przewoźnika kolejowego INTER CARGO Sp. z o.o.....	7
1.3.    Licencje, certyfikaty, świadectwa .....	7
1.4.    Organizacja przewoźnika kolejowego Inter Cargo Sp. z o. o .....	8
1.5.    Pojazdy kolejowe eksploatowane przez INTER CARGO Sp. z o.o.....	9
1.6.    Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego	9
1.7.    Słowniczek.....	9
1.8.    Używane skróty.....	15
2. Charakterystyka procesów objętych Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem .....	16
2.1.    Proces główny.....	19
2.2.    Procesy wspomagające .....	20
2.3.    Procesy koordynujące.....	23
2.4.    Procesy krytyczne .....	24
3. Opis Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem .....	25
3.1.    Wymagania prawne a System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) .....	25
3.2.    Wykaz zgodności regulacji wewnętrznych INTER CARGO Sp. z o.o. z §3 ust. 2 Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem, w transporcie kolejowym - Tablica 2.....	25
3.3.    Wykaz zgodności SMS INTER CARGO Sp. z o.o. z § 4 Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym – Tablica 3	26
3.4.    Wykaz zgodności Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) z Zał. II do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1158/2010 z dnia 09 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 dnia 10.12.2010 r.) - tablica 4.....	27
4. Wymagania ogólne .....	28
4.1.    Polityka bezpieczeństwa .....	31
4.2.    Dokumentacja .....	33

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	6 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

4.3.	3.5 Odpowiedzialność i uprawnienia .....	33
4.4.	Cele bezpieczeństwa .....	34
4.5.	Zarządzanie zmianą.....	35
4.6.	Utrzymanie sprawności taboru kolejowego .....	37
4.7.	Certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) .....	38
5.	Zarządzanie ryzykiem .....	39
5.1.	Definicje .....	39
5.2.	Metodologia zarządzania ryzykiem .....	40
5.3.	Ocena i wycena ryzyka .....	41
5.4.	Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego .....	41
5.4.3.	Zarządzanie kompetencjami personelu.....	43
6.	Zaangażowanie pracowników .....	44
6.1.	Komunikacja zewnętrzna i wewnętrzna .....	45
6.2.	Spełnienie wymagań prawnych.....	46
6.3.	Nadzór nad dokumentacją Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem .....	47
6.4.	Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia. ....	48
6.5.	Plany postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia.....	49
6.6.	Audyty bezpieczeństwa.....	51
6.7.	Nadzór i kontrola .....	52
6.8.	Kwalifikacja dostawców i podwykonawców .....	53
6.9.	Ciągłe doskonalenie.....	54
7.	Program Poprawy Bezpieczeństwa. ....	54
	Monitorowanie po otrzymaniu Certyfikatu Bezpieczeństwa. ....	55
8.	Spis procedur SMS.....	59

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	7 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

## **1. Prezentacja Firmy**

### **1.1. Prezentacja przewoźnika kolejowego INTER CARGO Sp. z o. o.**

Inter Cargo Sp. z o.o. w Warszawie jako samodzielny podmiot gospodarczy prowadzący działalność w zakresie przewozów kolejowych powstała 21.10.2011 r. we Wrocławiu.

Dane identyfikacyjne:

**Inter Cargo Sp. z o.o.**

ul. Ceglana 4, 40-514 Katowice

Zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym pod numerem KRS 0000383292, Sąd Rejonowy Katowice-Wschód VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

**NIP:** 897-177-24-42

**REGON:** 021498854

### **1.2. Zakres działalności przewoźnika kolejowego INTER CARGO Sp. z o.o.**

W dziedzinie transportu kolejowego Inter Cargo Sp. z o.o. prowadzi działalność w zakresie przewozów kolejowych towarów zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowych, w tym towarów niebezpiecznych. Usługi świadczone przez Inter Cargo Sp. z o.o. obejmują usługi przewozowe, z wykorzystaniem podnajętego taboru kolejowego, jednocześnie przestrzegając wszystkich wymagań prawnych i branżowych.

### **1.3. Licencje, certyfikaty, świadectwa**

Inter Cargo Sp. z o. o. posiada licencję na świadczenie usług transportu kolejowego w Unii Europejskiej oraz w Europejskim Obszarze Gospodarczym

- na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy nr L/040/2017

wydaną na podstawie protokołu DRRK-WKL-HP-901-6/12(6-HK) z dnia 14.05.2012 r., ważną od dnia 21.05.2012 r.

Inter Cargo Sp. z o. o. posiada Certyfikat Bezpieczeństwa cz. A

- na przewozy towarowe, w tym przewozy towarów niebezpiecznych nr PL1120170006 z dnia 29.07.2017 r., ważny do 29.06.2022 r.

Inter Cargo Sp. z o. o. posiada Certyfikat Bezpieczeństwa cz. B

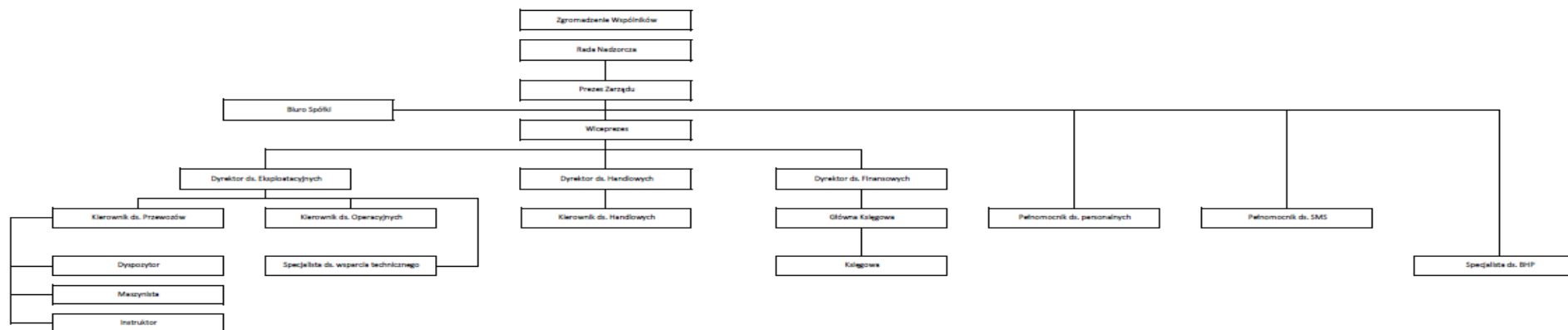
- na przewozy towarowe, w tym przewozy towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A., CTL Maczki – Bór S.A., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., Kopalnia Piasku KOTLARNIA – Linie Kolejowe Sp. z o.o., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., Infra SILESIA S.A., Euroterminal Sławków Sp. z o.o., CARGOTOR Sp. z o.o., nr PL1220170018 z dnia 24.10.2017 r., ważny do 30.10.2022 r.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.</b>	Strona dokumentu	8 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

#### 1.4. Organizacja przewoźnika kolejowego Inter Cargo Sp. z o. o

SCHEMAT ORGANIZACYJNY INTER CARGO sp. z o.o.

Załącznik do Regulaminu Organizacyjnego





<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.</b>	Strona dokumentu	9 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

### 1.5. Pojazdy kolejowe eksploatowane przez INTER CARGO Sp. z o.o.

Zgodnie z wymogami określonymi w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.), w INTER CARGO Sp. z o.o. eksploatowane mogą być tylko pojazdy kolejowe, które spełniają wszystkie wymogi przepisów międzynarodowych i krajowych, a w szczególności:

- 1) posiadają zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu lub świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego - wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- 2) posiadają Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU) – na podstawie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 lipca 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1525).
- 3) mają nadany identyfikator VKM;
- 4) mają nadany europejski numer pojazdu kolejowego – NVR;
- 5) posiadają ważne świadectwo sprawności technicznej.

INTER CARGO Sp. z o.o. jako przewoźnik kolejowy korzysta wyłącznie z wagonów towarowych, które zostały wpisane do Krajowego Rejestru Pojazdów Kolejowych (NVR) oraz posiadają wskazany w tym rejestrze podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM).

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, zarówno bieżące, jak i konserwację i naprawy dzierżawionych pojazdów kolejowych z napędem oraz wagonów każdorazowo wskazywany jest w umowach dzierżawy.

### 1.6. Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego

Lp.	Stanowisko
1.	Maszynista pojazdów trakcyjnych
2.	Rewident taboru
3.	Ustawiacz
4.	Manewrowy

### 1.7. Słowniczek

- **Analiza ryzyka** – oznacza systematyczne wykorzystywanie wszystkich dostępnych informacji do identyfikowania zagrożeń i szacowania ryzyka;\*\*\*
- **Audyt bezpieczeństwa** – jest to systematyczny, niezależny i udokumentowany proces oceny całego przedsiębiorstwa lub określonego fragmentu jego działalności (procesu) w celu określenia stopnia spełnienia przez niego kryteriów SMS;
- **Autoryzacja Bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej; \*

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.</b>	Strona dokumentu	10 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- **Bezpieczeństwo** – brak niedopuszczalnego ryzyka szkody; \*\*\*
- **Bocznicą kolejową** – bocznicą kolejową - droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane; \*
- **Certyfikat bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego; \*
- **Deklaracja zgodności z typem** – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo budowli, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu; \*
- **Dokumentacja DSU** – zbiór wymagań techniczno-technologicznych, określających sposób i zakres wykonywania naprawy lub przeglądu okresowego oraz warunki techniczne prób badań i odbioru po naprawie pojazdu kolejowego. DSU podlega zatwierdzeniu przez Prezesa UTK;
- **Dokumentacja SMS** – procedury, instrukcje, programy i formularze niezbędne do właściwego funkcjonowania SMS oraz jego doskonalenia;
- **Identyfikacja zagrożeń** – proces wykrywania zagrożeń oraz sporządzanie ich wykazu i opisu; \*\*\*
- **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo; \*
- **Infrastruktura kolejowa** – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury; \*
- **Interoperacyjność systemu kolei** – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej; \*
- **Jednostka oceniająca** – niezależna kompetentna osoba, organizacja lub podmiot, które przeprowadzają badanie procesu zarządzania ryzykiem w celu ocenienia, na podstawie dowodów, zdolności systemu do spełnienia wymogów bezpieczeństwa, które się do niego stosują; \*\*\*
- **Katastroficzne konsekwencje** – ofiary śmiertelne lub osoby poważnie ranne lub poważne szkody wyrządzone środowisku w wyniku wypadku; \*\*\*
- **Kierownictwo** – osoba lub grupa osób, które kierują organizacją i ją nadzorują;
- **Kontrola** – środek porównawczy wykonania działań z planem i czynnik wskazujący wielkości odchyień w stosunku do założeń

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	11 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- **Kryteria akceptacji ryzyka** – kryteria, na podstawie których oceniana jest dopuszczalność danego ryzyka; kryteria te stosuje się, aby ustalić, czy poziom ryzyka jest na tyle niski, że nie jest konieczne podejmowanie natychmiastowych działań w celu jego zredukowania; \*\*\*
- **Licencja maszynisty** - dokument potwierdzający spełnienie przez maszynistę minimalnych wymagań dotyczących warunków zdrowotnych, wykształcenia oraz ogólnych umiejętności zawodowych niezbędnych do ubiegania się o uzyskanie świadectwa maszynisty
- **Linia kolejowa** – droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami; \*
- **Ocena ryzyka** – całościowy proces obejmujący analizę ryzyka i wycenę ryzyka; \*\*\*
- **Odbiór w zakresie bezpieczeństwa** – status nadany zmianie przez wnioskodawcę w oparciu o raport w sprawie oceny bezpieczeństwa przedstawiony przez jednostkę oceniającą; \*\*\*
- **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)** – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury lub dysponenta;
- **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu; \*
- **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem własnym; \*
- **Potwierdzenie zgodności pojazdu kolejowego z typem** – dokument wydany przez UTK na podstawie art. 10 ust. 3 Ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r.poz.1727, z późn. zm.) oraz art. 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 o systemie zgodności (Dz. U. z 2004 r. nr 204, poz. 2087 ze zm.) potwierdzający, że dany pojazd jest zgodny z typem, na który wydano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
- **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem; \*
  - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
  - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
- **Procedura** – to ustalony sposób przeprowadzenia działania lub procesu
- **Proces** – zbiór działań wzajemnie powiązanych lub wzajemnie oddziałujących, prowadzących do realizacji zadania;
- **Proces główny** – proces będący podstawowym działaniem realizowanym przez przedsiębiorstwo;
- **Procesy koordynujące SMS** – procesy nadzorujące właściwy przebieg procesów realizowanych w przedsiębiorstwie;
- **Procesy krytyczne SMS** – procesy mające zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo realizowanego procesu głównego;
- **Procesy wspomagające SMS** – procesy, które zapewniają niezakłócony przebieg procesów głównych;
- **Przewóz towarów niebezpiecznych** – przemieszczanie towarów niebezpiecznych, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków transportu oraz z uwzględnieniem okresów

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.</b>	Strona dokumentu	12 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

wynikających z warunków ruchu, w których towary niebezpieczne znajdują się w wagonach, cysternach i kontenerach, przed, podczas i po przemieszczeniu;

- **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną; \*
- **Przesyłka nadzwyczajna** – przesyłka, która cechuje się przekroczeniem jednego z 3 poniższych parametrów, dopuszczalny nacisk na oś, skrajnia taboru, termin rewizji pojazdu;
- **Rejestr pojazdów kolejowych (RRS)** – dokument w formie księgi, kartoteki lub systemu informatycznego zawierający wszystkie dane ewidencyjne pojazdu kolejowego oraz dane o jego eksploatacji, prowadzony przez posiadacza pojazdu kolejowego. Wzór rejestru pojazdów kolejowych określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 211);
- **Rejestr zagrożeń** – dokument, w którym rejestruje się i opatruje odniesieniami zidentyfikowane zagrożenia, związane z nimi środki i źródło zagrożeń oraz wskazuje organizację, która ma nimi zarządzać; \*\*\*
- **RID** - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych - załącznik C do Konwencji o Międzynarodowym Przewozie Kolejami COTIF;
- **Ryzyko** – częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody; \*\*\*
- **Sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury; \*
- **Składnik Interoperacyjności** - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie; \*
- **SMGS** – Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej,
- **System kolei** – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci; \*
- **System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)** – organizacja i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa; \*
- **Świadectwo bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa; \*
- **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego** – dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych; \*
- **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie; \*
- **Świadectwo (uzupełniające) maszynisty, zwane dalej świadectwem maszynisty** - dokument uprawniający do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego, który jest ważny jedynie na określonej w nim infrastrukturę kolejową i kategorię uprawnień. Rozróżnia się następujące kategorie uprawnień:

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	System Zarządzania Bezpieczeństwem.	Strona dokumentu	13 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- 1) Kategoria A obejmująca lokomotywy manewrowe i pociągi robocze, pojazdy kolejowe do celów utrzymaniowych i lokomotywy używane do manewrów,
  - 2) Kategoria B obejmująca przewóz osób i rzeczy,
- **Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI)** – oznaczają specyfikacje przyjęte zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE, obejmujące każdy z podsystemów lub część podsystemu celem spełnienia zasadniczych wymagań zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;
  - **Towary niebezpieczne** – są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne i biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia incydentu lub wypadku mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
  - **Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TNWR)** – towary, które wbrew ich pierwotnemu przeznaczeniu, użyte dla celów terrorystycznych, mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne straty w ludziach i masowe zniszczenia. TNWR zostały wyspecyfikowane spośród towarów niebezpiecznych zawartych w RID i Zał. 2 do SMGS,
  - **Trasa pociągu** – określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej; \*
  - **Typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego** – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych; \*
  - **Typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego** – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych; \*
  - **Typ pojazdu kolejowego** – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych; \*
  - **Użytkownik boczniczy** - podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;
  - **Walidacja** – działanie mające na celu potwierdzenie w sposób udokumentowany i zgodny z założeniami, że procedury, procesy, urządzenia, materiały, czynności i systemy rzeczywiście prowadzą do zaplanowanych wyników;
  - **Właściciel procesu** – Komórka organizacyjna lub jej wyznaczony przedstawiciel odpowiedzialna za przebieg danego procesu zgodnie z zatwierdzonymi procedurami;
  - **Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)** – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanego sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa; \*
  - **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem; \*
  - **Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)** – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.</b>	Strona dokumentu	14 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system, jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka; \*

- **Wycena ryzyka** – oznacza procedurę opierającą się na analizie ryzyka, która ma na celu ustalenie, czy osiągnięto poziom dopuszczalnego ryzyka; \*\*\*
- **Wymogi bezpieczeństwa** – właściwości bezpieczeństwa (jakościowe lub ilościowe) odnoszące się do systemu i jego eksploatacji (w tym zasady eksploatacji), które są konieczne do spełnienia prawnych lub wewnętrznych celów w zakresie bezpieczeństwa; \*\*\*
- **Wypadek** – niezamierzone nagle zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
  - a) kolizje
  - b) wykolejenia
  - c) zdarzenia na przejazdach
  - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
  - e) pożar pojazdu kolejowego; \*
- **Zagrożenie** – stan, który może doprowadzić do wypadku\*\*\*;
- **Zapis** – dokument dostarczający obiektywnego dowodu wykonania działań lub osiągnięcia wyników;
- **Zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie. Funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty; \*
- **Zarządzenie ryzykiem** – planowe stosowanie polityki, procedur i praktyk zarządczych w ramach zadań dotyczących analizy, wyceny i nadzoru ryzyka; \*\*
- **Zasady akceptacji ryzyka** – zasady, które są stosowane w celu wyciągnięcia wniosku o dopuszczalności lub niedopuszczalności ryzyka związanego z określonym zagrożeniem lub określonymi zagrożeniami; \*\*
- **Zdarzenie kolejowe** – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych;
- **Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji** - dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania; \*
- **Zmiana** – oznacza zarówno planowane jak i nieplanowane, pożądane i niepożądane odstępstwa od zatwierdzonego przebiegu procesu, które nie skorygowane mogą wpływać na bezpieczeństwo;
- **Znaczący wypadek** - wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
  - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
  - b) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
  - c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin, nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	15 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

\* Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.)

\*\* Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID - załącznik C do Konwencji o Międzynarodowym Przewozie Kolejami COTIF;

\*\*\* Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

### 1.8. Używane skróty

W procedurach zawartych w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem stosowane są skróty komórek organizacyjnych określone w schemacie organizacyjnym Spółki. Ponieważ wystąpiła również konieczność użycia skrótowych określeń podmiotów uczestniczących w procesach, które nie zostały ujęte w schemacie organizacyjnym spółki, poniżej podaje się ich zestawienie.

- ZW – Zgromadzenie Wspólników
- RN – Rada Nadzorcza
- DG - Prezes Zarządu
- GB - Biuro Zarządu
- DW - Wiceprezes
- DE - Dyrektor ds. Eksploatacyjnych
- EP - Kierownik ds. Przewozów
- PD -Dyspozytura
- EO - Kierownik ds. Operacyjnych
- ET - Specjalista ds. Wsparcia technicznego
- DH - Dyrektor ds. Handlowych
- DF – Dyrektor ds. Finansowych
- GP – Pełnomocnik ds. Personalnych
- GS – Pełnomocnik ds. SMS
- GH - Specjalista ds. BHP
- GN - Specjalista ds. towarów niebezpiecznych
- RT- Rewident taboru
- M – Maszynista pojazdu trakcyjnego
- MI - Maszynista Instruktor
- UT - Ustawiacz
- Wp – Wyznaczony Pracownik
- Kp – Każdy Pracownik
- KR - Kontroler
- Mp - Medycyna pracy
- D- Dostawca
- Bp – bezpośredni przełożony
- KKo – Kierownicy komórek organizacyjnych
- Ge – Grupa ekspertów
- ZI – Zarządca Infrastruktury
- RP- radca prawny
- KO – Komisarz odbiorczy

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	16 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

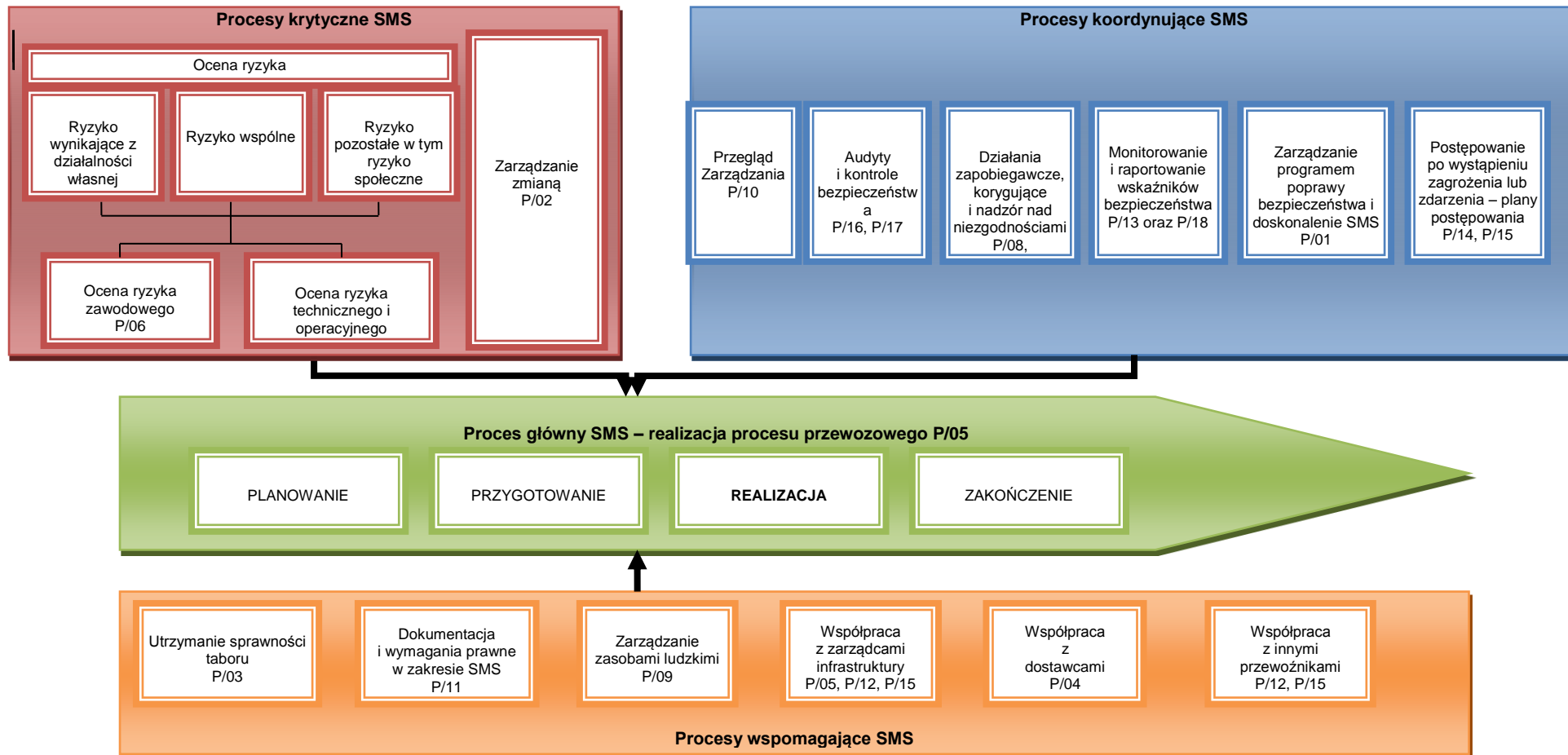
## **2. Charakterystyka procesów objętych Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem**

Mapa procesów zbudowana na potrzeby SMS INTER CARGO Sp. z o.o. przedstawiona została na rys. 1 oraz w tablicy 1.

**Rysunek 1** – Mapa procesów



<b>INTER CARGO Sp. Z O.O.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.</b>	Strona dokumentu	17 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8



<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	18 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

**Tablica 1.** Powiązanie procesów występujących w INTER CARGO Sp. z o.o. z dokumentacją Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

Proces			Odniesienie do dokumentacji SMS			
Kategoria	Nazwa	Właściciel	Księga pkt. nr.	Procedura		
				Nr	Nazwa	Właściciel
Proces główny	Realizacja procesu przewozowego	EP	2.1	P/05	Realizacja procesu przewozowego	EP
Proces krytyczny	Ocena ryzyka	GH	3.9	P/06	Ocena ryzyka zawodowego	GH
			3.9	P/07	Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego	GH
	Zarządzanie zmianą	GS	3.7, 3.9	P/02	Zarządzanie zmianą	GS
Procesy wspomagające	Utrzymanie sprawności taboru	DE	3.8, 3.13	P/03	Utrzymanie sprawności taboru	DE
	Dokumentacja i wymagania prawne w zakresie SMS	GS	Cała księga	P/11	Nadzór nad dokumentami i zapisami SMS	GS
				P/12	Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją	GS
	Zarządzanie zasobami ludzkimi	GP	3.10, 3.11	P/09	Zarządzanie zasobami ludzkimi	GP
	Współpraca z dostawcami	DE	3.8, 3.19	P/04	Ocena dostawców	DE
	Współpraca z innymi przewoźnikami kolejowymi	EP/GS	2.1	P/05	Realizacja procesu przewozu	EP
			3.15	P/12	Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją	GS
	Współpraca z zarządcami infrastruktury	GS	2.1	P/05	Realizacja procesu przewozowego	EP
			3.15	P/12	Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją	GS
3.16			P/15	Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia	EP	

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	19 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

c.d. Tablicy 1

Proces			Odniesienie do dokumentacji SMS			
Kategoria	Nazwa	Właściciel	Księga pkt. nr	Procedura		
				Nr	Nazwa	Właściciel
Procesy koordynujące	Audyt bezpieczeństwa	GS	3.17, 3.19	P/16	Audyty bezpieczeństwa	GS
	Kontrole	DE	3.18, 3.19	P/17	Kontrole	KR
	Działania zapobiegawcze, korygujące i nadzór nad niezgodnościami	GS	3.18	P/08	Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami	GS
	Monitorowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa	GS	3.10	P/10	Przegląd zarządzania	DG
			3.22	P/18	Monitorowanie bezpieczeństwa	GS
			3.10	P/13	Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa	GS
	Zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa i doskonalenie SMS	GS	3.6, 3.21	P/01	Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa	GS
	Postępowanie po wystąpieniu zdarzenia – plany postępowania	GS	3.16	P/14	Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia	GS
			3.17	P/15	Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia	EP

## 2.1. Proces główny

Procesem głównym, mającym podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa jest w INTER CARGO Sp. z o.o. proces przewozu rzeczy.

Proces przewozu rzeczy to proces przemieszczenia towarów, w którego zakres wchodzi planowanie przewozu, przygotowanie pojazdów kolejowych, przygotowanie personelu o wymaganych kwalifikacjach i kompetencjach, podstawienie składu pociągu pod załadunek, odbiór załadowanej przesyłki i przyjęcie do

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	20 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

przewozu, wykonanie przewozu, podstawienie składu pod wyładunek, przekazanie odbiorcy przewiezionej przesyłki.

System Zarządzania Bezpieczeństwem swoim zakresem obejmuje całość procesu przewozowego w tym również przewozy przesyłek nadzwyczajnych.

Przewozy przesyłek nadzwyczajnych reguluje Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych IC-8.

Przewozy towarów niebezpiecznych wykonywane są zgodnie z:

- a) Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.),
- b) Ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz. U. 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.),
- c) Przepisami i instrukcjami o przewozie towarów niebezpiecznych:
  - Regulaminem dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID – załącznik C do Konwencji o Międzynarodowym Przewozie Kolejami (COTIF);
  - Przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej – stanowiących Załącznik 2 do Umowy o Międzynarodowej Komunikacji Towarowej (SMGS),
  - Instrukcją IC-4 Instrukcja o zasadach postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych.

Inter Cargo zatrudnia doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych posiadającego stosowne świadectwo.

Wszystkie czynności wchodzące w skład procesu przewozowego, zostały szczegółowo opisane w procedurze P/05 – Realizacja procesu przewozowego. Do każdej czynności przyporządkowano komórki organizacyjne odpowiedzialne za ich realizację.

## **2.2. Procesy wspomagające**

### **Utrzymanie sprawności taboru**

Procedury w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych obowiązują od chwili pozyskania aż do momentu zbycia / kasacji pojazdu kolejowego i obejmują zespoły czynności planowych (utrzymanie prewencyjne) i modernizacji taboru opisane szczegółowo w DTR oraz dokumentacjach systemu utrzymania poszczególnych typów i serii pojazdów (DSU) w rozbiciu na poziomy utrzymania od I do V jak również zespoły czynności nieplanowych (napraw awaryjnych i bieżących).

Dokumentacje techniczne oraz instrukcje określają parametry, jakie muszą zostać osiągnięte w procesie utrzymania/naprawy, aby bezpieczeństwo było w pełni zachowane.

Poziomy utrzymania pojazdów kolejowych jak i dokumentacja związana z procesem utrzymania pojazdów kolejowych, są zgodne z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r., poz. 226).

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	21 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

INTER CARGO Sp. z o.o. nie realizuje żadnych prac w zakresie utrzymania taboru we własnym zakresie, tylko zleca poszczególne prace (tak w zakresie planowego utrzymania na wszystkich poziomach, jak i prac naprawczych) podwykonawcom.

INTER CARGO Sp. z o.o. dzierżawi wagony towarowe, dla których w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych wskazano podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) – o którym mowa w Rozporządzeniu 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 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011 r.)

INTER CARGO Sp. z o.o. opracowała procedury zawierające wyraźne wskazania odpowiedzialności oraz kompetencji za zabiegi utrzymaniowo - naprawcze taboru kolejowego w Spółce.

### **Zarządzanie zasobami ludzkimi**

Procesy te obejmują wszystkie aspekty związane z działalnością Spółki w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi, tj.:

- sporządzenie i uaktualnianie taryfikatora kompetencji,
- procedury doboru i zatrudniania nowych pracowników,
- przeprowadzanie i monitorowanie aktualności badań lekarskich,
- nadzór nad kompetencjami pracowników (sprawdzenie kwalifikacji, szkolenia i egzaminy okresowe pracowników w tym szczególnie bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wg obowiązujących aktów prawnych).

Niezależnie od działań i procesów realizowanych wg wskazań obowiązujących aktów prawnych, INTER CARGO Sp. z o.o. określiła w ramach doskonalenia zawodowego system szkoleń i pouczeń okresowych, których celem jest podnoszenie poziomu wiedzy zawodowej pracowników, poprawa organizacji pracy oraz wdrożenie nowych metod pracy.

Dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i nadzoru realizowanych procesów w szczególności dotyczących pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, INTER CARGO Sp. z o.o. opracowała Instrukcję „IC - 7 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników”.

Wymieniona instrukcja, zawiera uregulowania zgodne z zasadami określonymi m.in. w rozporządzeniach:

- a) Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz pracownicy prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152, z późn. zm).
- b) Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015r. poz. 46),

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	22 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- c) Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 sierpień 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2015 r. poz. 1432, z późn.zm),
- d) Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 listopada 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2016 r. poz. 1848 z późn.zm),
- e) Ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 19 sierpnia 2015r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz.U. 2015, poz. 1349).

### **Współpraca z dostawcami**

Działanie swoim zakresem obejmuje weryfikację wszystkich dostawców towarów i usług, których jakość i terminowość może mieć wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego, przebieg kontroli dostaw materiałów, podzespołów, części i usług przez dostawców.

Dostawcy materiałów, części zamiennych, podzespołów oraz usług dla INTER CARGO Sp. z o.o. są oceniani wg zestawu określonych kryteriów, a następnie wybrani dostawcy są audytowani. Ocena spełnienia wszystkich kryteriów jest podstawą do wpisania dostawcy na listę kwalifikowanych dostawców i zawarcia z nim ramowej umowy o współpracy, która z kolei jest podstawą do udzielania zleceń (zamówień).

W zakresie audytu sprawdzane jest czy dostawca posiada:

- odpowiednie do rodzaju dostaw/świadczonych usług zaplecze techniczne, wyposażenie i technologie gwarantujące odpowiednią jakość i powtarzalność parametrów wyrobu / usługi,
- systemy zarządzania dokumentacją i normami,
- systemy zarządzania jakością, system kontroli wewnętrznej i odbiorów jakościowych,
- pracowników o odpowiednich kwalifikacjach,
- poddostawców gwarantujących odpowiednią jakość i system jej kontroli dla zapewnienia standardów bezpieczeństwa.

Wszyscy dostawcy umieszczeni na liście kwalifikowanych dostawców są co roku oceniani wg opracowanych kryteriów, a wynik tej oceny jest podstawą do kontynuowania współpracy, podjęcia działań korygujących lub zerwania całkowicie współpracy.

Dostawcy, a szczególnie podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i naprawę pojazdów kolejowych informowani są na bieżąco o usterkach, nieprawidłowościach i przyczynach awarii w zakresie eksploatacji pojazdów kolejowych.

INTER CARGO Sp. z o.o. posiada również opracowaną procedurę postępowania w przypadku wystąpienia jednorazowej, awaryjnej potrzeby zakupu wyrobu/usługi od dostawcy nieumieszczonego na liście kwalifikowanych dostawców.

### **Współpraca z zarządcami infrastruktury i innymi przewoźnikami**

Współpraca z zarządcami infrastruktury oraz innymi przewoźnikami, opiera się na wymianie potrzebnych informacji, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa prowadzenia przewozu towarów. Procesy te zostały opisane kilkoma procedurami, takimi jak: P/05 – Realizacja procesu przewozowego, P/12 - Dostęp, wymiana

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	23 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

i zarządzanie informacją, P/14 – Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia, P/15 – Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia.

### **2.3. Procesy koordynujące**

#### **Audyty i kontrole**

Procesy te obejmują wszelkie działania związane z planowaniem i przeprowadzaniem wewnętrznych audytów bezpieczeństwa jak również audytów u dostawców materiałów, części zamiennych i usług (szczególnie dostawców części zamiennych do taboru oraz dostawców usług w zakresie prac utrzymaniowo - naprawczych taboru) jak również kontrolami wewnętrznymi związanymi z pracą Spółki.

#### **Działania zapobiegawcze i koordynujące**

Procesy swoim zakresem obejmują, inicjację, wprowadzenie oraz nadzór nad realizacją działań zarówno korygujących, jak i zapobiegawczych. Poprzez te działania realizowany jest nadzór nad niezgodnościami oraz procesy ich korygowania jak również niezbędnych modyfikacji systemu zarządzania bezpieczeństwem.

#### **Monitorowanie bezpieczeństwa i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa**

Proces obejmuje wszystkie czynności związane z opracowaniem i przekazaniem do UTK wymaganych odpowiednimi aktami prawnymi sprawozdań z osiągniętych wskaźników bezpieczeństwa.

Należy do nich zwłaszcza obowiązek przedkładania Prezesowi UTK rocznego „Raportu w sprawie bezpieczeństwa” za rok poprzedni oraz „Programu Poprawy Bezpieczeństwa” na rok bieżący w terminie do końca II kwartału.

#### **Zarządzanie SMS**

Proces obejmuje wszystkie działania związane z planowym oraz bieżącym utrzymaniem systemu. Działania planowe są realizowane poprzez przeglądy zarządzania, a bieżące zmiany są wprowadzane zgodnie z procedurą zarządzania zmianą. W skład zarządzania systemem wchodzi również działania związane z nadzorem i zarządzaniem dokumentami i zapisami systemu.

#### **Postępowanie po wystąpieniu zagrożenia lub zdarzenia**

Proces obejmuje wszystkie działania od wystąpienia zagrożenia (np. awarii pojazdu kolejowego na szlaku lub innych zagrożeń) oraz przy wystąpieniu zdarzenia kolejowego (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) poprzez czynności wykonywane na miejscu zdarzenia, powiadomienie, powołanie i działanie komisji kolejowej aż po opracowanie i wprowadzenie w życie zaleceń protokołu powypadkowego.

Przy opracowaniu procesu uwzględniono obowiązki:

- a) zapoznania się i uwzględnienia wytycznych UTK oraz Rekomendacje Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- b) zapoznania się i uwzględnienia odpowiednich sprawozdań/informacji pochodzących od innych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury (np. biuletyny powypadkowe).

System Zarządzania Bezpieczeństwem zapewnia, aby:

<b>INTER CARGO Sp. Z O.O.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	24 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- 1) właściwe informacje o dochodzeniach i przyczynach zdarzeń kolejowych, wypadków, których uniknięto, i innych niebezpiecznych zdarzeniach/sytuacjach wykorzystywano przy poznawaniu, określaniu i przyjmowaniu działań profilaktycznych w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa,
- 2) procedury dochodzeniowe uwzględniały skutki działalności wszystkich uczestników systemu kolejowego,
- 3) przydzielano zasoby i organizowano szkolenia dla członków komisji kolejowych oraz odpowiednich pracowników w celach dochodzeniowych,
- 4) były monitorowane, analizowane i rejestrowane wszystkie poważne wypadki, wypadki i incydenty kolejowe oraz odnotowywane w „Rejestrze zagrożeń” Procedury P/07; Formularz P/07;
- 5) były monitorowane, analizowane i rejestrowane awarie, wszelkie zdarzenia lub sytuacje potencjalnie niebezpieczne w Rejestrze zagrożeń” Procedury P/07; Formularz P/07;

Informacje te będą wykorzystane również w trakcie dokonywania okresowej oceny ryzyka oraz przy opracowywaniu „Programu Poprawy Bezpieczeństwa”.

#### **Dokumenty związane:**

- Procedura P/07 - „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”,
- Procedura P/10 - „Przegląd zarządzania”,
- Procedura P/13 - „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”,
- Procedura P/14 - „Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia”,
- Procedura P/15 - „Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia”.
- Procedura P/18 – „Monitorowanie bezpieczeństwa”.

#### **2.4. Procesy krytyczne**

##### **Ocena ryzyka**

Procesy związane z oceną ryzyka zostały podzielone na dwie zasadnicze grupy ocenę ryzyka zawodowego oraz ocenę ryzyka technicznego i operacyjnego.

Działania związane z udziałem osób (podmiotów) trzecich oraz proces identyfikacji zagrożeń wchodzi w skład oceny ryzyka technicznego i operacyjnego.

System Zarządzania Bezpieczeństwem zapewnia stosowanie, w odpowiednim przypadku, Wspólnych Metod Oceny Bezpieczeństwa (CSM) w zakresie ryzyka, opracowanych zgodnie z Dyrektywą nr 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. Działania związane z udziałem osób (podmiotów) trzecich wchodzi w skład oceny ryzyka procesu technicznego metodą FMEA. Proces identyfikacji zagrożeń w zakresie ryzyka technicznego został wyodrębniony i opisany w procedurze P/07. Ocena ryzyka jest przeprowadzana co najmniej raz do roku na potrzeby przygotowania Programu Poprawy Bezpieczeństwa, jak również w przypadku wprowadzania zmian znaczących do dokumentacji SMS w świetle Rozporządzenia 402/2013 UE.

##### **Zarządzanie zmianą**



<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.</b>	Strona dokumentu	25 z 59
	<b>Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

Proces ten obejmuje wszystkie czynności – zgodne z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 402/2013, które należy wykonać, aby przeanalizować, ocenić i wprowadzić zmiany, które zostaną zgłoszone do systemu.

### 3. Opis Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

#### 3.1. Wymagania prawne a System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)

#### 3.2. Wykaz zgodności regulacji wewnętrznych INTER CARGO Sp. z o.o. z §3 ust. 2 Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem, w transporcie kolejowym - Tablica 2

Regulacje wewnętrzne dotyczące:		Symbol instrukcji	Tytuł instrukcji
a)	Warunków technicznych eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych	IC-13	Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych.
		IC-11	Zasady pomiarów geometrycznych zestawów kołowych pojazdów kolejowych.
		IC-3	Instrukcja dla rewidenta taboru.
		IC-6	Instrukcja o utrzymaniu wagonów towarowych.
		IC-2	Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
		IC-14	Instrukcja eksploatacji urządzeń radiolączności pociągowej
b)	Prowadzenia pojazdów trakcyjnych	IC-1	Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
		IC-7	Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników
c)	Właściwego rozmieszczenia taboru i ładunku, z zachowaniem dopuszczalnego obciążenia wagonu, nacisku na oś i skrajni ładunkowej	IC-5	Instrukcja o ładowaniu i zabezpieczeniu przesyłek
d)	Organizacji pracy manewrowej, właściwego zestawiania pociągów	IC-10	Instrukcja o pracy manewrowej i zestawianiu pociągów
e)	Przewozu przesyłek nadzwyczajnych oraz towarów niebezpiecznych	IC-8	Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych
		IC-4	Instrukcja o zasadach postępowania przy przewozie materiałów niebezpiecznych.
f)	Postępowania w sprawie wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych	IC-9	Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych

Instrukcje są zatwierdzone do stosowania przez Prezesa a INTER CARGO Sp. z o.o. Zmiany do instrukcji są wprowadzane zgodnie z

Procedurą P/02 Zarządzanie zmianą, a w przypadku wprowadzania zmian znaczących zgodnie z Procedurą P/02 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 402/2013.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	26 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

**3.3. Wykaz zgodności SMS INTER CARGO Sp. z o.o. z § 4 Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym – Tablica 3**

Lp.	Wymagania prawne SMS	Procedura		Pkt. Księgi
		Wiodąca	Wspomagająca	
1	Programy poprawy bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego określające ich cele w tym zakresie, ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, sposób przekazania informacji zawartych w programie pracownikom przedsiębiorstwa.	P/01, PPB <sup>1)</sup>		3.6 3.21
1a	Polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez kierownictwo przewoźnika kolejowego.	P/01		3.3
2	Plany umożliwiające realizację celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa oraz spełnienie warunków określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, przepisach Unii Europejskiej dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego, krajowych przepisach bezpieczeństwa oraz właściwych decyzjach Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.	P/02	P/07, P/18	3.6, 3.7, 3.9, 3.22
3	Procedury dotyczące utrzymania pojazdów kolejowych, na poziomie zgodnym z właściwymi standardami i warunkami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania.	P/03,	P/04, P/12, P/17	3.8
4	Procedury i metody dokonywania u przewoźnika kolejowego oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzoną działalnością.	P/05, P/06, P/07	P/01, P/02,	3.9
5	Sposób sprawowania nadzoru nad oceną ryzyka przy prowadzeniu działalności na dotychczasowych warunkach, jak również w przypadku wprowadzenia zmian w dotychczasowej działalności lub gdy zastosowano nowy rodzaj urządzeń lub materiału powodującego powstanie nowego ryzyka, które dotychczas nie występowało;	P/02, P/08, P/10	P/05, P/09, P/11,	3.17, 3.18
6	Systemy i programy szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, z przewozem towarów niebezpiecznych, przesyłek nadzwyczajnych, obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu ruchu i pojazdów oraz zapewniające kwalifikacje pracowników na poziomie gwarantującym właściwe i bezpieczne prowadzenie działalności;	P/09		3.10, 3.11
7	Rozwiązania stosowane u przewoźnika kolejowego zapewniające prawidłowy dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem w ramach przedsiębiorstwa oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego na określonej infrastrukturze, a także sposób dokumentowania informacji oraz tryb sprawowania nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;	P/11, P/12, P/13	P/14, P/08, P/17	3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15

<sup>1)</sup> Program Poprawy Bezpieczeństwa

<b>INTER CARGO Sp. Z O.O.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	27 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

Tablica 3 – c.d.

Lp.	Wymagania prawne SMS	Procedura		Pkt. Księgi
		Wiodąca	Wspomagająca	
8	Procedury zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów zapewniające, aby wszystkie były zgłaszane i badane w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych;	P/14, P/15	P/07, P/12, P/13, P/17	3.16
9	Stosowane u przewoźnika kolejowego postanowienia o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem	P/16, P/17	P/08,	3.17, 3.18, 3.19
10	Inne postanowienia wynikające z planów działania przewoźnika kolejowego, systemu alarmowania i informowania o niebezpieczeństwach, w tym wszelkie uzgodnienia z odpowiednimi władzami publicznymi.	P/12, P/13, P/14, P/15.		3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16

**3.4. Wykaz zgodności Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) z Zał. II do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1158/2010 z dnia 09 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 dnia 10.12.2010 r.) - tablica 4.**

Pkt.	Wymagania prawne SMS	Procedura		Pkt. Księgi
		Wiodąca	Wspomagająca	
A	Środki kontroli ryzyka dla wszystkich czynników ryzyka związanych z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego	P/07	P/03 P/04 P/14 P/15 P/16 P/17	3.9, 3.9.1, 3.9.2, 3.9.3, 3.9.4,3. 9.5
B	Kontrola ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami	P/03 P/04	P/07 P/16 P/17	3.8, 3.8.1 3.9, 3.17 3.18
C	Kontrola ryzyka związanego z zaangażowaniem wykonawców i kontrolą dostawców	P/03 P/04	P/07 P/16	3.9, 3.17, 3.18, 3.19
D	Ryzyko wynikające z działań innych stron poza systemem kolejowym	P/07	P/04	3.9, 3.12
E	Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem	P/11	P/10	3.4, 3.14

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	28 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

F	Podział obowiązków	P/09	P/05 P/10	3.10, 3.11
G	Zapewnienie kontroli przez kierownictwo na różnych poziomach	P/17	P/16	3.17, 3.18
H	Zaangażowanie pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach	P/09	P/10	3.3, 3.5, 3.10, 3.11
I	Zapewnienie ciągłego doskonalenia	P/02	P/01 P/09 P/10.	3.20,
J	Polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazana wszystkim pracownikom	P/01	P/02 P/12	3.3, 3.6, 3.12, 3.21
K	Ilościowe i jakościowe cele organizacji w zakresie utrzymania i poprawy bezpieczeństwa oraz plany i procedury służące osiągnięciu tych celów	P/01	P/02 P/03 P/05 P/14 P/15	3.6.
L	Procedury służące spełnieniu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków normatywnych	P/03	P/10	3.8, 3.8.1, 3.20
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	P/06 P/07	P/02	3.7, 3.9,
N	Zapewnienie programu szkolenia pracowników i systemów zapewniających utrzymanie kompetencji pracowników i prawidłowe wykonanie zadań	P/09	P/10	3.10, 3.11
O	Mechanizmy zapewniania wystarczającego dostępu do informacji w obrębie organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymiany informacji między organizacjami korzystającymi z tej samej infrastruktury	P/12 P/05	P/11 P/14 P/15	3.12 3.15, 3.16
P	Procedury i formaty dokumentowania informacji w zakresie bezpieczeństwa oraz ustanowienie procedury kontroli konfiguracji ważnych informacji w zakresie bezpieczeństwa	P/13,	P/11 P/12	3.4, 3.12, 3.14
Q	Procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowano niezbędne środki zapobiegawcze	P/15	P/14 P/13 P/08	3.15, 3.16, 3.18
R	Zapewnienie planów działania oraz procedur alarmowych i informacji w sytuacjach kryzysowych, uzgodnionych z właściwymi organami publicznymi	P/14	P/15	3.12 3.15, 3.16
S	Przepisy dotyczące okresowych audytów wewnętrznych systemu zarządzania bezpieczeństwem	P/16		3.17

#### 4. Wymagania ogólne

Głównym celem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w INTER CARGO Sp. z o.o. jest „zapewnienie bezpiecznego zarządzania działaniem przewoźnika kolejowego”.

Zaprojektowany w INTER CARGO Sp. z o.o. system, jest zorientowany procesowo i zawiera zawarty w procedurach opis realizowanych przez przedsiębiorstwo procesów związanych z bezpieczeństwem, które są poddawane niezależnym audytom.

Na rysunku 2 przedstawiono strukturę Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	29 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

INTER CARGO Sp. z o.o., po przeprowadzeniu analizy struktury zarządzania opracowała podział zadań i obowiązków poszczególnych komórek organizacyjnych właściwych dla rodzajów działań i usług wykonywanych przez Spółkę w celu zapewnienia realizacji celów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Dokumentem szczegółowo opisującym te zagadnienia jest zatwierdzony Uchwałą Zarządu Spółki Regulamin Organizacyjny.

INTER CARGO Sp. z o.o. zidentyfikowała i zdefiniowała procesy dotyczące bezpieczeństwa, które zostały przedstawione w formie mapy procesów (rysunek 1, oraz tablica 1).

INTER CARGO Sp. z o.o. opracowała również opis struktury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przedstawiający podział zadań i obowiązków oraz opracowała wykaz i opis procesów w tym też zadań istotnych dla bezpieczeństwa właściwych dla rodzajów działań i usług wykonywanych przez Spółkę.

INTER CARGO Sp. z o.o. określiła dziedziny odpowiedzialności i przydzieliła je w poszczególnym komórkom/osobom w strukturze organizacyjnej. Każda dziedzina odpowiedzialności została dokładnie opisana i udokumentowana. Podział zadań i ustalenie odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa odbywa się w sposób formalny i jest zatwierdzone przez Kierownictwo.

Odpowiedzialności są szczegółowo rozpisane w tabelach numer 3, w każdej z procedur. Osoby w organizacji, którym powierzono obowiązki, mają uprawnienia, kompetencje i odpowiednie środki do wykonywania swoich obowiązków. Wyraźnie opisano dziedziny odpowiedzialności związane z bezpieczeństwem i obowiązki przydzielone do konkretnych powiązanych funkcji.

## **Rysunek 2. Rola SMS w istniejących w INTER CARGO Sp. z o.o. systemach zarządzania**



<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	31 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

#### **4.1. Polityka bezpieczeństwa**

Opracowana przez INTER CARGO Sp. z o.o. polityka bezpieczeństwa odzwierciedla zaangażowanie przedsiębiorstwa, zobowiązanie (misję) i strategiczną wizję w zakresie bezpieczeństwa. Polityka zawiera między innymi deklarację intencji, a także wskazuje ogólne zamierzenia i cele Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Polityka bezpieczeństwa określa również zasady i podstawowe wartości, zgodnie z którymi postępuje przedsiębiorstwo i pracownicy, i wyraża w ten sposób zaangażowanie organizacji w tworzenie i doskonalenie etyki pracy i daje pracownikom wyraźne wytyczne działania w celu ugruntowania kultury bezpieczeństwa

i świadomości w zakresie bezpieczeństwa w organizacji.

Opracowana polityka bezpieczeństwa jest odpowiednia dla rodzaju i zakresu usług przewoźnika kolejowego dostępna dla całego personelu, umieszczona w miejscu ogólnie dostępnym w siedzibie INTER CARGO Sp. z o.o.

**Misją INTER CARGO Sp. z o.o. jest bezpieczne świadczenie wysokiej jakości kompleksowych usług przewozowych i logistycznych dostosowanych do indywidualnych potrzeb każdego Klienta, przy zachowaniu bezpieczeństwa i jednoczesnym utrzymaniu optymalnej struktury kosztów.**

**Wizją INTER CARGO Sp. z o.o. jest dążenie do najwyższych standardów bezpieczeństwa w usługach przewozowych i zajęcie wiodącej pozycji wśród prywatnych operatorów kolejowych działających na europejskim rynku kolejowych przewozów towarowych, w tym szczególnie na rynkach Unii Europejskiej.**

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	32 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

## **POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA**

### **INTER CARGO Sp. z o.o.**

Kierownictwo INTER CARGO Sp. z o.o. deklaruje swoje czynne zaangażowanie we wszystkie zagadnienia dotyczące organizacji, nadzoru i doskonalenia bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska oraz jakości realizowanych usług w dziedzinie logistyki oraz przewozów kolejowych krajowych i międzynarodowych towarów, w tym przewozu towarów niebezpiecznych.

Wszyscy pracownicy Inter Cargo Sp. z o.o. posiadają obowiązki związane z bezpieczeństwem i w związku z tym mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa całego systemu kolejowego.

Kulturę bezpieczeństwa będziemy realizować poprzez:

- postrzeganie bezpieczeństwa jako wartości nadrzędnej dla pracowników i organizacji;
- akceptowanie standardów bezpieczeństwa i zintegrowanie ich z codzienną działalnością;
- szczerze i otwarte postępowanie ze słabymi punktami, ukierunkowanie na znalezienie rozwiązań;
- odchodzenie od przypisywania winy – „nie szukamy winnych – szukamy rozwiązania problemu”;
- rejestrowanie i analizowanie zaistniałych zdarzeń;
- zgłaszanie wszelkiego rodzaju nieprawidłowości i błędów;
- rzetelny wewnętrzny nadzór nad realizacją procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS);
- ciągle doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) poprzez wdrażanie działań korygujących i zapobiegawczych;
- zero tolerancji dla naruszeń przepisów prawa oraz procedur wewnętrznych.

Katowice, dnia 30.06.2018  
Zarządu

Prezes



<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	33 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

## 4.2. Dokumentacja

Dokumentacja Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem składa się z:

- Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem;
- Procedur opisujących działania bezpośrednio i pośrednio wpływające na bezpieczeństwo kolei;
- Programu Poprawy Bezpieczeństwa.

Dokumentacja Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem jest ciągle analizowana i w razie konieczności aktualizowana, a w szczególności w przypadku zmiany podstaw prawnych, zmian technicznych, operacyjnych lub organizacyjnych.

Dokumentacja zapewnia zdolność identyfikacji procesów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

## 4.3. 3.5 Odpowiedzialność i uprawnienia

Wszyscy pracownicy INTER CARGO Sp. z o.o. posiadają wymagane kompetencje i uprawnienia do wykonywania nałożonych zadań w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

INTER CARGO Sp. z o.o. wyznaczyła osobę – Pełnomocnika Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, posiadającą wymaganą wiedzę w zakresie systemu kolejowego, która ma bezpośredni kontakt z Kierownictwem Spółki koordynuje System Zarządzania Bezpieczeństwem na szczeblu kierowniczym. Do zadań Pełnomocnika Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem należy:

1. Zarządzanie SMS oraz bezpieczeństwem w INTER CARGO Sp. z o.o. w tym w szczególności:
  - 1) nadzór i koordynacja opracowania programu poprawy bezpieczeństwa, w tym przedstawianie do zatwierdzenia Zarządowi INTER CARGO Sp. z o.o. ilościowych i jakościowych parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa oraz sposobu przekazywania informacji zawartych w programie pracownikom INTER CARGO Sp. z o.o.,
  - 2) monitorowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa;
  - 3) kontrola i nadzór nad realizacją zatwierdzonego przez Prezesa Zarządu Programu Poprawy Bezpieczeństwa i sprawozdawczością do UTK w tym zakresie;
  - 4) nadzór i koordynacja w zakresie tworzenia, przedkładania do zatwierdzenia Zarządowi INTER CARGO Sp. z o.o. i Prezesowi UTK, wdrażania oraz aktualizacji instrukcji oraz wszystkich regulacji wewnętrznych dotyczących procesu przewozowego w tym szczególnie:
    - a) warunków technicznych eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych,
    - b) prowadzenia pojazdów trakcyjnych,

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	34 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- c) właściwego zestawiania pociągów, właściwego rozmieszczania taboru i ładunku, z zachowaniem dopuszczalnego obciążenia wagonu, nacisku na oś i skrajni ładunkowej,
  - d) organizacji pracy manewrowej,
  - e) przewozu przesyłek nadzwyczajnych oraz towarów niebezpiecznych,
  - f) postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych,
  - g) bezpieczeństwa i higieny pracy.
- 5) identyfikacja zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo kolejowe oraz dokonywanie oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej, raportowanie w tym zakresie;
  - 6) zarządzanie ryzykiem;
  - 7) nadzorowanie zgodności urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego z wymaganiami prawnymi;
  - 8) nadzór nad systemami i programami szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego;
  - 9) nadzór nad prawidłowym dostępem do informacji związanych z bezpieczeństwem;
  - 10) nadzór nad ewidencją i dokumentacją wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów oraz określeniem i realizacją działań zapobiegawczych;
  - 11) przedstawianie do zatwierdzenia Zarządowi INTER CARGO Sp. z o.o. propozycji w zakresie częstotliwości i trybu wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem. Nadzór nad realizacją zatwierdzonego programu audytów i kontroli;
  - 12) audyty i kontrole procesów utrzymania pojazdów kolejowych, pod kątem zgodności ze standardami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania;
  - 13) nadzór nad dokumentacją SMS INTER CARGO Sp. z o.o.;
  - 14) współpraca z Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych;
  - 15) współpraca z Urzędem Transportu Kolejowego.
2. Doskonalenie SMS, w tym w szczególności zapewnienie stałej adekwatności SMS do zmieniających się przepisów oraz aktualnej sytuacji organizacyjnej firmy i zachodzących w niej zmian.

#### **4.4. Cele bezpieczeństwa**

INTER CARGO Sp. z o.o. określiła cele bezpieczeństwa i zostały one ujęte w Polityce Bezpieczeństwa.

INTER CARGO Sp. z o.o. wykazuje zdolność do zachowania lub zwiększenia poziomu bezpieczeństwa poprzez wyznaczane rokrocznie cele bezpieczeństwa w tym szczególnie:

- mierzenie wyników działań w zakresie bezpieczeństwa (monitorowanie, kontrole, audyty wewnętrzne);

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	35 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- określenie najlepszych, lecz wykonalnych środków za pomocą dostępnych zasobów (planowanie bezpieczeństwa);
- stosowanie zaplanowanych środków (działanie);
- ocenę skuteczności środków (monitorowanie, wewnętrzny audyt, raportowanie dotyczące bezpieczeństwa);
- zapewnienie bezawaryjnej eksploatacji pojazdów kolejowych.

Jakościowe i ilościowe cele bezpieczeństwa są definiowane w cyklach co najmniej rocznych (Program Poprawy Bezpieczeństwa). Definiowane są one na podstawie: oceny ryzyka występującego w procesie przewozu, zdarzeń kolejowych i incydentów zaistniałych w Spółce, raportu w sprawie bezpieczeństwa, wyników audytów i kontroli, oraz innych informacji związanych z bezpieczeństwem procesu przewozowego.

Cele te zgodnie z procedurą P/01 „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie „Programem poprawy bezpieczeństwa” są weryfikowane i aktualizowane.

INTER CARGO Sp. z o.o. stosuje procedury dla ustalenia odpowiednich celów w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z ramami prawnymi, rodzajem, zakresem i odpowiednim ryzykiem. Cele bezpieczeństwa ustalane są na dany rok, w terminie do końca roku poprzedzającego.

INTER CARGO Sp. z o.o. realizuje procedury w celu regularnej oceny ogólnych działań w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do własnych celów bezpieczeństwa.

INTER CARGO Sp. z o.o. monitoruje i ocenia ustalenia dotyczące działalności operacyjnej poprzez:

- zbieranie odpowiednich danych o bezpieczeństwie w celu określenia tendencji w działalności w zakresie bezpieczeństwa i oceny zgodności z celami;
- ocenę poprzednich działań pod względem celów dotyczących bezpieczeństwa;
- interpretowanie odpowiednich danych i wdrażanie koniecznych zmian, w tym szczegółową analizę zagrożeń.

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/01**– „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”.

**Procedura P/10** – „Przegląd zarządzania”.

#### **4.5. Zarządzanie zmianą**

INTER CARGO Sp. z o.o. opracowała narzędzie do wprowadzania w sposób usystematyzowany zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem. Wszystkie zmiany, które zostaną zgłoszone w czasie funkcjonowania systemu w zakresie jaki będzie on obejmował, będą musiały przejść procedurę „zarządzania zmianą”.

Wyróżnia się następujące przyczyny zmian:

a) Przyczyny wewnętrzne zmian:

<b>INTER CARGO Sp. Z O.O.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	36 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- Aktualizacja aktów prawnych
- Błędy w planowaniu – to wszelkiego rodzaju mankamenty wynikające ze złych założeń, niewłaściwie określonych zadań, niedoszacowanego budżetu, źle rozplanowanych zasobów, źle dobranych dostawców, zlekceważonych czynników ryzyka technicznego i zawodowego oraz pozostałych ryzyk itp.;
- Zmiany organizacyjne firmy – restrukturyzacja wewnętrzna, modyfikacje zadań poszczególnych komórek organizacyjnych, zmiany w kierownictwie na każdym poziomie, fluktuacje personelu, a także reorganizacja zewnętrzna przedsiębiorstwa (zmiany właścicielskie);
- Problemy z zasobami – niedostateczny poziom środków finansowych, ludzi, maszyn, taboru, narzędzi i wyposażenia, pomieszczeń czy czynników energetycznych;
- Czynniki ludzkie – to element, który może dotyczyć zarówno przełożonego (nieodpowiednie kierowanie, niewłaściwe motywowanie, nieskuteczny przepływ informacji), jak również podwładnych (słabe zaangażowanie lub wybujałe ambicje, brak przygotowania merytorycznego, niekompetencja, niesolidność), jak i dostawców (brak zaangażowania, nieznajomość przepisów i priorytetów itp.).

b) Przyczyny zewnętrzne zmian:

- Otoczenie rynkowe – pojawienie się usług konkurencyjnych, presja środowisk opiniotwórczych, naciski społeczne lub ze strony lokalnych władz, zmiana wymagań klienta;
- Otoczenie prawne – zmieniające się przepisy (międzynarodowe, krajowe, lokalne), wyroki sądów, wykładnie prawne rozmaitych trybunałów, decyzje arbitrażowe, zarządzenia administracyjne, jak również wprowadzanie nowych norm lub wymogów koncesyjnych czy certyfikacyjnych;
- Pojawienie się nowych rozwiązań – postęp techniczny, odkrycia naukowe, wprowadzanie nowych narzędzi i technologii;
- Zmiany w organizacji klienta – reorganizacje, restrukturyzacje, zmiany właścicieli, fuzje gospodarcze, kłopoty finansowe, powodujące np. redukcje zatrudnienia;
- Czynniki społeczno-polityczne – klęski żywiołowe, ataki terrorystyczne, kryzys polityczny, załamanie się koniunktury;

c) Czynniki mieszane to:

- Problemy z dostawcami – niesprawność kooperacji, kłopoty wykonawcze, nieterminowość dostaw, niezgodność z wymaganiami itp.;
- Nieprzewidziane zdarzenia – wypadki losowe (pożary, katastrofy, dłuższe choroby, awarie sprzętu, taboru, wycofanie się klienta czy sponsora itp.);

Kryteria oceny znaczenia zmiany zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny ryzyka:

- a) skutki awarii systemu - wiarygodny najgorszy scenariusz w przypadku awarii ocenianego systemu, uwzględniający istnienie barier zabezpieczających, poza tym systemem;
- b) innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany - kryterium to obejmuje innowacje dotyczące zarówno całej branży kolejowej, jak i tylko organizacji wprowadzającej zmianę;
- c) złożoność zmiany;

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	37 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- d) monitoring - niezdolność monitorowania wprowadzonej zmiany podczas całego cyklu życia systemu i dokonywania odpowiednich interwencji;
  - e) odwracalność zmiany - niezdolność powrotu do systemu sprzed zmiany;
- a) dodatkowość - ocena znaczenia zmiany z uwzględnieniem wszystkich przeprowadzonych niedawno zmian ocenianego systemu, które były związane z bezpieczeństwem i nie zostały ocenione jako znaczące.

W przypadku dokonania w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem zmian dotyczących: organizacji, rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych – stosownie do wymogów określonych w art. 18b ust.5 Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz.1727, z późn. zm.) – INTER CARGO Sp. z o.o. powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/02** – „Zarządzanie zmianą”.

#### **4.6. Utrzymanie sprawności taboru kolejowego**

INTER CARGO Sp. z o.o. opracował procedury w celu ustalenia kryteriów oraz procesów utrzymania taboru kolejowego na podstawie danych o bezpieczeństwie i/lub wiarygodności oraz gdzie to stosowne, na podstawie przydzielania taboru kolejowego na potrzeby usług.

Wszystkie eksploatowane pojazdy kolejowe powinny posiadać wydane przez Prezesa UTK „Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu...” lub „Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego” - zgodnie z wymogami określonymi w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. DzU. z 2016 r. poz.1727, z późn. zm.).

Wszystkie eksploatowane pojazdy kolejowe powinny posiadać ważne „Świadectwo sprawności technicznej” zgodnie z wymogami określonymi w art. 24 ustawy z dnia 28 INTER CARGO Sp. z o.o. prowadzi rejestr posiadanych pojazdów kolejowych. Jest to wymóg Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 roku w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych. Zgodnie z tym rozporządzeniem Eksploatujący pojazd kolejowy prowadzi rejestr pojazdów kolejowych w formie księgi, kartoteki lub w systemie informatycznym”. Odpowiedzialnym za prowadzenie rejestru pojazdów kolejowych jest dyrektor eksploatacyjny (DE).

W zakresie eksploatacji i utrzymania wagonów towarowych innych przewoźników, eksploatowanych przez INTER CARGO Sp. z o.o., stosowane są postanowienia Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych AVV, Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS), wymogów określonych w DSU, kartach UIC i TSI.

Istnieją procedury, w celu zapewnienia wyraźnego wskazania odpowiedzialności za utrzymanie pojazdów kolejowych w przedsiębiorstwie, określenia kompetencji wymaganych na stanowiskach odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz ustalenia odpowiedniego zakresu odpowiedzialności, ze szczególnym uwzględnieniem faktu, iż wszystkie prace w zakresie utrzymania technicznego taboru INTER CARGO Sp. z o.o. na wszystkich poziomach utrzymania jak też w zakresie prac naprawczych i modernizacyjnych, są realizowane systemem zleconym.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	38 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

INTER CARGO Sp. z o.o. stosuje procedury, służące do zbierania informacji dotyczących doświadczenia/obserwacji, utrzymania pojazdów kolejowych, nieprawidłowego działania, usterek i napraw a także metody wykorzystania tych informacji do podejmowania działań naprawczych w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa.

Istnieją procedury służące do określania i rozpoznawania ryzyka oraz informowania o ryzyku związanym z awariami lub nieprawidłowym działaniem w trakcie eksploatacji (np. nadmierne/przyspieszone zużycie – pomimo zgodności z wymogami fabrycznymi i innymi wymogami i wcześniejszego uzyskania certyfikacji).

Po przeprowadzonej modernizacji pojazdu kolejowego INTER CARGO Sp. z o.o. wystąpi do Prezesa UTK z wnioskiem o:

- wydanie nowego/zamianę zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub
- wydanie nowego/zamianę świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego,
- nadanie nowego numeru NVR,

#### **Dokumenty związane:**

**Rozporządzenia 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 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011 r.)

**Procedura P/03** – „Utrzymanie sprawności taboru”.

**Procedura P/04** – „Ocena dostawców”.

#### **4.7. Certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych (ECM)**

INTER CARGO Sp. z o.o. jako przewoźnik kolejowy korzysta wyłącznie z wagonów towarowych, które zostały wpisane do Krajowego Rejestru Pojazdów Kolejowych (NVR) oraz posiadają wskazany w tym rejestrze podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM).

INTER CARGO Sp. z o.o. wykonuje samodzielnie jedynie funkcję zarządzania spośród funkcji wymienionych w art. 4 ust. 1 Rozporządzenia 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 (Dz. Urz. L 122 z 11.05.2011 r.), tj.:

- a) funkcji 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) funkcję 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) funkcję zarządzania utrzymaniem taboru**, które umożliwia zarządzanie wycofaniem wagonu towarowego o celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania; oraz
- d) funkcję przeprowadzania utrzymania**, które umożliwia przeprowadzanie wymaganego utrzymania technicznego wagonu towarowego lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do użytkowania.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	39 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

Wyżej wymienione funkcje są zgodne z wymogami i kryteriami wyszczególnionymi w załączniku III do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r.

W odniesieniu do wagonów towarowych, których dysponentem jest inny podmiot, INTER CARGO Sp. z o.o. wymaga, aby była to jednostka posiadająca certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – zgodnie z wymogami określonymi w art. 23j ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1727, z późn. zm.) spełniająca wymogi określone w systemie zarządzania bezpieczeństwem „SMS” INTER CARGO Sp. z o.o. W przypadku pozyskania wagonów towarowych INTER CARGO Sp. z o.o. zgodnie z zapisami zawartymi w art. 12 ust. 7 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. wystąpi do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o wydanie certyfikatu jako dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych przed upływem ważności „Certyfikatu Bezpieczeństwa” cz. A.

#### **Dokumenty związane:**

**Rozporządzenia 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 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011 r.)

**Procedura P/03** - „Utrzymanie sprawności taboru”.

**Procedura P/04** - „Ocena dostawców”.

### **5. Zarządzanie ryzykiem**

#### **5.1. Definicje**

**Ryzyko** jest zobiektywizowaną niepewnością wystąpienia niepożądanego zdarzenia i należy go postrzegać jako kombinację prawdopodobieństwa wystąpienia jakiegoś zdarzenia możliwości jego wykrycia przy dotychczas stosowanych środkach kontroli oraz jego konsekwencji dla przedsiębiorstwa. Działalność w obszarze transportu kolejowego wymaga szczególnie starannego i profesjonalnego podejścia do zarządzania ryzykiem wynikającym z technicznych aspektów specyfiki działalności w zakresie przewozów kolejją. Stąd, zarządzanie ryzykiem stanowi integralną część systemu zarządzania w INTER CARGO Sp. z o.o., a zarządzanie ryzykiem z bezpieczeństwem systemu kolejowego ma w nim rolę wiodącą.

**Rodzaje ryzyka** uwzględniane w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem:

- a) ze względu na źródła ich powstania:
  - ryzyko wynikające z działalności własnej,
  - ryzyko wspólne – powstające wskutek podziału zadań lub zadań wynikających ze współpracy uczestników systemu kolejowego,
  - ryzyko pozostałe – w tym ryzyko społeczne,
- b) ze względu na specyfikę, podstawy prawne i metodologię oceny:
  - ryzyko techniczne i operacyjne,
  - ryzyko zawodowe.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	40 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

INTER CARGO Sp. z o.o. uwzględnia w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem wszystkie rodzaje ryzyka związane z działalnością Spółki oraz stosuje odpowiednie środki nadzoru i kontroli w celu zarządzania tymi ryzykami. Stosowane są procedury służące do monitorowania skuteczności działań w zakresie nadzoru ryzyka.

## 5.2. Metodologia zarządzania ryzykiem

Stosowany w INTER CARGO Sp. z o.o. proces zarządzania ryzykiem technicznym i operacyjnym opiera się na metodologii określonej w Rozporządzeniu Komisji (WE) Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie(WE) nr 352/2009, przy czym stosuje się go do zarządzania wszelkimi ryzykami wynikającymi z zagrożeń zidentyfikowanych podczas działalności, a w szczególności:

- a) w przypadku znaczącej zmiany, o której mowa w pkt. 3.7, w tym dopuszczenia o eksploatacji podsystemów strukturalnych;
- b) gdy TSI, odsyła do rozporządzenia 402/2013, aby nakazać proces zarządzania ryzykiem.

W każdym przypadku zagrożenia, proces obejmuje następujące działania:

- a) ocenę ryzyka, w ramach której identyfikuje się zagrożenia, ryzyko, związane z nim środki bezpieczeństwa oraz wymogi bezpieczeństwa, które powinien spełniać oceniany system lub jego element;
- b) wykazanie zgodności systemu (lub jego ocenianego elementu) ze zidentyfikowanymi wymogami bezpieczeństwa oraz
- c) zarządzanie wszystkimi zidentyfikowanymi zagrożeniami oraz związanymi z nimi środkami bezpieczeństwa.

Proces ten kończy się z chwilą wykazania zgodności systemu (lub jego ocenianego elementu) ze wszystkimi wymogami bezpieczeństwa koniecznymi do zaakceptowania ryzyka związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

Ogólny przebieg procesu zarządzania ryzykiem przedstawiono na rysunku 3.

**Proces oceny ryzyka** jest całościowym, wieloetapowym procesem obejmującym:

- a) zdefiniowanie systemu lub jego elementu;
- b) analizę ryzyka, w tym identyfikację zagrożeń;
- c) wycenę ryzyka.

Proces oceny ryzyka można uznać za zakończony, gdy wykazane zostanie, że wszystkie wymogi bezpieczeństwa zostały spełnione i nie istnieje potrzeba uwzględnienia jakichkolwiek dodatkowych, racjonalnie przewidywalnych zagrożeń.

Kompleksowa ocena ryzyka uwzględniająca wszystkie rodzaje w/w ryzyk, jest przeprowadzana raz do roku, na potrzeby przygotowania Programu Poprawy Bezpieczeństwa, jak również w każdym przypadku zmian uznanych za istotne w świetle / Rozporządzenia Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.



<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	41 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009.

**Wykazanie zgodności systemu ze zidentyfikowanymi wymogami bezpieczeństwa** to proces, w którym należy wykazać, że zmiana spełnia wymogi bezpieczeństwa określone na etapie oceny ryzyka. Gdy środki bezpieczeństwa, dzięki którym powinny zostać spełnione wymogi bezpieczeństwa, okażą się nieodpowiednie lub gdy podczas wykazywania zgodności z wymogami bezpieczeństwa odkryte zostaną nowe zagrożenia, dokonuje się ponownej oceny i wyceny powiązanego ryzyka.

**Proces zarządzania zagrożeniami i środkami bezpieczeństwa** obejmuje aktualizację lub utworzenie rejestru zagrożeń. W rejestrze zagrożeń rejestrowane są postępy w monitorowaniu ryzyka związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami. Rejestr zagrożeń obejmuje wszystkie zagrożenia oraz wszystkie związane z nimi środki bezpieczeństwa i założenia dotyczące systemu, które zostały określone podczas procesu oceny ryzyka. Rejestr ten powinien w szczególności wskazywać wyraźnie źródło zagrożenia i wybrane zasady akceptacji ryzyka oraz podmiot lub podmioty odpowiedzialne za nadzór nad każdym zagrożeniem.

### 5.3. Ocena i wycena ryzyka

Z uwzględnieniem wytycznych Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. oraz postanowień art. 226 i 227 Kodeksu pracy, jak również wytycznych Dyrektywy Rady 89/391/EWG z 12 czerwca 1989r., ocenę i wycenę ryzyka prowadzi się w INTER CARGO Sp. z o.o., oddzielnie dla ryzyka zawodowego i oddzielnie dla ryzyka technicznego i operacyjnego. Rozdział ten wynika zarówno z podstaw prawnych jak i ze specyfiki podejścia do podmiotu i przedmiotu oceny, ale w każdym przypadku obejmuje wszystkie rodzaje ryzyk o których mowa w punkcie 3.9.1.

#### Ocena ryzyka zawodowego

W celu zapewnienia spójności bezpieczeństwa związanego z bezpieczeństwem pracy we wszystkich komórkach organizacyjnych stosowane są odpowiednie procedury oceny ryzyka zawodowego uwzględniające specyfikę przedsiębiorstwa.

Dla podniesienia standardu oceny ryzyka zawodowego, a zatem i poziomu bezpieczeństwa zawodowego, Spółka stosuje szacowanie ryzyka zawodowego metodą RISK SCORE.

### 5.4. Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego

System Zarządzania Bezpieczeństwem zapewnia stosowanie wspólnych metod oceny (CSM) w zakresie ryzyka opracowanych zgodnie z Dyrektywą nr 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei. Ocena jest wykonana w oparciu o metodologię określoną w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r., przy czym metodologia szacowania i wyceny ryzyka bazuje na standardzie metody FMEA.

#### 5.4.1. Zarządzanie ryzykiem wspólnym

INTER CARGO Sp. z o.o. stosuje procesy i ustalenia służące do rozpoznawania i identyfikowania ryzyka wspólnego oraz zarządzania tym ryzykiem. Zagrożenia zidentyfikowane w tych procesach, są rejestrowane

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	42 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

w formularzu „Rejestr zagrożeń i ocena ryzyka metodą FMEA” i podlegają ustalonym procesowi zarządzania ryzykiem w INTER CARGO Sp. z o.o.

W celu zapewnienia pełnej i spójnej kontroli ryzyka wspólnego niezbędna jest współpraca z innymi uczestnikami systemu kolejowego (zarządcami infrastruktury, innymi przewoźnikami, dostawcami i podwykonawcami),

o której mowa w załączniku III Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004

w sprawie

bezpieczeństwa kolei. Winna ona między innymi mieć swój wyraz w umowach zawieranych pomiędzy zainteresowanymi stronami, które winny opisywać zasady dostępu i wymiany informacji, sposoby współpracy i postępowania z ryzykiem wspólnym określające obowiązki i zadania zaangażowanych stron w procesie.

#### **5.4.2. Zarządzanie ryzykiem pozostałym – w tym ryzykiem społecznym**

Stosowany w INTER CARGO Sp. z o.o. system zarządzania ryzykiem uwzględnia również rozpoznawanie i identyfikowanie ryzyka pozostałego oraz ryzyka społecznego. Zidentyfikowane zagrożenia wynikające z tych ryzyk, są rejestrowane w formularzu „Rejestr zagrożeń i ocena ryzyka metodą FMEA” i podlegają ustalonym procesowi zarządzania ryzykiem w INTER CARGO Sp. z o.o.

**Ryzyko pozostałe**, to ryzyko powstające w wyniku działalności stron trzecich, które nie są bezpośrednio związane z działaniami systemu kolejowego. Są to ryzyka wynikające z zagrożeń:

- atakami terrorystycznymi,
- chuligańskimi wybrykami,
- sabotażami,
- strajkami, demonstracjami, blokadami itp.,
- katastrofami i klęskami żywiołowymi,
- utratą licencji, certyfikatów itp.,
- utratą personelu,
- zaniedbaniami osób trzecich,
- itp.

**Ryzyko społeczne**, to z kolei ryzyko jakie wynikać może z działalności Organizacji dla społeczeństwa i otoczenia, w przypadku, gdy nastąpi awaria systemu.

Istnieją dwa odmienne rodzaje ryzyka społecznego. Są one odbiciem dwóch możliwych wariantów (sytuacji):

- sytuacji, w której fizyczne obrażenia dotyczą całej społeczności krajowej lub międzynarodowej i w której ma miejsce mniej lub bardziej przypadkowy udział ofiar śmiertelnych (np. w wyniku skażenia radioaktywnego);
- sytuacji, w której występują fizyczne obrażenia w ograniczonym zasięgu (większość poważnych zagrożeń chemicznych) i w której skutki społeczne mogą być bardzo poważne.

Działalność w zakresie przewozu towarów, w tym towarów niebezpiecznych spełnia przesłanki obydwu wyżej wymienionych sytuacji. Szczególnie istotnymi z punktu widzenia ryzyka społecznego są tutaj zagrożenia wynikające z przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR) – wg RID/Zał. 2 do SMGS.

**Dokumenty związane:**

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	43 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

**Procedura P/02** – „Zarządzanie zmianą”.

**Procedura P/06** – „Ocena ryzyka zawodowego”.

**Procedura P/07** – „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”.

#### **5.4.3. Zarządzanie kompetencjami personelu**

INTER CARGO Sp. z o.o. zapewnia, że wszyscy pracownicy odpowiadający za System Zarządzania Bezpieczeństwem są kompetentni do wykonywania zadań a poziom ich umiejętności i wiedzy jest stale utrzymywany oraz systematycznie podnoszony. System zarządzania kompetencjami jest spójny z :

1. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.);
2. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015r. poz. 46)
3. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2015 r., poz. 1432 z późn. zm.).
4. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2015 r., poz. 1410 z późn zm.).
5. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz.U. z 2015 r., poz. 522)

Przyjęty w INTER CARGO Sp. z o.o. system zarządzania kompetencjami zawiera:

- zasady doboru (podstawowy wymagany poziom wykształcenia, cechy osobowościowe i zdrowie fizyczne);
- wstępne szkolenie oraz zaświadczenie o zdobytych kompetencjach i umiejętnościach, staż zawodowy;
- szkolenia i egzaminy okresowe aktualizujące posiadaną wiedzę i umiejętności;
- sprawdziany umiejętności, egzaminy kwalifikacyjne w razie potrzeby;
- egzaminy weryfikacyjne, autoryzacja na stanowisku pracy;
- szkolenia instruktażowe, w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem dla pracowników bezpośrednio zajmujących się wdrażaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, dla osób odpowiedzialnych za procesy związane z bezpieczeństwem.

System zarządzania kompetencjami stosowany w przedsiębiorstwie jest zgodny z:

- krajowymi wymogami, które wdrażają lub rozwijają odpowiednie części TSI w przepisach krajowych;
- krajowymi wymogami dotyczącymi elementów nieobjętych lub nie regulowanych w TSI;

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	44 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

➤ wewnętrznymi i zewnętrznymi regulacjami i zasadami w zakresie kwalifikacji personelu.

W celu utrzymania poziomu wymaganego do bezpiecznego wykonywania wszystkich zadań stosowane są procedury służące do zapewnienia aktualizowania/odświeżania wymaganej wiedzy, umiejętności i zdolności (psychicznej i fizycznej) pracowników.

Dla stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem opracowany został taryfikator kompetencji, który zawiera podstawowe wymagania prawne i dodatkowe wymagania Spółki związane z bezpieczeństwem. Taryfikator jest zgodny z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.) oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46).

Wymagania stawiane pracownikom bezpośrednio związanymi z procesem przewozu w tym egzaminy zawarte są w procedurze P/09 Zarządzanie zasobami ludzkimi.

Wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i prowadzeniem pojazdów kolejowych są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzących pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.) oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46)

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/09** – „Zarządzanie zasobami ludzkimi”.

## **6. Zaangażowanie pracowników**

INTER CARGO Sp. z o.o. dąży do wzrostu zaangażowania pracowników we wdrażaniu, rozwijaniu i doskonaleniu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, poprzez aktywny udział pracowników w procesie jego wdrażania, oraz monitorowania funkcjonowania, jak również zapewnia stały dostęp zainteresowanych pracowników do wszelkich niezbędnych dokumentów w zakresie bezpieczeństwa.

W przedsiębiorstwie stosowane są procedury zapewniające pracownikom możliwość składania wniosków, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa oraz dotyczących pracowników. W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem istnieją procedury zapewniające dokumentowanie ustaleń dotyczących udziału pracowników. Wzrost zaangażowania jak również zadowolenia pracowników poprzez ich aktywny udział w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem jest podstawowym elementem rozwoju kultury bezpieczeństwa, zdobywania zaufania pracowników oraz zachęcania do współpracy.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	45 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

W celu podnoszenia satysfakcji pracowników INTER CARGO Sp. z o.o. planuje stały rozwój swoich pracowników, poprzez systematyczne szkolenia i stałe podnoszenia ich kompetencji oraz zwiększanie możliwości wpływania na doskonalenie systemu.

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/09** – „Zarządzanie zasobami ludzkimi”.

**Procedura P/12** – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”.

#### **6.1. Komunikacja zewnętrzna i wewnętrzna**

W celu zapewnienia właściwej wymiany, przechowywania oraz archiwizowania informacji dotyczących bezpieczeństwa w organizacji i poza nią opracowano stosowne procedury. Wszystkie niezbędne informacje związane z bezpieczeństwem są identyfikowalne zachowanie, kompletne, archiwizowane i dostępne w razie potrzeby.

W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem stosowane są też odpowiednie procedury zapewniające pracownikom dostęp do wszystkich właściwych informacji dotyczących bezpieczeństwa, a także informacje o codziennej działalności. Wszyscy zainteresowani pracownicy mają zapewniony dostęp do dokumentów i informacji. Stosowany jest proces informacyjny umożliwiający wszystkim pracownikom zajmującym się procesami związanymi z bezpieczeństwem uzyskanie odpowiednich dokumentów oraz zlokalizowanie i odszukanie tych elementów, których potrzebują. Istnieje procedura zapewniająca przekazywanie informacji o Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem personelowi (kierownictwu i pracownikom wykonującym zadania istotne dla bezpieczeństwa) oraz informowanie pozostałych pracowników o istnieniu i celach systemu.

Ustalono odpowiednie zasady przekazywania informacji między przedsiębiorstwami kolejowymi (przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic, producenci kolejowi, zakłady naprawcze taboru kolejowego). Wymiana informacji pomiędzy podmiotami rynku kolejowego, odbywa się na podstawie umów, notatek służbowych, spotkań branżowych itp.

Proces wymiany informacji zawarty jest również w wszystkich procedurach SMS, w tym bezpośrednio związanych z:

- wykonywaniem przewozu;
- utrzymaniem taboru;
- doborem dostawców;
- audytami i kontrolą;
- raportowaniem wskaźników bezpieczeństwa;
- postępowaniem w trakcie i po wystąpieniu zdarzenia.

Szczegółowe modele wymiany informacji w zależności od odbiorcy zawarte są w procedurach:

1. Urząd Transportu Kolejowego – P/01, P/02, P/13, P/15, P/18
2. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych - P/08, P/14, P/15
3. Zarządcy Infrastruktury – P/05, P/12, P/15

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	46 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

4. Przewoźnicy Kolejowi – P/05, P/12, P/15
5. Dostawcy – P/01, P/03, P/05, P/12
6. Pracownicy Spółki – P/01, P/03, P/04, P/05, P/07, P/09, P/12
7. PIP – P/12
8. GUS - P/12
9. Straż pożarna, Policja – P/15

**Dokumenty związane:**

**Procedura P/12** – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”.

**6.2. Spełnienie wymagań prawnych**

Opracowane przez INTER CARGO Sp. z o.o. procedury opisujące zidentyfikowane procesy związane z bezpieczeństwem:

- służą zapewnieniu zgodności z ramami prawnymi i są aktualizowane w celu uwzględnienia wszelkich zmian lub dodatków;
- odpowiadają rodzajowi i zakresowi usług wykonywanych przez przedsiębiorstwo;
- odpowiadają właściwym zmianom organizacyjnym.

W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem podejmowane są działania, służące szybkiemu identyfikowaniu, dla każdej kategorii personelu, wymagań zawartych w przepisach UE, TSI, krajowych przepisach bezpieczeństwa i regulacjach wewnętrznych oraz procedurach.

INTER CARGO Sp. z o.o. stosuje procedurę służącą do szybkiego reagowania na zmiany przepisów prawa i dostosowywania do nich regulacji wewnętrznych.

Dla celów właściwego utrzymania pojazdów kolejowych INTER CARGO Sp. z o.o. zapewnia zgodność ze wszystkimi przepisami prawa i odpowiednimi specyfikacjami, standardami i wymogami w całym, wieloletnim cyklu eksploatacji taboru.

W przedsiębiorstwie opracowano również stosowne procedury służące do określenia wszystkich niezbędnych wymogów bezpieczeństwa, odpowiadających rodzajowi i zakresowi działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwo, oraz służące do zapewnienia aktualizacji i wykonania tych wymogów.

W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem stosuje się procedury, służące do monitorowania procesu wdrażania wszystkich niezbędnych wymogów bezpieczeństwa i procedury służące do wykonywania działań naprawczych, a w razie potrzeby, dla zapewnienia zgodności systemu kolejowego ze standardami i innymi przewidzianymi

warunkami w całym cyklu życiowym taboru i okresie działalności.

**Dokumenty związane:**

**Procedura P/12** – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”.

**Procedura P/03** – „Utrzymanie sprawności taboru”.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	47 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

### 6.3. Nadzór nad dokumentacją Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

Bezpośredni nadzór nad dokumentacją dotyczącą bezpieczeństwa pełni Pełnomocnik Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem stosowane są odpowiednie procedury zapewniające dokładne, kompletne, odpowiednio zaktualizowane i należyście udokumentowane informacje w zakresie bezpieczeństwa. INTER CARGO Sp. z o.o. posiada i stosuje procedury w celu skutecznego i terminowego zarządzania wszystkimi właściwymi informacjami, które należy zgromadzić w celu przedstawienia rocznego raportu dotyczącego bezpieczeństwa.

INTER CARGO Sp. z o.o. opracowała procedurę nadzoru nad dokumentacją bezpieczeństwa służącą do:

- otrzymywania, zbierania, ewidencji i przechowywania / archiwizowania odpowiedniej dokumentacji/ informacji w postaci papierowej lub w innej postaci/ na innych nośnikach informacji,
- formatowania, tworzenia, dystrybucji i kontrolowania zmian dokumentacji dotyczącej bezpieczeństwa,
- zapewnienia, aby pracownicy otrzymywali na bieżąco wszystkie odpowiednie i aktualne dokumenty i podejmowali działania w związku z tymi informacjami w razie potrzeby.

Stosowana w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem dokumentacja oraz wszelkie przepisy i procedury opracowane są tak, aby zapewniały spójność i zrozumiałość języka oraz treści.

Dokumentacja SMS przechowywana jest u Pełnomocnika Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, na nośnikach elektronicznych jak i w formie papierowej. Procedury zostały udostępnione wszystkim pracownikom w formie elektronicznej za pośrednictwem dysku wspólnego.

W przypadku prowadzenia dokumentacji w formie elektronicznej, zapisy które podlegają rejestracji po ich ostatecznym zatwierdzeniu, zostają rejestrowane jako pliki, które nie mogą już podlegać dalszej edycji, a następnie są odpowiednio archiwizowane.

Dokumenty dotyczące bezpieczeństwa są przechowywane w sposób zapewniający dostęp do nich dla osób realizujących czynności z nich wynikające. Dokumentacja dotycząca bezpieczeństwa jest zabezpieczona przed utratą bądź zniszczeniem.

Kierownik komórki organizacyjnej po przyjęciu dokumentu dotyczącego systemu i/lub jego części, zapoznaje się jego treścią. Następnie przeprowadza szkolenie podległego personelu dotyczące poznania stosowanych przez daną komórkę zasad postępowania. Rodzaj i formę szkolenia określa Kierownik danej komórki. Po zapoznaniu się z dokumentami systemu pracownicy stosują zasady w nich określone.

Zmiany w dokumentach systemu wprowadzane są w oparciu o pisemne wnioski składane do Pełnomocnika Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, który przekazuje je do zaopiniowania pod względem merytorycznym liderowi procesowi, a następnie kierownikom odpowiednich komórek organizacyjnych Spółki. Tak zaopiniowany wniosek Pełnomocnik Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przedstawia do decyzji Prezesa Zarządu.

W przypadku dokonania zmiany w dokumentacji SMS, Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przesyła nową wersję dokumentacji z naniesionymi zmianami do Prezesa UTK, wraz z informacją, czy zmiana została uznana za „znaczącą” w rozumieniu Rozporządzenia Wykonawczego Komisji

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	48 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

(UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. oraz czy wpływa ona na poziom bezpieczeństwa całego systemu kolejowego.

W przypadku dokonania zmian w SMS dotyczących organizacji, rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych - zgodnie z art. 18b ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727, z późn. zm.), INTER CARGO Sp. z o.o. powiadamia bezzwłocznie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

W komórce organizacyjnej przechowywane są tylko aktualne dokumenty.

Nieaktualne dokumenty w formie papierowej są umieszczane w archiwum z adnotacją „nieaktualne”. Rozpowszechniający posiada w formie elektronicznej wszystkie poprzednie wydania dokumentów zabezpieczone przed przypadkowym wykorzystaniem.

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/11** – „Nadzór nad dokumentami i zapisami SMS”.

**Procedura P/12** – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”.

#### **6.4. Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia.**

INTER CARGO Sp. z o.o. posiada i stosuje system przekazywania informacji wszelkich zagrożeniach, błędach, niebezpiecznych zdarzeniach i sytuacjach. Na podstawie tych informacji tworzony jest dokument „Rejestr zagrożeń i ocena ryzyka metodą FMEA”. Informacje o zagrożeniach, niebezpiecznych zdarzeniach lub sytuacjach są przekazywane na pouczeniach okresowych lub doraźnych. Dokument „Rejestr zagrożeń i ocena ryzyka metodą FMEA” jest udostępniany wszystkim zainteresowanym i/lub zaangażowanym pracownikom oraz jeżeli to konieczne — wszystkim zainteresowanym stronom.

W sytuacji wystąpienia zdarzenia kolejowego z udziałem pojazdów kolejowych lub personelu INTER CARGO Sp. z o.o. postępuje zgodnie z postanowieniami „IC-9 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych” oraz regulacjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury.

Personel, którego bezpośrednio lub pośrednio dotyczą przypadki związane z bezpieczeństwem, aktywnie uczestniczy w procesie rozwiązywania problemów w celu znalezienia i opracowania środków zapobiegawczych.

W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem stosowana jest odpowiednia procedura (P/15) oraz wyznaczone są kompetentne osoby w celu zapewnienia:

- zgłaszania, badania i analizowania wypadków i incydentów oraz zagrożeń;
- przekazywania organom krajowym, zgodnie z właściwymi przepisami, informacji o wszelkich zdarzeniach kolejowych;
- wykonania oraz egzekwowania zaleceń krajowych organów bezpieczeństwa i krajowych organów dochodzeniowych wynikających z sektorowych/wewnętrznych dochodzeń;
- oceny i w stosownym przypadku uwzględnienia odpowiednich sprawozdań/informacji pochodzących od innych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.



<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	49 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki uwzględniono również działania i procesy zapewniające, aby:

- właściwe informacje o przyczynach wszelkich zdarzeń, które miały miejsce oraz o zagrożeniach wykorzystywano przy poznawaniu i przyjmowaniu środków naprawczych w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa;
- procedury dochodzeniowe uwzględniały skutki działalności innych uczestników systemu kolejowego - przedsiębiorstw kolejowych/zarządców infrastruktury;
- przydzielano zasoby i organizowano szkolenia dla członków komisji kolejowych oraz odpowiednich pracowników w celach dochodzeniowych.

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/07** – „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”.

**Procedura P/13** – „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”.

**Procedura P/15**– „Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia”.

#### **6.5. Plany postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia**

INTER CARGO Sp. z o.o. opracowała procedurę przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia. W zależności od zidentyfikowanych zagrożeń plany postępowania na wypadek zaistnienia niebezpieczeństwa określają i wyszczególniają różne rodzaje i poziomy (krytyczne, niekrytyczne itd.)

niebezpieczeństwa, które mogą się pojawić.

W planach wyszczególnione są działania, powiadomienia i informacje w razie niebezpieczeństwa, w tym między innymi szybki kontakt ze służbami ratunkowymi oraz przekazanie służbom ratunkowym wszystkich właściwych informacji potrzebnych do wcześniejszego przygotowania się do akcji ratunkowej oraz potrzebnych na miejscu zdarzenia. Ponadto stosowane są procedury w celu jak najszybszego przywrócenia normalnych warunków działalności.

Dla każdego rodzaju niebezpieczeństwa plan określa:

- odpowiednie zainteresowane lub zaangażowane strony/osoby;
- połączenia z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury i władzami publicznymi;
- informacje o działaniach i czynnościach podejmowanych w razie niebezpieczeństwa;
- procedury stosowane w zależności od rodzaju niebezpieczeństwa.

Jeśli to konieczne plany są okresowo poddawane ocenie oraz testowane wspólnie ze stronami trzecimi w celu szkolenia personelu, sprawdzania procedur alarmowych, rozpoznania słabych punktów i sposobu postępowania w potencjalnych sytuacjach zagrożenia.

W przypadku stwierdzenia, że w planach występują ogniwa zawodne lub utrata aktualności zapisów:

- określono połączenia rezerwowe z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury i stronami trzecimi i jednoznacznie przydzielono obowiązki kompetentnemu personelowi;

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	50 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

- wskazano pracowników i osoby kompetentne do podejmowania decyzji w skali spółki, z którymi można natychmiast się skontaktować, aby określić skuteczne przeciwdziałanie wobec stwierdzonych zagrożeń i niebezpieczeństwa.

W Inter Cargo Sp. z o.o. obowiązują:

1. Plany postępowania na wypadek zaistnienia niebezpieczeństwa obowiązujące na terenie zarządcy infrastruktury, z których tras korzysta Spółka, wynikające z regulaminów przydzielania tras:
  - postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej;
  - postępowanie w razie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego.
2. Plany postępowania wynikające z instrukcji wewnętrznych zarządcy infrastruktury, z których tras korzysta Spółka określone w:
  - Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów w transporcie kolejowym;
  - Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.
3. Plany postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia określone w instrukcjach wewnętrznych i procedurach przewoźnika kolejowego Inter Cargo:
  - Instrukcji dla maszynisty pojazdu kolejowego procedury i plany postępowania w sytuacjach szczególnych podczas prowadzenia pociągu;
  - Instrukcji IC-2 obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych procedury postępowania w przypadku uszkodzeń i zakłóceń w działaniu hamulców;
  - określone w Instrukcji IC-4 Zasady postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych zasady postępowania w razie wypadku, awarii lub incydentu na liniach kolejowych;
  - Procedura P/15 Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia i schemat powiadamiania.
  - Instrukcja IC-9 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów w transporcie kolejowym.
4. Procedury postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR).

W przypadku zaistnienia lub ujawnienia nowych zagrożeń i niebezpieczeństw, które dotychczas nie występowały w działalności Spółki, zagrożenia te są odnotowywane w dokumencie „Rejestr zagrożeń i ocena ryzyka metodą FMEA”, o którym mowa w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/14** – „Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia”.

**Procedura P/15** – „Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia”.

Instrukcje wewnętrzne Inter Cargo Sp. z o.o.;

Instrukcje i regulaminy zarządców Infrastruktury.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	51 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

### **6.6. Audyty bezpieczeństwa**

INTER CARGO Sp. z o.o. przeprowadza wewnętrzne i zewnętrzne audyty bezpieczeństwa w celu przeglądu spełniania warunków Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i sprawdzenia jego ciągłej skuteczności, np. czy procedury opisane w systemie zapewniają zgodność działań przedsiębiorstwa z odpowiednimi wymaganiami oraz czy dostawcy, którzy realizują dostawy i usługi dla INTER CARGO Sp. z o.o. spełniają wymagania w zakresie bezpieczeństwa.

INTER CARGO Sp. z o.o. w IV kwartale każdego roku planuje terminy przeprowadzania wewnętrznych audytów, opracowuje harmonogram audytów na następny rok. Zgodnie z przyjętymi normami w INTER CARGO Sp. z o.o., ilość audytów wewnętrznych nie może być mniejsza niż 1 w roku i musi obejmować wszystkie procesy i procedury związane z bezpieczeństwem. Ilość audytów zewnętrznych wykonywanych u dostawców materiałów i części zamiennych do taboru oraz usług naprawczych jest określona w prowadzonym przez Pełnomocnika Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem ramowym planie audytów.

Pracownicy odpowiedzialni za przeprowadzanie audytów (audytorzy) mają odpowiednie umiejętności, kompetencje i doświadczenie w aspekcie objętym zakresem audytu.

Audyty bezpieczeństwa przeprowadzane są bezstronnie i niezależnie. Audytorzy są niezależni od komórki organizacyjnej poddawanej audytowi. Podejmowane są również działania w celu zapobiegania konfliktom interesów między stroną oceniającą, a poddawaną ocenie.

INTER CARGO Sp. z o.o. posiada procedurę służącą do wyboru i doboru Audytorów, analizy i oceny wyników z audytów, proponowania i wykonywania konkretnych działań/środków naprawczych, sprawdzania skuteczności wcześniejszych środków / działań.

Wyniki audytów wewnętrznych przekazywane są Kierownictwu Spółki, które ponosi całościową odpowiedzialność za wprowadzenie zmian do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Wyniki audytów bezpieczeństwa oraz kontroli są punktem wyjścia dla podjęcia działań korygujących i/lub zapobiegawczych, oraz gdy to wskazane są też źródłem zapisów do rejestrów zagrożeń. Stanowią również ważny element materiałów służących za podstawę do opracowania programu poprawy bezpieczeństwa.

Częstotliwość i zakres audytów określane są w planie audytów na bieżący rok kalendarzowy zgodnie z procedurą P/16.

Audytorami wewnętrznymi mogą być pracownicy INTER CARGO Sp. z o.o. przeszkoleni i legitymujący się stosownymi zaświadczeniami o ukończeniu szkolenia audytorów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem lub osoby o odpowiednich kwalifikacjach z zewnątrz.

Przewiduje się również możliwość wystąpienia przeprowadzania audytów zewnętrznych, prowadzonych np. przez upoważnionych pracowników UTK – według odrębnych regulacji.

Stwierdzone podczas audytu bezpieczeństwa niezgodności krytyczne odnotowywane są w dokumencie „Rejestr zagrożeń”, o którym mowa w Rozporządzeniu 402/2013.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	52 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

**Dokumenty związane:**

**Procedura P/16** – „Audyty bezpieczeństwa”.

**Procedura P/08** – „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”.

**6.7. Nadzór i kontrola**

Dzięki określonej cyklowi kontroli (harmonogram kontroli) na wszystkich poziomach organizacji i nad wszystkimi przydzielonymi aspektami działalności możliwe jest rozpoznanie przez przedsiębiorstwo niezgodności

w procesach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i wprowadzanie działań zapobiegawczych lub korygujących.

INTER CARGO Sp. z o.o. nie tylko dąży do zapewnienia bezpieczeństwa w swojej organizacji, ale także wykonuje zobowiązania i stosuje przepisy prawne w celu zwiększenia bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Kontrole prowadzone są przez wyznaczonych i upoważnionych pracowników posiadających stosowną wykształcenie, 5-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie przeprowadzanych kontroli oraz stosowną wiedzę, doświadczenie i kwalifikacje. Są to:

- pracownicy nadzoru (kierownicy komórek organizacyjnych spółki) zobowiązani w ramach realizowanego zakresu zadań do wykonywania kontroli w zarządzanym obszarze;
- wyznaczeni i upoważnieni pracownicy realizujący oprócz innych obowiązków, kontrole w zakresie i obszarze specjalnie określonym (Inspektor ds. BHP, doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, Pełnomocnik Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz podlegli mu pracownicy);
- kontrolerzy realizujący wyłącznie zadania z zakresu kontroli oraz kontroli i szkolenia (maszyniści, instruktorzy, kontrolerzy).

We wszystkich działaniach i na wszystkich szczeblach odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa pracują osoby, których obowiązki wykonywane są stale – dla utrzymania bezpieczeństwa ruchu kolejowego (tj. dyżury, ciągłość pracy i zastępstwa).

INTER CARGO Sp. z o.o. w sposób ciągły prowadzi monitoring prawidłowości działań, i interweniuje w razie nieprawidłowego wykonywania zadań. Stosowane są procedury w celu połączenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem z innymi działaniami związanymi z zarządzaniem. Stosowane są procedury – przewidziane Kodeksem pracy, wyciągania konsekwencji w stosunku do osób wykonujących niewłaściwie obowiązki w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

INTER CARGO Sp. z o.o. zapewnia, iż kompetencje oraz narzędzia do wykonywania zadań w zakresie bezpieczeństwa przydzielane są odpowiednio do nałożonych zadań.

Częstotliwość, podmiot i przedmiot oraz zakres kontroli określone są w planie kontroli na bieżący rok kalendarzowy zgodnie z procedurą P/17. INTER CARGO Sp. z o.o. deklaruje przeprowadzenie minimum po 1 kontroli w kwartale.

Wyniki kontroli wewnętrznych realizowanych przez pracowników INTER CARGO Sp. z o.o., jak i kontroli zewnętrznych są punktem wyjścia dla podjęcia działań korygujących i/lub zapobiegawczych oraz gdy to

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	53 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

wskazane są źródłem zapisów do rejestru zagrożeń. Stanowią również ważny element materiałów służących za podstawę do opracowania Programu Poprawy Bezpieczeństwa.

Przewiduje się również możliwość wystąpienia przeprowadzania kontroli zewnętrznych prowadzonych przez podmioty/organy zewnętrzne, np. przez upoważnionych pracowników UTK – według odrębnych regulacji.

Stwierdzone podczas kontroli niezgodności mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, odnotowywane są w dokumencie „Rejestr zagrożeń”, o którym mowa w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

#### **Dokumenty związane:**

**Procedura P/08** – „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”.

**Procedura P/17** – „Kontrola”.

#### **6.8. Kwalifikacja dostawców i podwykonawców**

W działaniach podejmowanych dla wyboru dostawców (usług i towarów), INTER CARGO Sp. z o.o. kieruje się zarówno posiadanym doświadczeniem i znajomością rynku kolejowego, jak i informacjami o posiadanych przez potencjalnych kontrahentów certyfikatach i świadectwach, opiniami uzyskiwanymi od innych odbiorców usług/towarów w tym też za pomocą internetu.

Wpisanie kontrahenta na listę kwalifikowanych dostawców może mieć miejsce dopiero po zrealizowaniu z wynikiem pozytywnym wszystkich działań określonych stosownymi procedurami lub po przeprowadzeniu audytu dostawcy.

Spółka INTER CARGO przyjęła zasadę, że na listę kwalifikowanych dostawców, bez przeprowadzania u nich audytu dostawcy, wpisuje podmioty posiadające autoryzacje, certyfikaty i świadectwa bezpieczeństwa oraz certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wymóg audytowania nie dotyczy również dostawców uznanych na rynkach krajowych i międzynarodowych jako solidni partnerzy cieszący się nieposzlakowaną opinią na rynku kolejowym w dziedzinie świadczenia usług i produkcji.

Na wypadek konieczności dokonania awaryjnego zakupu materiału, części lub usługi od dostawcy nie figurującego na liście kwalifikowanych dostawców opracowana jest procedura zapewniająca sprawdzenie spełniania warunków bezpieczeństwa (pkt. 4a procedury oceny dostawców)

Obowiązki i zadania w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego są wyraźnie określone, znane i przydzielone wykonawcom oraz innym zainteresowanym stronom. INTER CARGO Sp. z o.o. podejmuje działania zmierzające do zapewnienia identyfikacji odpowiedniej dokumentacji i zawarcia umów, zawierających zapisy wskazane w/w wymogach, normach itp.

Spółka INTER CARGO Sp. z o.o. w przypadku negatywnej oceny dostawcy podczas przeprowadzonej rocznej ocenie wszystkich dostawców usuwa przedmiotowego dostawcę z listy kwalifikowanych dostawców. Przywrócenie dostawcy na listę kwalifikowanych dostawców możliwe jest dopiero po przeprowadzonym z wynikiem pozytywnym audycie mającym na celu zweryfikowanie w/w oceny.

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	54 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

Przedmiotowe audyty mają na celu maksymalizację poziomu bezpieczeństwa kolejowego oraz sprawdzenie potencjału wykonania, właściwości stosowanych materiałów, narzędzi i części zamiennych.

**Dokumenty związane:**

**Procedura P/03** – „Utrzymanie sprawności taboru”.

**Procedura P/04** – „Ocena dostawców”.

**Procedura P/16** – „Audyty bezpieczeństwa”.

**Procedura P/17** – „Kontrole”.

**6.9. Ciągłe doskonalenie**

INTER CARGO Sp. z o.o. stosuje procedury zapewniające ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Obejmują one okresowe –raz do roku - przeglądy Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, a ich wyniki stanowią punkt wyjścia do doskonalenia systemu. Stosowane są procedury w celu określenia ustaleń

w zakresie monitorowania i analizy odpowiednich danych dotyczących bezpieczeństwa. Ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem obejmuje wszystkie odpowiednie etapy Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w przedsiębiorstwie, tzn.:

- planowanie działań zapobiegawczych/korygujących;
- wdrażanie tych działań na odpowiednią skalę;
- ocenę/monitorowanie/weryfikację skuteczności tych działań;
- wykonywanie, przegląd i weryfikację planów.
- przegląd zarządzania;
- program poprawy bezpieczeństwa.

Stosowane są procedury sposobów usunięcia rozpoznanych uchybień/niezgodności jak również stosowane są procedury w celu opisanie wdrożenia zmian w zakresie bezpieczeństwa i działań w następstwie wniosków.

**Dokumenty związane:**

**Procedura P/01**– „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”.

**Procedura P/08** – „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”

**Procedura P/10** – „Przegląd zarządzania”.

**Procedura P/13** – „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”

**Procedura P/18** – „Monitorowanie bezpieczeństwa”.

**7. Program Poprawy Bezpieczeństwa.**

**Program Poprawy Bezpieczeństwa** w INTER CARGO Sp. z o.o. opracowany jest na podstawie wytycznych Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 328).

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	55 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

Program Poprawy Bezpieczeństwa jest kompleksowym opracowaniem zawierającym cele bezpieczeństwa sposoby ich realizacji, jak też ilościowe i jakościowe parametry określonego poziomu bezpieczeństwa oraz sposoby przekazania informacji o programie pracownikom INTER CARGO Sp. z o.o. Wdrożenie PPB ma zapewnić zarówno wzrost poziomu bezpieczeństwa realizowanych przewozów, jak również wzrost poziomu bezpieczeństwa pracowników i innych uczestników ruchu kolejowego, oraz faktycznie wpłynąć na poprawę stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego, w którym funkcjonuje INTER CARGO Sp. z o.o. Pracownicy winni zostać zapoznani z PPB do dnia 30 stycznia.

Program Poprawy Bezpieczeństwa przedstawiany jest corocznie Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego wraz z rocznym „Raportem w sprawie bezpieczeństwa” – stosownie do wymogów określonych w § 5 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

Program Poprawy Bezpieczeństwa opisany jest szczegółowo w procedurze P/01 „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”.

INTER CARGO Sp. z o.o. dopuszcza możliwość wprowadzania zmian w ciągu całego roku w PPB w przypadku ujawnienia nowych zagrożeń.

W zależności od zakresu zagadnień, jak też osób/komórek wyznaczonych w PPB przyjęto następujące sposoby powiadamiania:

- Cały PPB jest ciągle dostępny dla wszystkich pracowników w biurze GS;
- Cele wynikające z PPB są wywieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Spółki,
- Całość programu i jego bieżąca realizacja stanowi jeden ze stałych tematów wszystkich pouczeń okresowych.

### **Dokumenty związane**

**Procedura P/01 – „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”.**

Monitorowanie po otrzymaniu Certyfikatu Bezpieczeństwa.

INTER CARGO Sp. z o.o. w pełni realizuje wymogi określone w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320/8 z 17.11.2012 r.), które wpisują się w realizację przez Urząd Transportu Kolejowego (jako krajowy organ bezpieczeństwa) postanowień Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 320/3 z 17.11.2012 r.).

Podstawowe wymogi w zakresie dotyczącym monitorowania po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa przez INTER CARGO Sp. z o.o. - jako przewoźnika kolejowego, zostały określone w strategii oraz planie nadzoru

<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	56 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

opracowanym przez Urząd Transportu Kolejowego – stosownie do wymogów określonych w art. 3 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1077/2012.

INTER CARGO Sp. z o.o. jako przewoźnik kolejowy, w zakresie dotyczącym monitorowania po uzyskaniu certyfikatu bezpieczeństwa, postępuje zgodnie z wytycznymi opublikowanymi przez Urząd Transportu Kolejowego, który stosownie do zapisów zawartych w art. 7 ust. 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1077/2012 ustanawia oraz publikuje kryteria decyzyjne dotyczące metod monitorowania, promowania oraz – w stosownych przypadkach – egzekwowania zachowania zgodności z ramami regulacyjnymi w zakresie bezpieczeństwa.

Dokumentacja „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” zapewnia pełny nadzór nad ryzykiem działalności INTER CARGO Sp. z o.o. jako przewoźnika kolejowego, zarówno ryzyka własnego, ryzyka wspólnego z innymi uczestnikami systemu kolejowego (włącznie z dostawcami) oraz ryzyka pozostałego, w tym społecznego.

Wszyscy pracownicy INTER CARGO Sp. z o.o. zobowiązani są do zgłaszania ujawnionych zagrożeń, które ujmowane są w dokumencie „Rejestr zagrożeń i ocena ryzyka metodą FMEA” oraz poddawane szczegółowej analizie – zgodnie z wymogami określonymi w rozdziale 3.9 „Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” jak również procedurach „P/08 Ocena ryzyka zawodowego” oraz „P/07 Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”. W przypadku zagrożeń występujących w obszarze ryzyka wspólnego, INTER CARGO Sp. z o.o. dokonuje bieżącej wymiany informacji z zainteresowanymi podmiotami, w szczególności z zarządcami infrastruktury kolejowej, innymi przewoźnikami, podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie pojazdów kolejowych i dostawcami – zgodnie z procedurą „P/12 Dostęp, wymiana zarządzanie informacją”.

W przypadku wprowadzania zmian w INTER CARGO Sp. z o.o. postępowanie jest zgodne z wymogami określonymi w rozdziale 3.7 „Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”, procedurą „P/02 Zarządzanie zmianą”, Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L. 121 z dnia 03 maja 2013 r.).

Gdy szacowana wartość ryzyka w procedurze „P/07” przekroczy poziom określony jako dopuszczalny, INTER CARGO Sp. z o.o. przystępuje do opracowania i wdrożenia odpowiednio działań korygujących lub zapobiegawczych – zgodnie z procedurą „P/08 Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami” oraz monitorowania ich skuteczności. Powyższe działania można uznać za odpowiadające wymogom określonym dla „Planów działania” – o których mowa w punktach 4 i 5 Załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1078/2012.

Ponieważ w „Programie poprawy bezpieczeństwa” – o którym mowa w § 4 pkt 1) rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 328), należy bezwzględnie wskazać ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, można uznać, że „Program Poprawy Bezpieczeństwa”, corocznie opracowywany przez INTER CARGO Sp. z o.o., jest tożsamy z „Planem działania” – o którym mowa w punktach 4 i 5 Załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1078/2012. Prawidłowość powyższego podejścia wynika z faktu, iż w trakcie opracowywania „Programu poprawy bezpieczeństwa” (zgodnie z procedurą SMS „P/01 Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”),



<b>INTER CARGO Sp. z o.o.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	57 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

brane są pod uwagę m.in. wyniki okresowej oceny ryzyka zawodowego, technicznego i operacyjnego, jak również wyniki kontroli, audytów oraz wyniki okresowych przeglądów zarządzania.

Ponadto realizacja działań ujętych w „Programie poprawy bezpieczeństwa” podlega monitorowaniu.

Nadmienia się, że w przypadku wystąpienia w ciągu roku kalendarzowego nowego zagrożenia, którego wartość ryzyka przekracza poziom akceptowalny, INTER CARGO Sp. z o.o. może dokonać korekt w „Programie poprawy bezpieczeństwa” polegających na dodaniu nowych działań mających na celu wyeliminowanie

a przynajmniej obniżenie poziomu ryzyka. Ze zmodyfikowanym „Programem poprawy bezpieczeństwa” zapoznani zostaną wszyscy zainteresowani pracownicy w ciągu 30 dni od jego zatwierdzenia. Zmieniony „Program poprawy bezpieczeństwa” (łącznie z wersją pierwotną) przedkłada się Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego wraz z rocznym „Raportem w sprawie bezpieczeństwa”.

„Program poprawy bezpieczeństwa” każdorazowo przesyłany jest Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego wraz z rocznym „Raportem w sprawie bezpieczeństwa”, który zawiera m.in. informacje na temat stopnia realizacji celów przyjętych w „Programie poprawy bezpieczeństwa” w roku poprzednim.

Do podstawowych procedur w dokumentacji SMS, dzięki którym INTER CARGO Sp. z o.o. monitoruje poziom bezpieczeństwa po otrzymaniu „Certyfikatu Bezpieczeństwa” należą również: „P/10 Przegląd zarządzania”, „P/16 Audyty bezpieczeństwa” oraz „P/17 Kontrole”.

W trakcie przeglądu zarządzania analizowane są wszystkie procesy realizowane w Spółce, w tym w szczególności: wyniki okresowej oceny ryzyka, stopień realizacji działań ujętych w „Programie poprawy bezpieczeństwa”, wyniki audytów oraz kontroli (tak wewnętrznych jak i zewnętrznych).

W INTER CARGO Sp. z o.o. przyjmuje się, że odnośnie wyników kontroli podstawowym miernikiem jest liczba ujawnionych nieprawidłowości w stosunku do ogółu zagadnień skontrolowanych. Wartość powyższa nie powinna być wyższa niż: 5% w przypadku nieprawidłowości wymagających podjęcia natychmiastowych działań

zapobiegawczych oraz 10% w przypadku pozostałych nieprawidłowości.

W INTER CARGO Sp. z o.o. przyjmuje się, że odnośnie wyników audytów podstawowymi miernikami są:

- 1) liczba niezgodności w stosunku do ogółu zagadnień audytowanych lub ujętych w liście kontrolnej. Wartość powyższa nie powinna być wyższa niż: 5%,
- 2) liczba spostrzeżeń w stosunku do ogółu zagadnień audytowanych lub ujętych w liście kontrolnej. Wartość powyższa nie powinna być wyższa niż: 7,5%.

Realizując wymogi określone w art. 9 ust. 1 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1078/2012, INTER CARGO Sp. z o.o. w rocznym „Raportie w sprawie bezpieczeństwa” – o którym mowa w art. 9 ust. 4 Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (Dz. Urz. L 164 z dnia 30.04.2004r.), do dnia 30 czerwca przedkłada informację na temat stosowania rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1078/2012, w roku poprzednim.

**Dokumenty związane:**

<b>INTER CARGO Sp. Z O.O.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	58 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

**Procedura P/01**– „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”.

**Procedura P/13** – „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”.

**Procedura P/16** – „Audyty bezpieczeństwa”.

**Procedura P/17** – „Kontrole”.

**Procedura P/18** – „Monitorowanie bezpieczeństwa”.

<b>INTER CARGO Sp. Z O.O.</b>	<b>System Zarządzania Bezpieczeństwem.  Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem</b>	Strona dokumentu	59 z 59
		Data zmiany	30.06.2018
		Zmiana nr	8

## 8. Spis procedur SMS

Lp.	Tytuł Procedury	Symbol Procedury
1	Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa	P/01
2	Zarządzanie zmianą	P/02
3	Utrzymanie sprawności taboru	P/03
4	Ocena dostawców	P/04
5	Realizacja procesu przewozowego	P/05
6	Ocena ryzyka zawodowego	P/06
7	Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego	P/07
8	Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami	P/08
9	Zarządzanie zasobami ludzkimi	P/09
10	Przegląd zarządzania	P/10
11	Nadzór nad dokumentami i zapisami SMS	P/11
12	Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją	P/12
13	Raportowanie i monitorowanie wskaźników bezpieczeństwa	P/13
14	Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia	P/14
15	Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia	P/15
16	Audyty bezpieczeństwa	P/16
17	Kontrole	P/17
18	Monitorowanie bezpieczeństwa	P/18