 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. <i>Przewoźnik Kolejowy</i>	Strona 1 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

DOKUMENTACJA

S M S

SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Przewoźnika Kolejowego

Koleje Śląskie Sp. z o.o.

Zatwierdził Zarząd Spółki

Dnia 30 lipca 2015 rok


WICEPREZES ZARZĄDU

 Dariusz Pękórz

Wiceprezes Zarządu
 ds. Finansowych
 p.o. PREZESA ZARZĄDU


Renata Szczygieł

Katowice, lipiec 2015

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. <i>Przewoźnik Kolejowy</i>	Strona 2 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

utworzony został przez przewoźnika kolejowego


Koleje Śląskie Sp. z o.o.

w celu spełnienia wspólnych wymagań bezpieczeństwa w transporcie kolejowym (CST)
System jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa oraz z międzynarodowymi
wymaganiami Unii Europejskiej dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi
w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), z stosowaniem wspólnych
metod oceny bezpieczeństwa (CSM).


PODSTAWA PRAWNA

System Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym opracowany został na podstawie:

1. Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zmianami),
2. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 roku w sprawie sposobu prowadzenia rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 roku poz. 211 z późniejszymi zmianami).
3. Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem (Dz. U. nr 60, poz. 407, z późn. zm.).
4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. 2010 Nr 142 poz. 952).
5. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 16.08.2004 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. 2004 nr 212 poz. 2152 z późn. zm.).
6. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. z 2011 nr 59 poz. 301 z późn. zm.).
7. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. z 2011 nr 223 poz. 1333).

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 3 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z dnia 12 stycznia 2015 poz. 46).
9. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. nr 66 poz. 349).
10. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 211).
11. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212).
12. Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, uwzględniającego:
 - opinię Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z uwzględnieniem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,
 - wniosek Komisji,
 - opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,
 - opinię Komitetu Regionów,
 - procedurę przewidzianą w art. 251 Traktatu w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 31 lipca 2007 r.
13. Rozporządzenia Komisji (UE) NR 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa. (Dz.U. seria L nr 326 z 10 grudnia 2010 r.).
14. Rozporządzenia KE NR 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 roku w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.
15. 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.
16. Rozporządzenia Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie Komisji nr 352/2009.
17. Wytyczne „Raport w sprawie Bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego/zarządcy infrastruktury”- wersja z 23.04.2014.


 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. <i>Przewoźnik Kolejowy</i>	Strona 4 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

KSIĘGA

SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM


W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Koleje Śląskie Sp. z o.o.


 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 5 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

SPIS TREŚCI:

1. Prezentacja Kolei Śląskich Sp. z o.o.	7
1.1. Dane identyfikacyjne Kolei Śląskich Sp. z o.o.	7
1.2. Ogólny zakres działalności Kolei Śląskich Sp. z o.o.	7
1.3. Zarząd Spółki.....	7
1.4. Struktura zarządzania	7
1.5. Ogólna charakterystyka użytkowanego taboru	7
2. Zakres działań objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem	7
2.1. Zakres prac realizowanych przez Koleje Śląskie Sp. z o.o.	7
2.2. Zakres prac realizowanych przez dostawców	9
3. Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem w Kolejach Śląskich Sp. z o.o.....	10
3.1. Wymagania prawne a system zarządzania bezpieczeństwem	10
3.1.1. Regulacje wewnętrzne.....	10
3.1.2. Elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem	10
3.2. Wymagania ogólne	15
3.3. Cele i Polityka bezpieczeństwa.....	16
3.4. Dokumentacja	19
3.5. Odpowiedzialność i uprawnienia	19
3.6. Program poprawy bezpieczeństwa	22
3.7. Zarządzanie zmianami.....	23
3.8. Utrzymanie sprawności taboru.....	24
3.9. Zarządzanie ryzykiem w systemie zarządzania bezpieczeństwem	27
3.9.1. Ryzyko związane z prowadzoną działalnością Kolei Śląskich Sp. z o.o.	31
3.9.2. Ryzyko wspólne.....	32
3.9.3. Inne rodzaje ryzyka z uwzględnieniem ryzyka społecznego.....	32
3.10. Zarządzanie kompetencjami personelu	33
3.11. Wydawanie świadectwa maszynisty.....	36
3.12. Zaangażowanie i motywowanie pracowników	39
3.13. Komunikacja zewnętrzna i wewnętrzna	40
3.14. Spełnienie wymagań prawnych	42

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 6 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.15. Nadzór nad dokumentacją systemu zarządzania bezpieczeństwem.....	43
3.16. Zdarzenia kolejowe i zagrożenia	44
3.17. Plany postępowania w razie zaistnienia zdarzeń i zagrożeń	46
3.18. Audyty bezpieczeństwa.....	48
3.19. Nadzór i kontrola.....	49
3.20. Kontrola dostawców	51
3.21. Ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem	52
3.22. Organizacja procesu przewozu pasażerów	55
3.23. Organizacja procesu przewozowego realizowanego przez pojazdy oraz drużyny trakcyjne innych licencjonowanych przewoźników kolejowych.....	56
3.24. Pobieranie, analiza, archiwizacja i przechowywanie danych z rejestratorów na pojazdach.....	57
3.25. Plan postępowania przy uruchomieniu Zastępczej Komunikacji Autobusowej w Spółce Koleje Śląskie	58
3.26. Prawa i obowiązki pasażera.....	59
3.27. Przewóz osób niepełnosprawnych	60
3.28. Badanie wielkości potoków podróży	61
4. Definicje i znaczenie stosowanych pojęć.....	63
5. Wykaz procedur.....	67
6. Załącznik nr 1 – schemat organizacyjny Spółki Koleje Śląskie.....	68
7. Załącznik nr 2 - Wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych	69
8. Załącznik nr 3 do Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.....	70
Wykaz regulacji wewnętrznych	70

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 7 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

1. Prezentacja Kolei Śląskich Sp. z o.o.

1.1. Dane identyfikacyjne Kolei Śląskich Sp. z o.o.

Koleje Śląskie Sp. z o.o.

zwane dalej Koleje Śląskie, akronim (VKM) według ERA „KSL”

Ul. Wita Stwosza 7

40-040 Katowice

KRS: 0000357114

NIP: 9542699716

REGON: 241592956

1.2. Ogólny zakres działalności Kolei Śląskich Sp. z o.o.

Koleje Śląskie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zostały powołane na podstawie uchwały Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 17 lutego 2010 roku, celem **zapewnienia usług kolejowego przewozu osób** na poziomie powyżej 200 mln. osobo kilometrów rocznie.

1.3. Zarząd Spółki

Zarząd Spółki jest trzyosobowy.

– Prezes Zarządu

Dariusz Pękosz – Wiceprezes Zarządu

Renata Szczygieł – Wiceprezes Zarządu

1.4. Struktura zarządzania

Schemat struktury organizacyjnej Spółki znajduje się w załączniku nr 1 do Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

1.5. Ogólna charakterystyka użytkowanego taboru


Koleje Śląskie Spółka z o.o. eksploatuje elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe.

Pojazdy użytkowane przez Koleje Śląskie, zostały dopuszczone do eksploatacji w oparciu o świadectwo dopuszczenia typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji oraz świadectwo sprawności technicznej. Wykaz eksploatowanych przez Koleje Śląskie typów pojazdów kolejowych znajduje się w załączniku nr 2 do Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

2. Zakres działań objętych systemem zarządzania bezpieczeństwem

2.1. Zakres prac realizowanych przez Koleje Śląskie Sp. z o.o.

Koleje Śląskie Spółka z o. o. zajmuje się przewozami pasażerskimi. Przedmiotem działalności spółki są licencjonowane kolejowe regionalne przewozy oraz świadczenie usług związanych z przewozem.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 8 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15


Ponadto mając na uwadze wzajemne powiązania pomiędzy dwoma sąsiadującymi krajami tj. Rzeczypospolitą Polską a Republiką Czeską organizatorzy przewozów Województwa śląskiego i Moravskoslezského kraje podjęli działania w celu rozwoju połączeń transgranicznych poprzez planowane uruchomienie bezpośrednich połączeń ze stacji Rybnik/Katowice do stacji Bohumin oraz ze stacji Cieszyn do stacji Frydek Mistek.

W celu realizacji ww. przedsięwzięcia zaplanowano podpisanie Umowy o współpracy pomiędzy Spółką Koleje Śląskie a České dráhy, a.s. , której przedmiotem jest „współpraca w dziedzinie transgranicznych kolejowych przewozów osobowych przy organizacji kolejowych przewozów osobowych na liniach komunikacyjnych Katowice – Rybnik – Bohumín, Racibórz – Bohumín i Frydek Mistek - Cieszyn i z powrotem na przejściu granicznym Chalupki – Bohumín oraz Cieszyn - Český Těšín pomiędzy Republiką Czeską a Rzeczypospolitą Polską”.

W doborze partnera dla realizacji pracy przewozowej w ruchu transgranicznym Spółka Koleje Śląskie przyjęła następujące kryteria oceny:

- Spełnienie przez podmiot wymagań określonych w przepisach prawa dla czynnych przewoźników kolejowych tj. posiadania licencji i certyfikatu bezpieczeństwa w części A i B uprawniających do wykonywania przewozów pasażerskich na terytorium Republiki Czeskiej.
- Zapewnienie przez Partnera przyjęcia odpowiedzialność za pociąg i pasażerów na tej części odcinka granicznego, na którym jako przewoźnik wykonuje przewozy kolejowe.
- Możliwość zapewnienia przez Partnera dostępu do infrastruktury kolejowej na terytorium Republiki Czeskiej
- Możliwość zapewnienia przez Partnera działań związanych z redukcją ryzyka wystąpienia zidentyfikowanych zagrożeń związanych z obsługą przez Spółkę Koleje Śląskie przewozów pasażerskich w ruchu transgranicznym tj. znajomości przez maszynistów przepisów i zasad sygnalizacji kolejowej, uzyskania przez ww. autoryzacji na wskazane linie kolejowe, zapewnienia szkolenia dla maszynistów w celu uzyskania przez nich umiejętności komunikatywnej znajomości języka czeskiego, znajomości regulaminu technicznego stacji Bohumin, zapewnienia radiołączości pociągowej umożliwiającej bezpieczne prowadzenie pociągu.

System zarządzania bezpieczeństwem Spółki obejmuje wszystkie etapy procesu przewozowego oraz procesy wspomagające i koordynujące przewozy. Przewozy są realizowane na podstawie licencji oraz certyfikatu bezpieczeństwa udzielonych przez Prezesa UTK, w oparciu o Roczny Rozkład Jazdy oraz Indywidualne Rozkłady Jazdy.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 9 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Dokumenty związane:

- P/01 Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa
- P/02 Zarządzanie zmianami
- P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów
- P/04 Utrzymanie sprawności taboru
- P/05 Ocena ryzyka zawodowego
- P/06 Ocena ryzyka operacyjnego
- P/07 Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją
- P/08 Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa
- P/09 Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia
- P/10 Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami
- P/11 Zarządzanie personelem
- P/12 Ocena dostawców
- P/13 Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
- P/14 Audyty bezpieczeństwa
- P/15 Kontrole
- P/16 Postępowanie w sytuacji wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej
- P/17 Przegląd zarządzania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
- P/18 Postępowanie w sytuacji wystąpienia zakłócenia, zagrożenia
- P/19 – Monitorowanie wielkości potoków pasażerskich w połączeniach kolejowych obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie
- P/20 - wydawania świadectwa maszynisty w Spółce Koleje Śląskie Sp. z o.o.


Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy (obowiązującego w bieżącym okresie prowadzenia przewozów).

2.2. Zakres prac realizowanych przez dostawców

Poza czynnościami bieżącego monitorowania stanu technicznego pojazdów, wykonywanymi przez pracowników Spółki Koleje Śląskie dla zapewnienia odpowiedniego poziomu obsługi i utrzymania taboru, Spółka korzysta z usług wyspecjalizowanych dostawców zewnętrznych.

Zakres prac realizowanych przez dostawców zewnętrznych obejmuje:

- 2.2.1 dostawę, dzierżawę, wynajem lub leasing pojazdów kolejowych.
- 2.2.2 modernizacje pojazdów kolejowych uwzględniające aktualne wymagania wynikające z dyrektyw ERA i UIC, zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności,
- 2.2.3 zakupy i dostawy elementów, podzespołów niezbędnych w procesie przeglądów, napraw i modernizacji, wykonywanych w Spółce lub w zakładach dostawców,
- 2.2.4 przeglądy P1, P2, P3 poszczególnych typów pojazdów, eksploatowanych przez Koleje Śląskie, przy ścisłym przestrzeganiu cykli przeglądowych i naprawczych określonych w DSU. (proces utrzymania pojazdów, został szczegółowo opisany w pkt. 3.9. niniejszej księgi).

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 10 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- 2.2.5 systematyczne diagnozowanie stanu elementów i podzespołów mających zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- 2.2.6 wykonywanie przewozów w formie komunikacji zastępczej,
- 2.2.7 utrzymanie taboru w należyтым stanie sanitarnym i estetycznym,
- 2.2.8 badania lekarskie i psychotechniczne (wstępne, okresowe, kontrolne) pracowników Spółki, wykonywane przez uprawnione jednostki kolejowej medycyny pracy.
- 2.2.9 przeprowadzanie szkoleń i egzaminów kwalifikacyjnych i okresowych, weryfikujących znajomość zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego i umiejętności pracowników bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Dokumenty związane:

Procedura P/12 – „Ocena dostawców”

Procedura P/14 – „Audyty bezpieczeństwa”

3. Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem w Kolejach Śląskich Sp. z o.o.

3.1. Wymagania prawne a system zarządzania bezpieczeństwem

3.1.1. Regulacje wewnętrzne

Wykaz regulacji wewnętrznych Kolei Śląskich Sp. z o.o. akceptowanych przez Prezesa UTK, opracowanych na podstawie §3 ust.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. (Dz.U. nr.60, poz.407, z późn. zm.) w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, znajduje się w załączniku nr 3 do Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (Księgi SMS).

3.1.2. Elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem

Wszystkie elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem określone w § 4 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz.U. nr.60 poz.407, z późn zm.), ze wskazaniem miejsca odnotowania poszczególnych wymagań w dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem Spółki, zostały zestawione w tabeli 1.


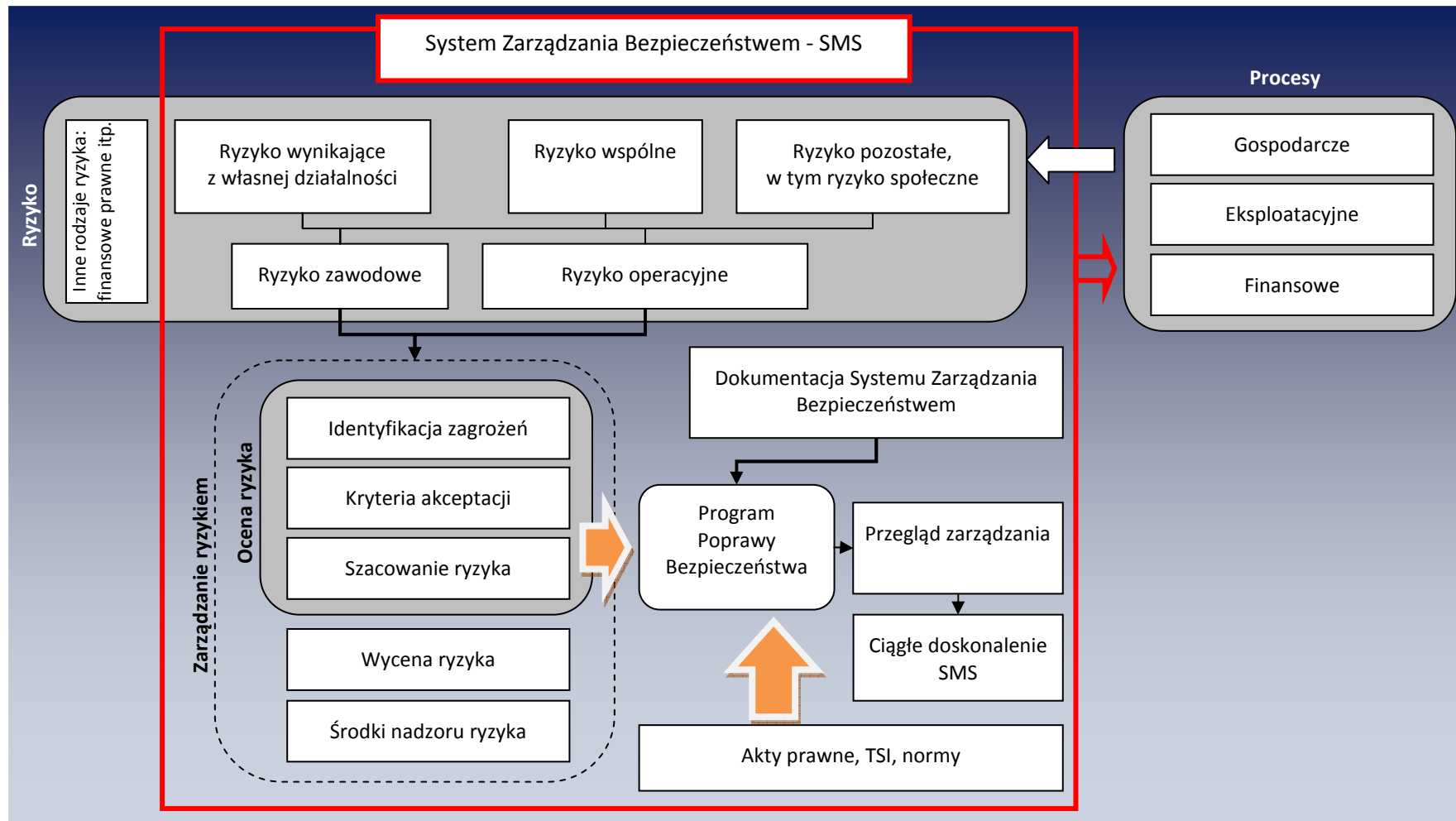
 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 11 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

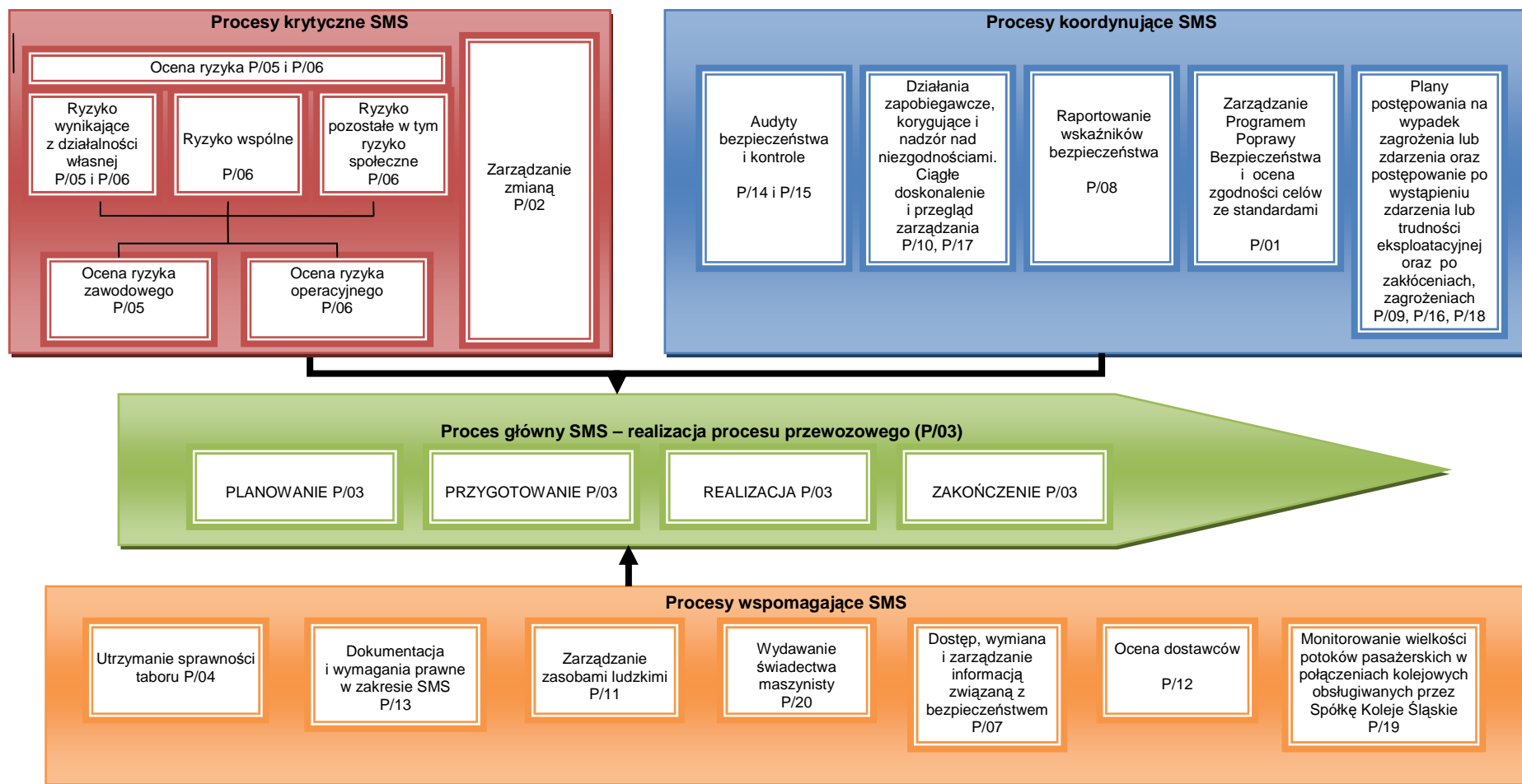
Tabela 1. Elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem

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		3.6
2	Opisy procedur, jakie wdrożono lub należy wdrożyć dla osiągnięcia celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa zapewniających zgodność uzyskanych efektów z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, przepisami krajowymi dotyczącymi bezpieczeństwa i decyzjami Prezesa UTK dotyczącymi bezpieczeństwa;	P/02	P/05 P/06	3.7 3.8
3	Opisy procedur, jakie wdrożono lub należy wdrożyć dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej, urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, na poziomie zgodnym ze standardami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania;	P/03, P/04 P/12	P/06,P/11, P/15	2.1 2.2 3.9
4	Szczegółowe opisy procedur i metod dokonywania oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej, urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych;	P/05, P/06	P/01, P/02,	3.10
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/10,P/1 1, P/17	P/12, P/13	3.18, 3.19, 3.21
6	Systemy i programy szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i pojazdów, zapewniające kwalifikacje pracowników na poziomie gwarantującym właściwe i bezpieczne prowadzenie działalności;	P/11 P/20	P/12	2.2 3.11, 3.12, 3.13
7	Rozwiązania zapewniające prawidłowy dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem 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/07, P/08, P/13 P/19	P/10, P/15, P/16,	3.4, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16
8	Monitorowanie wielkości potoków pasażerskich w połączeniach kolejowych obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie	P/19	P/01, P/03, P/07, P/10	3.28
9	Procedury zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych zakłóceń, zagrożeń, wypadków i incydentów, zapewniające, aby wszystkie były zgłaszane i badane w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych;	P/09, P/16, P/18	P/06,P/07, P/08,P/15	3.17
10	Obowiązujące postanowienia o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem;	P/14, P/15	P/02, P/07, P/10, P/13	3.18, 3.19, 3.20
11	Inne postanowienia wynikające z planów działania systemu alarmowania i informowania o niebezpieczeństwach, w tym wszelkie uzgodnienia z odpowiednimi władzami publicznymi.	P/07,P/0 8,P/09,P/ 16, P/19.		3.12, 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.17

Rysunek 1. Model systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym



Rysunek 2. Mapa procesów





 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 14 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Tabela 2. Powiązanie procesów z dokumentacją systemu zarządzania bezpieczeństwem


LP.	Procesy		Właściciel procesu	Uczestnicy procesu	Odniesienie do dokumentacji SMS
1.	Proces główny	Realizacja procesu przewozowego	TR	TD/TT/TR	<ul style="list-style-type: none"> • Punkty 2.1, 3.22, 3.24 Księgi SMS • Procedura P/01 - Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa • Procedura P/03 - Realizacja procesu przewozu pasażerów • Procedura P/16 - Postępowanie w sytuacji wystąpieniu zagrożenia lub zdarzenia
2.	Proces krytyczny	Analiza ryzyka	NB/ TB	NB/ND TB/NSMS	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.10 Księgi SMS • Procedura P/05 – Ocena ryzyka zawodowego • Procedura P/06 – Ocena ryzyka operacyjnego
3.		Zarządzanie zmianą	TB	TB/TP/TR/ NO/NSMS/ ND	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.8 Księgi SMS • Procedura P/02 – Zarządzanie zmianą
4.	Procesy pomocnicze	Zarządzanie kompetencjami personelu	NP	NP/TR/TT	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.12, 3.13 Księgi SMS • Procedura P/11 – Zarządzanie personelem
5.		Dokumentacja i wymagania prawne w zakresie SMS	TB/NSMS	TB/ Wyznaczeni audytorzy	<ul style="list-style-type: none"> • Księga SMS 3.4, 3.15, 3.16 • Procedura P/13 – Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem • Procedura P/07 – Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją
6.	Procesy wspomagające	Wydawanie świadectwa maszynisty	NP	TR	<ul style="list-style-type: none"> • Księga SMS 3.11 • Procedura P/11 Zarządzanie personelem • Procedura P/20 Wydawanie świadectwa maszynisty
7.		Utrzymanie sprawności taboru i zasobów technicznych	TT	TT/TD	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.9 Księgi SMS • Procedura P/04 – Utrzymanie sprawności taboru
8.		Monitorowanie wielkości potoków pasażerskich w połączeniach kolejowych obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie	NH	TR/TU/TD	<ul style="list-style-type: none"> • Księga SMS punkt 3.29 • Procedura P/19 Monitorowanie wielkości potoków pasażerskich w połączeniach kolejowych obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 15 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

9.		Współpraca z dostawcami	TT	NO/TT/TR/ NP/NT/FZ	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 2.2, 3.21 Księgi SMS • Procedura P/12 – Ocena dostawców
10.		Współpraca z innymi przewoźnikami kolejowymi	TR	TR/TP/TD	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.14 Księgi SMS • Procedura P/07 – Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją
11.		Współpraca z zarządcami infrastruktury	TR	TR/TP/NO/ TD	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.14 Księgi SMS • Procedura P/07 – Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją
12.	Procesy koordynujące	Audyt i kontrola bezpieczeństwa	TB/NSMS	Wyznaczeni audytorzy/ TB/ND	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.19, 3.20 Księgi SMS • Procedura P/14 – Audyty bezpieczeństwa • Procedura P/15 – Kontrole
13.		Działania zapobiegawcze i korygujące	ND/TB	Wyznaczeni audytorzy/ TB	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.22 Księgi SMS • Procedura P/10 – Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami
14.		Zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa i ciągłe doskonalenie i przegląd SMS	TB/NSMS	TB/Komórki ujęte w Programie poprawy bezpieczeństwa/Zarząd	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.6, 3.7, 3.22 Księgi SMS • Procedura P/01 - Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa • Procedura P/17 Przegląd Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
15.		Monitorowanie i raportowanie wskaźników bezpieczeństwa	TB	TB/TT/TD/ NP/ND	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.6, 3.7 Księgi SMS • Procedura P/08 – Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa
16.	Procesy koordynujące	Plany postępowania na wypadek zagrożenia/zdarzenia i postępowanie po wystąpieniu zagrożenia/zdarzenia	TD	TD/ TB/ND/TR/ TT/NO/ND	<ul style="list-style-type: none"> • Punkt 3.15, P/16 Księgi SMS • Procedura P/09 – Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia • Procedura P/17 – Postępowanie w sytuacji wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia • Procedura P/19 – Postępowanie w sytuacji wystąpienia zakłócenia, zagrożenia

3.2. Wymagania ogólne

System zarządzania bezpieczeństwem Spółki KOLEJE ŚLĄSKIE spełnienia wymogi bezpieczeństwa w transporcie kolejowym (CST) i jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa oraz z międzynarodowymi wymaganiami Unii Europejskiej dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), przy stosowaniu odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM). Opis systemu SMS Spółki sklasyfikowano w ujęciu procesowym. Księga SMS zawiera opis stosowanych przez Spółkę procesów, natomiast procedury związane z bezpieczeństwem

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 16 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

w transporcie kolejowym zawierają modele graficzne w formie diagramów, procesów związanych z bezpieczeństwem, które są poddawane okresowym audytom.

Na rysunku 1 przedstawiono model systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Koleje Śląskie zidentyfikowały i zdefiniowały 20 procesów dotyczących bezpieczeństwa, które zostały przedstawione w formie mapy procesów - rysunek 2.

Koleje Śląskie określiły właścicieli i uczestników poszczególnych procesów. Powiązania pomiędzy procesami systemu zarządzania bezpieczeństwem a dokumentacją przedstawia tabela nr 2.

3.3. Cele i Polityka bezpieczeństwa

Cele związane z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym stanowią integralną część celów działalności Spółki Koleje Śląskie i zdefiniowane zostały w dokumencie - „Cele i Polityka Bezpieczeństwa”.

Opracowany przez Koleje Śląskie Sp. z o. o. dokument określa cele społeczne (misję) i strategiczne (wizję) oraz działania dla zapewnienia najwyższego stopnia bezpieczeństwa w realizacji licencjonowanej działalności przewozowej. Głównymi celami działalności Spółki Koleje Śląskie jest:

1. Zapewnienie zbiorowego transportu kolejowego na terenie województwa.
2. Kreowanie pozytywnego wizerunku lokalnej kolei aglomeracyjnej wśród pasażerów i podmiotów zewnętrznych.
3. Rozwój ilościowy i jakościowy posiadanego taboru.
4. Tworzenie spójnego i stabilnego zespołu pracowników firmy.

Misją Kolei Śląskich jest świadczenie najwyższej jakości pasażerskich przewozów kolejowych na terenie województwa śląskiego i przyległych, przy zachowaniu wysokich standardów bezpieczeństwa i wygody użytkowników. Dążeniem Kolei Śląskich jest pełnienie roli wiodącego przewoźnika pasażerskiego w regionie, świadczącego wysokiej jakości usługi, w sposób zapewniający racjonalne gospodarowanie kosztami przy zachowaniu zasad ekonomiki transportu oraz najwyższych standardów bezpieczeństwa


MISJA

Misją Kolei Śląskich Sp. z o. o. jest sprawne (punktualne i szybkie) wykonywanie przewozów pasażerskich, o zadawalającym poziomie komfortu, zgodnie z wymaganiami i potrzebami rynku, przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

WIZJA

Koleje Śląskie Sp. z o. o. dążą do osiągnięcia pozycji lidera na regionalnym rynku przewozów pasażerskich, świadczącego usługi najwyższej jakości o najwyższych standardach bezpieczeństwa.

Zasadnicze tezy polityki bezpieczeństwa Kolei Śląskich odnoszą się zarówno do procesów realizacji przewozów jak również do przestrzegania zasad bhp. Tezy polityki bezpieczeństwa Kolei Śląskich zostały ujęte w formie pisemnego ogłoszenia, które stanowi załącznik do niniejszej Księgi. Z treścią zasad i tez ujętych w opracowaniu „Cele i Polityka Bezpieczeństwa” Spółki, zatwierdzonych przez Zarząd zostaje zaznajomiony każdy pracownik, a jej treść jest umieszczona w miejscach dostępnych i stronach internetowych Spółki.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 17 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

CELE I POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

Koleje Śląskie, jako licencjonowany przewoźnik kolejowy, największą troskę i szczególną uwagę przywiązuje do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa przewozu osób.

Dla uzyskania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa Koleje Śląskie wdrożyły i stosują **System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)** certyfikowany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wyznaczono zasadnicze cele dla poprawy bezpieczeństwa.


1. Priorytetowe kierunki działań Kolei Śląskich obejmują:
 - a) poprawę organizacji pracy i bezwzględne przestrzeganie zasad bezpieczeństwa,
 - b) ciągłe podnoszenie kwalifikacji i systematyczne szkolenie pracowników,
 - c) nadzór nad stanem psychofizycznym pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
 - d) zapewnienie właściwego stanu technicznego taboru poprzez wczesne wykrywanie i diagnozowanie uszkodzeń taboru.
2. Wdrożony do stosowania System Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki Koleje Śląskie podlega ciągłemu monitorowaniu i doskonaleniu.
3. Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem umożliwi spełnienie wymagań określonych w krajowych przepisach bezpieczeństwa kolei oraz zgodność z wydanymi przez Europejską Agencję Kolejową (ERA) technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI), wspólnymi wymaganiami bezpieczeństwa (CST) oraz wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa (CSM), przyjętymi przez Państwa Członkowskie Unii Europejskiej.
4. Zasadniczą cechą działań dla zapewnienia najwyższego stopnia bezpieczeństwa przez Koleje Śląskie, jest **zapobieganie zdarzeniom kolejowym poprzez monitorowanie wszelkich zakłóceń, wczesne wykrywanie oraz ocenę ryzyk i potencjalnych zagrożeń, w ścisłej współpracy z innymi uczestnikami transportu kolejowego, w celu redukcji poziomu ryzyka operacyjnego do poziomu akceptowalnego**. Na podstawie uzyskanych wyników kontroli, audytów oraz wyceny ryzyka, określone są działania zapobiegające niebezpiecznym zdarzeniom kolejowym.
5. Zasadniczymi obszarami troski i działań Spółki Koleje Śląskie są:
 - a) bezpieczeństwo świadczonych usług bez rezygnacji z jakości,
 - b) bezpieczeństwo w trakcie wymiany podróźnych oraz najwyższe bezpieczeństwo pasażerów w trakcie przewozu;
 - c) przestrzeganie praw pasażerów (wg Rozporządzenia WE Nr 1371/2007 z dn. 23.10.2007 r.) poprzez ścisłe przestrzeganie wymogów w zakresie:
 - kompleksowej informacji pasażerskiej;
 - odpowiedzialności przewoźnika wobec pasażerów oraz za bagaż;
 - udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - przewozu rowerów;
 - prawa do składania skarg,
 - zapewnienie zastępczej komunikacji autobusowej w przypadkach awarii lub planowych zmian w rozkładzie jazdy pociągów, przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa przewozu pasażerów.
6. Celem działań Kolei Śląskich jest również:
 - a) Bezpieczeństwo innych podmiotów systemu kolejowego (przewoźników, zarządców infrastruktury, podwykonawców itp.);
 - b) Współpraca z innymi przewoźnikami oraz zarządcami infrastruktury w ramach realizacji wspólnych celów bezpieczeństwa;
 - c) Zadowolający poziom wskaźników bezpieczeństwa;
 - d) Rygorystyczne przestrzeganie krajowych i wewnętrznych regulacji prawnych (norm, przepisów, instrukcji) dot. bezpieczeństwa;
 - e) Stała poprawa bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ciągłe doskonalenie działań w tym zakresie poprzez zapobieganie wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym pracowników i współpracowników Spółki oraz monitorowanie wskaźników bezpieczeństwa;
 - f) Stała identyfikacja zagrożeń bezpieczeństwa oraz wycena ryzyka (zawodowego, operacyjnego) minimalizacja wpływu zagrożeń.
7. Treść niniejszej „Polityki bezpieczeństwa” należy przekazywać do wiadomości i realizacji poprzez okresowe szkolenia i umieszczenie jej treści w miejscach dostępnych dla pracowników Spółki Koleje Śląskie.
8. **Na każdym pracowniku Spółki Koleje Śląskie, bez względu na rodzaj, charakter i miejsce wykonywanej pracy, ciąży obowiązek pełnej znajomości celów niniejszej Polityki i priorytetów bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.**


Tak zdefiniowaną i rozumianą politykę bezpieczeństwa zobowiązujemy się wraz z całą załogą Spółki Koleje Śląskie realizować.

Zarząd Spółki Koleje Śląskie:

WICEPREZES ZARZĄDU

 Dariusz Pękocż

Wiceprezes Zarządu
 ds. Finansowych
 p.o. PREZESA ZARZĄDU

 Renata Szczygieł

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 18 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Cele bezpieczeństwa w Spółce definiowane są na podstawie:

- identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka – stosownie do wymogów określonych w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art.6 ust.3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (do 21.05.2015),
- 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,
- Rozporządzenia Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie Komisji nr 352/2009
- rocznego raportu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- wyników audytów i kontroli,
- rejestru wydarzeń, zdarzeń i zakłóceń,
- rejestru zagrożeń,
- innych informacji związanych z bezpieczeństwem przewozu.

Sposób osiągnięcia przyjętych celów sformułowano w konkretnych zadaniach zawartych w programie poprawy bezpieczeństwa, ze wskazaniem terminów i pracowników odpowiedzialnych za ich realizację.

Efektywność poprawy bezpieczeństwa oceniana jest poprzez:

- wyniki audytów i kontroli wewnętrznych;
- wyniki statystyczne dotyczące zdarzeń kolejowych;
- porównanie i analizę wskaźników bezpieczeństwa;

Prawidłowość i trafność doboru celów bezpieczeństwa jest weryfikowana poprzez stopień poprawy bezpieczeństwa wyrażony zmniejszeniem ilości zagrożeń oraz zdarzeń kolejowych.


Koleje Śląskie Sp. z o.o. stosuje procedury dla ustalenia odpowiednich celów w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z ramami prawnymi, rodzajem, zakresem i odpowiednim ryzykiem. Cele bezpieczeństwa ustalone są na początku każdego roku kalendarzowego.

W celu oceny efektywności działań dla poprawy bezpieczeństwa, Koleje Śląskie Sp. z o.o. dokonuje systematycznej weryfikacji wykonania przyjętych zadań oraz porównuje i analizuje wskaźniki bezpieczeństwa.

Dokumenty związane:

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

Procedura P/08 – „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 19 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.4. Dokumentacja

Dokumentacja Spółki Koleje Śląskie obejmuje dokumenty i zapisy. Dokumentację Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem stanowią:

- księga systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem opisujące procesy związane z kształtowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Ponadto dokumentami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym Spółki Koleje Śląskie są również:

- regulacje wewnętrzne Spółki (instrukcje, uchwały Zarządu, zarządzenia, regulaminy i plany postępowania),
- regulacje zarządcy infrastruktury obowiązujące pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na obszarze infrastruktury tego zarządcy,
- krajowe akty prawne i regulacje wykonawcze dot. bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Poza wyżej wymienionymi dokumentami w skład dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym wchodzi następujące zapisy:

- certyfikaty i świadectwa uprawniające do prowadzenia działalności licencyjnej przewoźnika kolejowego,
- świadectwa uprawniające do użytkowania pojazdów kolejowych eksploatowanych w Spółce,
- dokumentacje utrzymania i eksploatacji pojazdów (DSU, DTR, WTO),
- zapisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, np. takie jak rejestry (zakłóceń, zagrożeń, zdarzeń kolejowych, rejestr pojazdów kolejowych, raporty, statystyki bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, itp.).

Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem podlega procesowi ciągłej aktualizacji. Wprowadzane modyfikacje do dokumentacji koncentrują się głównie na zmianach:

- technicznych - doskonalenie konstrukcji taboru i wprowadzanie pojazdów nowego typu,
- operacyjnych – zmiany zakresu działalności przewozowej i wprowadzanie udogodnień w procedurach obsługi pasażerów,
- organizacyjnych - dostosowywanie do wzrostu zadań i rozwoju struktur Spółki.

Dokumenty związane:


Procedura P/13 – „Nadzór nad dokumentami i zapisami”

Procedura P/07 – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”

3.5. Odpowiedzialność i uprawnienia


Koleje Śląskie Sp. z o.o. wyznaczyły osobę – Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem o wysokich kwalifikacjach i umiejętnościach oraz ze znajomością specyfiki przewozów kolejowych. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem koordynuje działania Zarządu Spółki i komórek wykonawczych w zakresie przestrzegania procedur określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

Do zadań Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem należy:

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 20 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- monitorowanie działań poszczególnych ogniw Spółki w sprawach związanych z bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- wdrażanie, aktualizacja i stałe dostosowywanie systemu zarządzania bezpieczeństwem Spółki do aktualnych wymogów prawnych;
- określanie i rejestrowanie wskaźników bezpieczeństwa oraz monitorowanie ich zmian;
- prowadzenie zbioru źródłowej dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz monitorowanie zmian zgodnie z procedurą P/02 i ich przekazywanie do zainteresowanych komórek;
- opracowanie analiz bezpieczeństwa i rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- przesłanie rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (do końca II kwartału);
- monitorowanie procedur zgłaszania i dokumentowania zdarzeń kolejowych oraz zagrożeń związanych z bezpieczeństwem kolejowym oraz udział w ocenie ryzyka;
- nadzór nad całością prac związanych z opracowaniem, wdrożeniem, monitorowaniem realizacji programu poprawy bezpieczeństwa sporządzanych wg procedury P/01;
- przesłanie programu poprawy bezpieczeństwa do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (do końca II kwartału);
- ocena ryzyka w aspekcie sprawności podzespołów i urządzeń zainstalowanych na taborze Spółki, mających wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego;
- monitorowanie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez pracowników Spółki;
- monitorowanie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez dostawców zewnętrznych współpracujących ze Spółką;
- planowanie i nadzór realizacji wewnętrznych audytów w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym;
- monitorowanie prawidłowości i realizacji wniosków pokontrolnych;
- monitorowanie procesu zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu (kwalifikacje);
- monitorowanie prawidłowości i zakresu doskonalenia zawodowego (szkoleń i egzaminów okresowych Spółki);
- nadzór nad sprawnym wprowadzeniem działań korygujących i zapobiegawczych stosownie do procedury P/10;
- współpraca z odpowiednimi komórkami organizacyjnymi Spółki oraz zarządcy infrastruktury kolejowej i innych przewoźników w zakresie przygotowywania i testowania planów postępowania na wypadek zagrożenia zgodnie z procedurą P/09;
- współpraca z członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- współpraca z Urzędem Transportu Kolejowego.

Wszyscy pracownicy Kolei Śląskich Sp. z o.o. zobowiązani są do znajomości i realizacji zadań wynikających z Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, określonych w dokumentacji SMS Spółki. Decyzją Zarządu każdy pracownik Spółki w ramach szkolenia wstępnego poddany jest przeszkoleniu w zakresie funkcjonowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym i zostaje zaznajomiony z Polityką Bezpieczeństwa i dokumentacją SMS Spółki.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 21 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Pracownicy bezpośrednio i pośrednio związani z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego ponoszą szczególną odpowiedzialność za prawidłową realizację zadań wynikających z funkcjonowania systemu w ramach realizacji procedur P/03, P/04 i P/11.

Do stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego zaliczamy stanowiska:

- kierownik pociągu,
- maszynista,
- rewident,
- manewrowy,
- ustawiacz,
- pomocnik maszynisty.

Do stanowisk pośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego zaliczamy stanowiska:

- dyspozytor,
- konduktor,
- kasjer mobilny,
- mistrz – wykonujący czynności przy utrzymaniu i naprawie taboru,
- mechanik taboru – wykonujący czynności przy utrzymaniu i naprawie taboru,
- elektromonter – wykonujący czynności przy utrzymaniu i naprawie taboru,
- zwrotniczy

Pracownicy zaliczani do ww. grup zobowiązani są do doskonalenia zawodowego tj. do szkoleń i egzaminów okresowych oraz badań lekarskich.


Kierujący działami i komórkami organizacyjnymi Spółki ponoszą odpowiedzialność za prawidłowe wdrożenie działań i nadzór nad realizacją zadań wynikających z Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki.

Stałą troską Zarządu Spółki są działania i zapewnienie warunków, zmierzających do uzyskania odpowiedniego poziomu kompetencji personelu, w stosowaniu i przestrzeganiu zasad wynikających z Dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Szczegółowe zakresy zadań, uprawnień i odpowiedzialności ujęte zostały w formie zestawień tabelarycznych jako pkt 3, we wszystkich procedurach od P/01 – P/20

Dokumenty związane:

- P/01 Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa
- P/02 Zarządzanie zmianami
- P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów
- P/04 Utrzymanie sprawności taboru
- P/05 Ocena ryzyka zawodowego
- P/06 Ocena ryzyka operacyjnego
- P/07 Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją
- P/08 Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa
- P/09 Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 22 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- P/10 Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami
- P/11 Zarządzanie personelem
- P/12 Ocena dostawców
- P/13 Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
- P/14 Audyty bezpieczeństwa
- P/15 Kontrole
- P/16 Postępowanie w sytuacji wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej
- P/17 Przegląd zarządzania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
- P/18 Postępowanie w sytuacji wystąpienia zakłócenia, zagrożenia
- P/19 – Monitorowanie wielkości potoków pasażerskich w połączeniach kolejowych obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie
- P/20 - Wydawania świadectwa maszynisty w Spółce Koleje Śląskie Sp. z o.o.

3.6. Program poprawy bezpieczeństwa

Program poprawy bezpieczeństwa w Kolejach Śląskich Sp. z o.o. jest opracowywany do końca pierwszego kwartału danego roku na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym i tworzony jest w oparciu o informacje zawarte w:

- rejestrze wydarzeń, zdarzeń i zakłóceń,
- rejestrze zagrożeń,
- wnioskach rocznego raportu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- zaleceniach UTK dotyczących profilaktyki bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- wynikach audytów bezpieczeństwa i kontroli z roku poprzedniego,
- protokołach ustaleń końcowych ze zdarzeń kolejowych,
- wynikach analizy i oceny ryzyka zawodowego i operacyjnego za rok poprzedni.


Program poprawy bezpieczeństwa jest opracowaniem przekrojowym, zawierającym cele jakościowe i ilościowe w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i sposoby ich realizacji, ze wskazaniem odpowiedzialności za ich realizację. Program poprawy bezpieczeństwa tworzony jest na dany rok kalendarzowy i zatwierdzany przez Zarząd Spółki. Wdrożenie programu ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa przewożonych osób, ich mienia i innych uczestników systemu transportu kolejowego oraz pracowników Spółki.

Z celami i zadaniami zawartymi w programie poprawy bezpieczeństwa zapoznawani są dowodnie wszyscy pracownicy związani bezpośrednio i pośrednio z bezpieczeństwem przewozów, w terminie do końca kwietnia danego roku w ramach Przeglądu Zarządzania.

Do końca II kwartału danego roku, Koleje Śląskie Sp. z o.o. przesyłają program poprawy bezpieczeństwa wraz z rocznym raportem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Dokumenty związane:

Procedura P/01 - „Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 23 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.7. Zarządzanie zmianami

Sposób wprowadzania zmian do systemu zarządzania bezpieczeństwem Spółka Koleje Śląskie określiła w procedurze P/02. O wprowadzanych zmianach, zgodnie z art. 18b ust. 5 Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r., informowany jest niezwłocznie Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Potrzeba wprowadzania zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem może mieć następujące źródła:

a) wewnętrzne

- 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, operacyjnego i zawodowego oraz pozostałego ryzyka itp.;
- zmiany organizacyjne w Spółce – restrukturyzacja wewnętrzna, modyfikacje zadań poszczególnych komórek organizacyjnych, zmiany w kierownictwie na każdym poziomie, fluktuacje personelu, a także reorganizacja zewnętrzna Spółki (zmiany właścicielskie);
- problemy z zasobami – niedostateczny poziom środków finansowych, ludzi, maszyn, taboru, narzędzi i wyposażenia, pomieszczeń czy czynników energetycznych;
- predyspozycje i zmiany mentalności personelu;
- inne czynniki wewnętrzne powodujące konieczność aktualizacji zapisów w dokumentacji SMS – np. zmiana typu taboru itp.;

b) zewnętrzne


- zmiany rynkowe – pojawienie się usług konkurencyjnych, presja środowisk opiniotwórczych, naciski społeczne lub ze strony lokalnych władz, zmiana wymagań klienta;
- zmiany 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;
- zmiany technologiczne – postęp techniczny, odkrycia naukowe, wprowadzanie nowych narzędzi i technologii;
- zmiany potrzeb rynku - reorganizacje, restrukturyzacje, zmiany właścicieli, fuzje gospodarcze, kłopoty finansowe, powodujące np. redukcje zatrudnienia;
- inne - klęski żywiołowe, ataki terrorystyczne itp.

Po identyfikacji potrzeby wprowadzenia zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem, Spółka określa zakres, komórki i osoby odpowiedzialne zobowiązane do wdrożenia zmian.

Ocena prawidłowości wdrożenia zmian, zostaje dokonana w ramach kontroli i audytów wewnętrznych oraz na podstawie meldunku pracowników zobowiązanych do wprowadzenia zmian, kierowanych do Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Dokumenty związane:

Procedura P/02 – „Zarządzanie zmianami”

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 24 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.8. Utrzymanie sprawności taboru

Przebieg procesu utrzymania sprawności posiadanego taboru Spółka Koleje Śląskie określiła w procedurze P/04 w oparciu o zasoby techniczne będące w dyspozycji Spółki lub systemem zleconym według procedury P/12. Spółka Koleje Śląskie stosuje wspólną metodę oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do monitorowania skuteczności zarządzania bezpieczeństwem systemu kolejowego podczas działań związanych z jego eksploatacją i utrzymaniem oraz poprawą tego systemu.

Celem czynności związanych z utrzymaniem sprawności taboru jest:

- utrzymanie sprawności technicznej taboru,
- monitoring prawidłowości funkcjonowania poszczególnych podzespołów/ części przy jednoczesnym spełnieniu standardów bezpieczeństwa kolejowego,
- przestrzeganie obowiązujących cykli przeglądowo naprawczych na podstawie dokumentacji technicznej (DTR, DSU),
- rejestracja przeprowadzonych zabiegów przeglądowo naprawczych w dokumentacji utrzymaniowej pojazdów.


W Spółce Koleje Śląskie obowiązuje zasada imiennej odpowiedzialności za wykonanie poszczególnych czynności utrzymaniowych przy taborze, rejestrowanych w dokumentacji utrzymaniowej pojazdu ze wskazaniem zakresu, daty i osoby odpowiedzialnej za daną czynność.

Wszystkie czynności przeglądowe i naprawy podzespołów i części, a zwłaszcza mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają imiennej kontroli przez wyznaczonych pracowników.

W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji taboru kolejowego, przestrzegane są okresy przeglądowe i naprawcze o zróżnicowanym zakresie czynności utrzymaniowych określonych na poszczególnych poziomach utrzymania (P1-P5).

Zakres prac przeglądowych (P1-P3) i naprawczych (P4-P5) w Spółce realizowany jest w zależności od parametru, który zostaje osiągnięty jako pierwszy tj. przebieg w kilometrach lub okres pomiędzy poszczególnymi przeglądami lub naprawami. Szczegółowe wartości przebiegów oraz długości okresów międzyprzeglądowych i międzynaprawczych, wraz z dopuszczalnymi tolerancjami określone są w zatwierdzonej przez Prezesa UTK Dokumentacji Systemu Utrzymania, natomiast w odniesieniu do pojazdów, których podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie (ECM) są dostawcy usług, utrzymanie wykonywane jest w oparciu o akceptowane przez Prezesa UTK dokumentacje (DSU, DTR) oraz procedury i instrukcje dotyczące utrzymania taboru, zgodnie z zapisami w umowach, zawartych pomiędzy Spółką Koleje Śląskie a Wykonawcami (dostawcami usług).

Ramowy zakres prac dla poszczególnych poziomów utrzymania pojazdów kolejowych wg zał.3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. (Dz. U. nr 212, poz. 1771 z późn. zm.) w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, przedstawiono w poniższej tabeli:

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 25 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Poziom utrzymania	Charakterystyka	Ramowy zakres prac
Poziom 1 ¹⁾	Czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu kolejowego na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Niektóre z tych czynności mogą być dokonywane przez pracowników przewoźnika (maszynistę, rewidenta) lub przy użyciu automatycznych urządzeń pokładowych lub przytorowych.	<ol style="list-style-type: none"> Ocena stanu zasadniczych zespołów, podzespołów i układów pojazdu kolejowego, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdu. Zaopatrzenie pojazdu kolejowego w materiały eksploatacyjne. Ewentualna wymiana zużytych w trakcie eksploatacji elementów szybko zużywających się.
Poziom 2 ²⁾	Czynności, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu kolejowego.	<ol style="list-style-type: none"> Szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu kolejowego przez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych bez demontażu podzespołów, przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne. Naprawy dokonywane przez wymianę standardowych elementów.
Poziom 3 ³⁾	Czynności z zakresu utrzymania, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji.	<ol style="list-style-type: none"> Szczegółowa ocena stanu technicznego pojazdu kolejowego poprzez sprawdzenie działania jego obwodów, oględziny dostępnych także po demontażu określonych w dokumentacji podzespołów, a także przewidziane w dokumentacji badania diagnostyczne. Planowe wymiany podzespołów oraz niewielkie naprawy zespołów i podzespołów funkcjonalnych wykonywane na wyspecjalizowanych stanowiskach.
Poziom 4 ⁴⁾	Czynności wykonywane z zakresu utrzymania naprawczego wykonywane w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe.	<ol style="list-style-type: none"> Szczegółowe sprawdzenie stanu technicznego przewidzianych w dokumentacji podzespołów i zespołów połączone z ich demontażem z pojazdu kolejowego. Planowe wymiany podzespołów i zespołów. Naprawy zespołów i podzespołów wykonywane w wyspecjalizowanych warsztatach.
Poziom 5 ⁵⁾	Czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu kolejowego lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta.	<ol style="list-style-type: none"> Demontaż zespołów i podzespołów z pojazdów kolejowych i ich wymiana na nowe lub zregenerowane. Modyfikacje nadwozi pojazdów kolejowych i układów biegowych.

Przeglądy okresowe w zakresie pierwszego, drugiego i trzeciego poziomu utrzymania oraz naprawy reklamacyjne i bieżące, w zależności od typu pojazdu, wykonywane są przez:

- Koleje Śląskie Spółkę z o.o. dla pojazdów, których podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie ECM są Koleje Śląskie, w diagramie oznaczone jako podproces A1,
- Koleje Śląskie Spółka z o.o. dla pojazdów, których podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie ECM są dostawcy usług, w diagramie oznaczone jako podproces A1,
- podmioty zewnętrzne (dostawcy usług) systemem zleconym dla pojazdów, których podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie ECM są Koleje Śląskie, w diagramie oznaczone jako podproces A2,


1) Zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych.

2) Zgodny z dotychczasowymi przeglądami kontrolnymi pojazdów kolejowych.

3) Zgodny z dotychczasowymi przeglądami okresowymi poszerzonymi pojazdów kolejowych.

4) Zgodny z dotychczasowymi naprawami okresowymi rewizyjnymi pojazdów kolejowych

5) Zgodny z dotychczasowymi naprawami głównymi i modernizacją pojazdów kolejowych.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 26 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- podmioty zewnętrzne (dostawcy usług) systemem zleconym dla pojazdów, których podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie ECM są dostawcy usług, w diagramie oznaczone jako podproces A2,

Zakres zadań i odpowiedzialności za utrzymanie pojazdów oraz sposób realizacji niniejszej procedury przez poszczególne podmioty (ECM) w wyżej wymienionym zakresie, szczegółowo winny być określone każdorazowo w stosownej umowie.

Obowiązek prawidłowego utrzymania i eksploatacji taboru użytkowanego przez Koleje Śląskie nakłada na podmioty ECM konieczność spełniania wymogów oraz dysponowania właściwie wyposażoną bazą utrzymywania (zapleczem technicznym).

Procedury przeglądowe i naprawcze opracowane przez Spółkę uwzględniają wymagania techniczne i organizacyjne określone w Rozporządzeniu Ministra infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005 nr 212, poz. 1771 z późn. zm.) oraz w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), jak również w DSU i dokumentacjach technicznych poszczególnych typów pojazdów.

Ścisłe przestrzegane są wymogi kontroli jakości i zgodności z normami i terminami przeglądów i napraw według instrukcji K1/ i K/11 oraz dokumentacji DTR i DSU. Do realizacji tych zadań w Spółce zatrudnieni są komisarz odbiorczy, rewidenci taboru oraz mistrzowie zmian.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. prowadzą „Rejestr pojazdów kolejowych”, o którym mowa w §2 i §3 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 03 stycznia 2013 roku w sprawie sposobu prowadzenia rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 roku poz. 211 z późniejszymi zmianami).


Wszystkie użytkowane przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. pojazdy kolejowe posiadają wydane przez Prezesa UTK „świadczenia dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego” zgodnie z wymogami określonymi w art. 23, 23b i 23d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz.1594 z późn. zm.).

Eksploatacja pojazdów prowadzona jest wyłącznie po uzyskaniu ważnego „świadczenia sprawności technicznej”, które wydawane jest przez upoważnionych pracowników Spółki według postanowień instrukcji K1, zgodnie z wymogami określonymi w art. 24 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz.1594 z późn. zm.). Wszystkie eksploatowane pojazdy kolejowe posiadają również zatwierdzone przez Prezesa UTK „Dokumentacje Systemu Utrzymania” (DSU) zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2005 nr 212, poz.1771, z późn. zm.).

Wszystkie pojazdy kolejowe eksploatowane przez Koleje Śląskie Sp. z .o.o. posiadają nadany przez Prezesa UTK europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) – o którym mowa w art.23 ust.3 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

Tabor Spółki Koleje Śląskie użytkowany jest na podstawie umów kupna, dzierżawy, aportu, leasingu, użyczenia, najmu.

W przypadku podjęcia decyzji kasacji taboru, czynności związane z jego likwidacją przeprowadzone zostaną z zachowaniem obowiązujących wymogów ochrony środowiska.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 27 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Dokumenty związane:

Procedura P/04 – „Utrzymanie sprawności taboru”,

Rozporządzenie Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz nr 2008/110 zmieniającej ww. dyrektywę (do 21.05.2015),

Rozporządzenie 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,

Wytyczne „Raport w sprawie Bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego/zarządcy infrastruktury”-wersja 23.04.2014.

Rozporządzenie Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie Komisji nr 352/2009, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury „W sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych” (1771/212/2005),

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 03 stycznia 2013 roku w sprawie sposobu prowadzenia rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 roku poz. 211 z późniejszymi zmianami).


Regulacje wewnętrzne: K-1, K-2, K-3, K-7, K-11.

3.9. Zarządzanie ryzykiem w systemie zarządzania bezpieczeństwem

Ryzyko w działalności Spółki rozumiane jest jako zobiektywizowana niepewność wystąpienia niepożądanego zdarzenia i postrzegane jest jako kombinacja prawdopodobieństwa wystąpienia jakiegoś zdarzenia oraz jego konsekwencji dla działalności Spółki. Działalność w obszarze przewozów kolejowych wymaga szczególnie starannego i profesjonalnego podejścia do zarządzania ryzykiem wynikającym z technicznych aspektów specyfiki działalności. Dlatego, zarządzanie ryzykiem stanowi integralną część systemu zarządzania, a zarządzanie ryzykiem związanym z bezpieczeństwem systemu kolejowego w Kolejach Śląskich Sp. z o.o., ma w nim rolę wiodącą.

System zarządzania bezpieczeństwem w Kolejach Śląskich jest oparty na wspólnych metodach oceny (CSM) w zakresie ryzyka opracowanych zgodnie z dyrektywą nr 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei. W celu oceny ryzyka, wszystkie stwierdzone w Spółce zagrożenia rejestrowane są w „Rejestrze zagrożeń”, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (do 21.05.2015), o której mowa w art.6 ust.3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady wraz ze zmianami zawartymi w dyrektywie nr 2008/110/WE oraz w Rozporządzeniu Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie Komisji nr 352/2009, 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 i Wytycznymi „Raport w sprawie Bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego/zarządcy infrastruktury”- wersja 23.04.2014.

W oparciu o wyżej wymieniony rejestr, przynajmniej raz do roku, przeprowadzana jest ocena ryzyka w aspekcie przygotowania programu poprawy bezpieczeństwa.

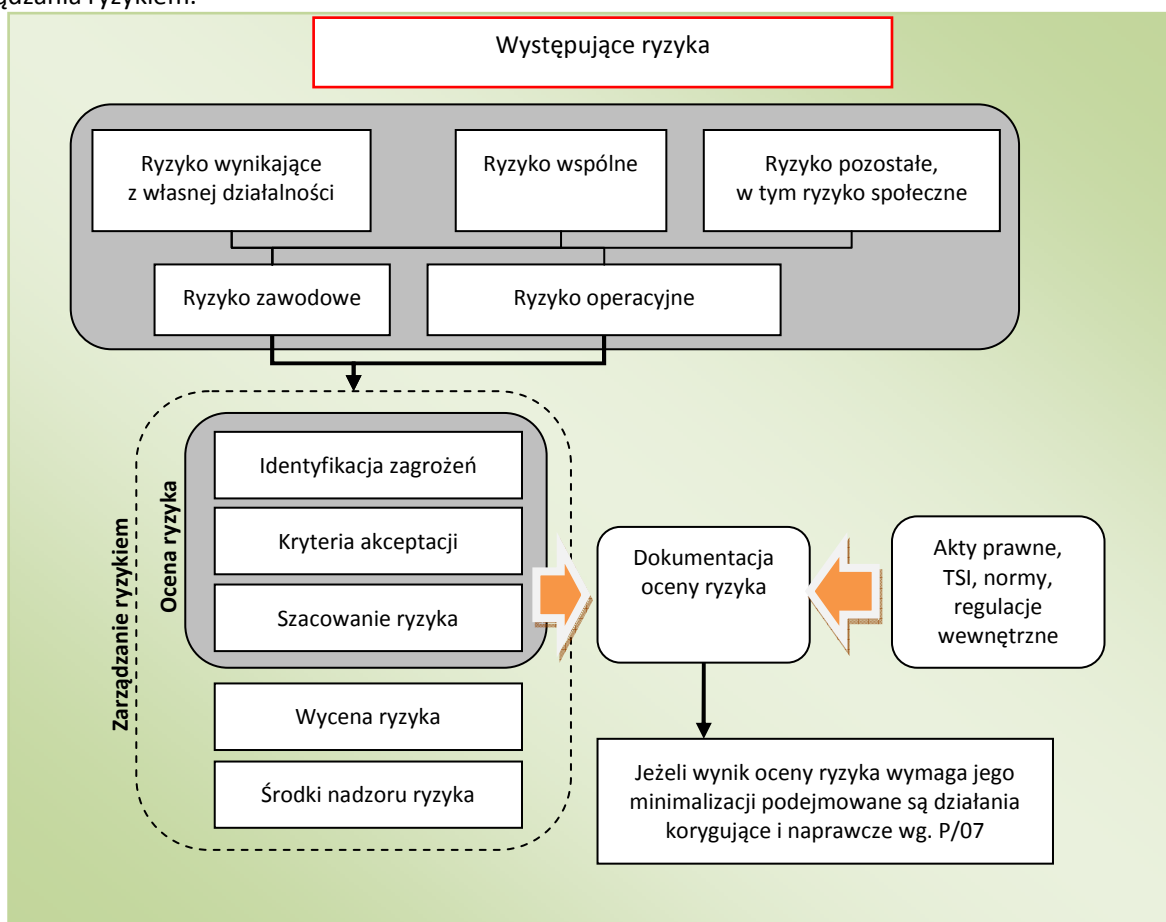
 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 28 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Jeżeli w wyniku oceny ryzyka stwierdzono potrzebę wprowadzania zmian do systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu minimalizacji ryzyka, Spółka postępuje zgodnie z procedurą P/02.


W systemie zarządzania bezpieczeństwem w Spółce występujące ryzyka sklasyfikowano następująco:

- a) ze względu na źródła ich powstawania:
 - ryzyko wynikające z działalności własnej Spółki,
 - ryzyko wspólne – powstające w wyniku działalności własnej jak również w konsekwencji podziału zadań oraz zadań wynikających ze współpracy z innymi uczestnikami systemu kolejowego,
 - ryzyko wynikające z wprowadzanych zmian,
 - inne kategorie źródeł powstawania ryzyka z uwzględnieniem ryzyka społecznego,
- b) ze względu na uwarunkowania prawne i metodologię oceny:
 - ryzyko operacyjne, w tym aspekt techniczny,
 - ryzyko zawodowe.
- c) ze względu na wpływ na system kolejowy:
 - ryzyko bezpośrednie,
 - ryzyko pośrednie.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. uwzględnia w systemie zarządzania bezpieczeństwem wszystkie rodzaje ryzyka związane z działalnością Spółki oraz wykorzystuje środki nadzoru i kontroli do zarządzania tymi rodzajami ryzyka, a ponadto stosowane są procedury służące do monitorowania skuteczności podjętych działań w zakresie zarządzania ryzykiem.



Ryzyko oznacza częstotliwość wypadków i incydentów powodujących szkody oraz stopień powagi (skutków) tej szkody.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 29 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

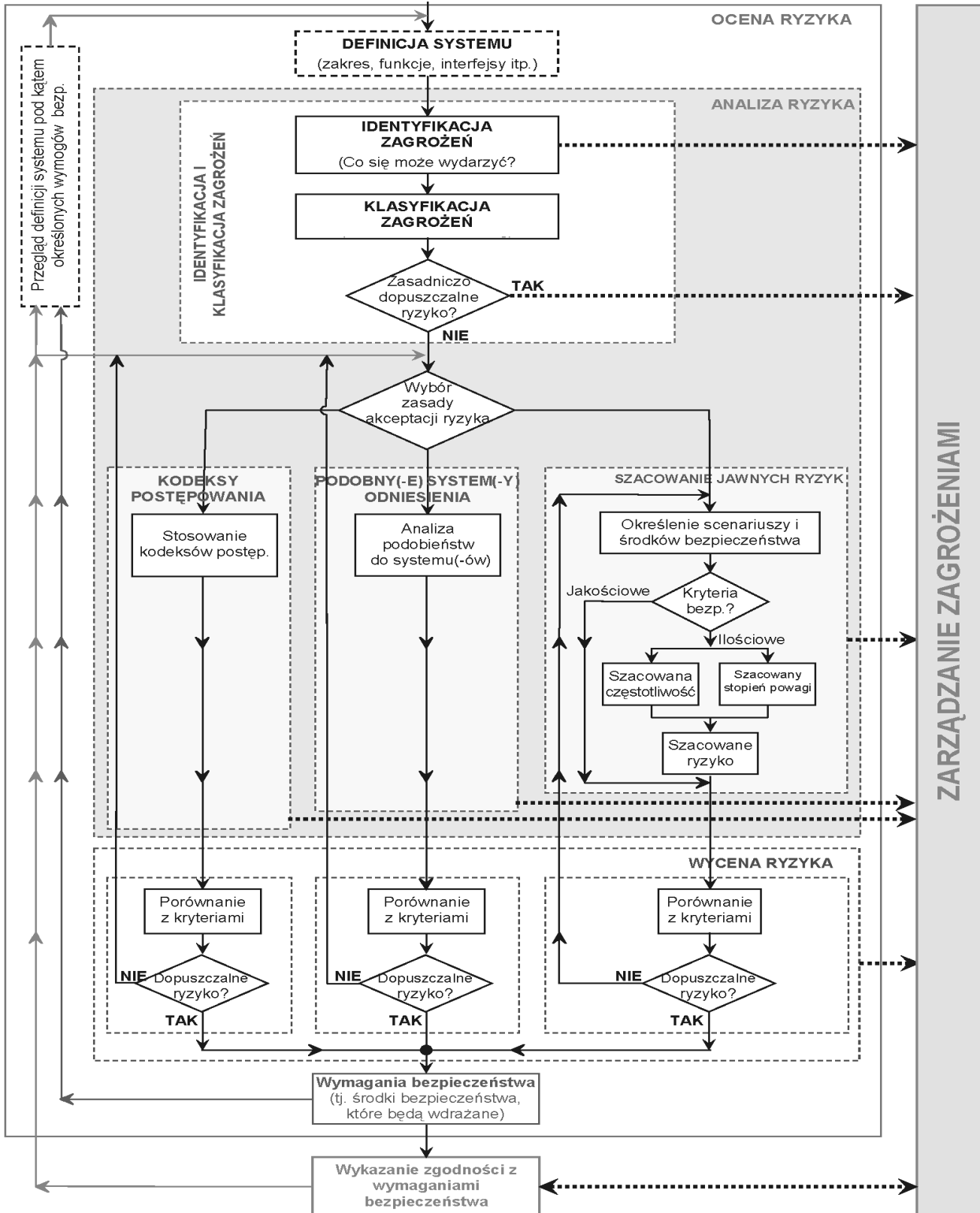
W celu określenia istotności ryzyka przeprowadzana jest ocena ryzyka według Rozporządzenia Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka oraz Rozporządzenia Komisji (UE) NR 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie 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:


- w przypadku znaczącej zmiany rozumianej jako mającej wpływ na bezpieczeństwo,
- gdy regulacje nakazują wdrożenie procesu zarządzania ryzykiem.

Wyniki wyceny ryzyka ujmowane są w Raportach z oceny ryzyka.

W przypadku gdy analiza ryzyka prowadzona jest w wyniku wprowadzenia zmiany znaczącej wycenę dokonuje się w oparciu o następujące kryteria:

- skutki awarii systemu – gdy zaistnieje najgorszy scenariusz awarii ocenianego systemu lub zmiany,
- innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany,
- złożoność zmiany – monitoring, zdolność lub niezdolność do monitorowania wprowadzonej zmiany i do dokonywania odpowiednich interwencji,
- odwracalność zmiany – czy istnieje możliwość powrotu do stanu sprzed zmiany,
- dodatkowość – tzn. czy wprowadzona zmiana wraz z uwzględnieniem wszystkich poprzednich zmian ma wpływ na bezpieczeństwo.

Zarządzanie ryzykiem


 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 31 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.9.1. Ryzyko związane z prowadzoną działalnością Kolei Śląskich Sp. z o.o.


System zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia następujące rodzaje ryzyka:

- 1) Ryzyko powstałe wskutek bezpośredniej działalności:
 - a) ryzyko zawodowe - w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pracy Koleje Śląskie Spółka z o.o. jako pracodawca ocenia ryzyko zawodowe na stanowiskach pracy, a wyniki tej oceny wykorzystywane są między innymi do opracowania Programu Poprawy Bezpieczeństwa.
 - b) ryzyko operacyjne – w wyniku działalności Spółki na etapie planowania, przygotowania, realizacji i zakończenia procesu przewozowego, jak również w procesie utrzymania sprawności taboru powstają zakłócenia i potencjalne zagrożenia bezpieczeństwa kolejowego, które stanowią ryzyko operacyjne.
- 2) Niezależnie od ww. rodzajów ryzyk w działalności Spółki występują i identyfikowane są zagrożenia stanowiące ryzyko wspólne, tj. ryzyko zarządcy infrastruktury i innych przewoźników, które oddziałuje na system bezpieczeństwa kolejowego.

Zarządzanie ryzykiem polega na stałym monitorowaniu tj. identyfikacji potencjalnych zagrożeń (ryzyk), klasyfikacji, a następnie wycenie według kryteriów określonych w niżej wymienionych Rozporządzeniach. Spółka stosuje wspólne metody oceny ryzyka (CSM), opracowane zgodnie z dyrektywą nr 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wraz ze zmianami zawartymi w dyrektywie nr 2008/110/WE, Rozporządzeniem 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 oraz Rozporządzeniem Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka, i Wytycznymi „Raport w sprawie Bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego/zarządcy infrastruktury”- wersja 23.04.2014.

Do oceny ryzyka:

- operacyjnego, w Spółce stosowana jest metoda FMEA,
- zawodowego, w Spółce stosowana jest polska norma PN-18002:2000 „Systemy zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy. Ogólne wytyczne do oceny ryzyka zawodowego”.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 32 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.9.2. Ryzyko wspólne

Ryzyko wspólne powstaje w wyniku działalności własnej, jak również w konsekwencji podziału zadań oraz zadań wynikających ze współpracy z innymi uczestnikami systemu transportu kolejowego, wskutek podziału zadań, „na styku” pomiędzy różnymi uczestnikami procesu przewozowego, np. przewoźnikiem kolejowym a zarządcą/ zarządcami infrastruktury kolejowej, przewoźnikiem kolejowym a dostawcą/ dostawcami bądź przewoźnikiem kolejowym a użytkownikiem bocznicy itp.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. zidentyfikowała i oceniła ryzyko wspólne, wynikające ze współpracy z zarządcami infrastruktury, innymi przewoźnikami oraz dostawcami zewnętrznymi.

W szczególności obszary ryzyka wspólnego występują w wyniku współpracy i działalności m.in.:

- zarządców i właścicieli infrastruktury,
- przewoźników kolejowych,
- dostawców i producentów taboru,
- innych dostawców (mediów, usług i towarów).

Działalność wyżej wymienionych podmiotów generuje ryzyka wspólne o zróżnicowanym wpływie i konsekwencjach na efekty działalności Kolei Śląskich Sp. z o.o.


W procesie rozwoju Kolei Śląskich Sp. z o.o., wraz z identyfikacją ryzyka wspólnego, zostały określone zasady postępowania w celu zredukowania negatywnych skutków i oddziaływań. Następnie zgodnie z rozporządzeniem o wspólnych metodach oceny (CSM) w zakresie ryzyka, opracowane zgodnie z dyrektywą nr 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wraz ze zmianami zawartymi w dyrektywie nr 2008/110/WE, Rozporządzeniem 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 i Wytycznymi „Raport w sprawie Bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego/zarządcy infrastruktury”- wersja 23.04.2014., zostały opracowane szczegółowe plany postępowania (zarządzania tym ryzykiem).

Szczegółowy wykaz zidentyfikowanych dotychczas wspólnych zagrożeń z podziałem na: prawdopodobieństwo wystąpienia danego zagrożenia, prawdopodobieństwo wykrycia zagrożenia oraz rozmiar i dotkliwość skutków ujęto w Formularzu P/06-1.

3.9.3. Inne rodzaje ryzyka z uwzględnieniem ryzyka społecznego

Koleje Śląskie Sp. z o.o. zidentyfikowała różne rodzaje ryzyka, z uwzględnieniem ryzyka społecznego tj. m.in.:

- katastrofy żywiołowe;
- wybryki chuligańskie;
- zaniedbania osób trzecich;
- sabotaże;
- ataki terrorystyczne;
- strajki pracowników (własnych, zarządcy infrastruktury itp.);
- utrata personelu,

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 33 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- utrata płynności finansowej Spółki;
- cofnięcie przez Prezesa UTK certyfikatu bezpieczeństwa;
- cofnięcie przez Prezesa UTK ważności świadectw dopuszczenia typu pojazdów kolejowych.

Ryzyko społeczne, to ryzyko jakie wynikać może z działalności Spółki dla społeczeństwa i otoczenia, w przypadku, gdy nastąpi awaria Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Szczegółowy wykaz zidentyfikowanych dotychczas pozostałych ryzyk z podziałem na: prawdopodobieństwo wystąpienia danego zagrożenia, prawdopodobieństwo wykrycia zagrożenia oraz rozmiar i dotkliwość skutków ujęto w Formularzu nr 1 do P/06.

Ponadto Koleje Śląskie Sp. z o.o., dokonuje rozróżnienia zagrożeń wpływających **pośrednio i bezpośrednio** na bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Dokumenty związane:

Procedura P/01 – „Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”

Procedura P/02 - „ Zarządzanie zmianą”


Procedura P/05 – „Ocena ryzyka zawodowego”

Procedura P/06 – „Ocena ryzyka operacyjnego”

3.10. Zarządzanie kompetencjami personelu

Koleje Śląskie 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 aktualnymi wymaganiami prawnymi:

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 z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59 poz. 301).
3. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 10 lutego 2014 w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 211).
4. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212).
5. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66 poz. 349)
 Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.),

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 34 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

6. Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. seria L nr 13 z 19 stycznia 2010 r.)
7. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. z 2011 nr 223 poz. 1333).
8. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z dnia 12 stycznia 2015 poz. 46).


System zarządzania kompetencjami personelu swoim zakresem obejmuje:

- zasady doboru personelu (podstawowy wymagany poziom wykształcenia i kwalifikacji, cechy osobowościowe i zdrowie fizyczne);
- szkolenia wstępne;
- egzaminy kwalifikacyjne;
- staż zawodowy;
- szkolenia i egzaminy okresowe aktualizujące posiadaną wiedzę i umiejętności;
- sprawdziany umiejętności, egzaminy kwalifikacyjne w razie potrzeby;
- egzaminy weryfikacyjne, autoryzacja na stanowisku pracy;
- wystawianie i aktualizację świadectw maszynistów;
- 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 (Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności) w przepisach krajowych;
- krajowymi wymogami dotyczącymi elementów które nie są objęte lub nie zostały uregulowane w TSI;
- wewnętrznymi i zewnętrznymi regulacjami i zasadami w zakresie kwalifikacji personelu, Koleje Śląskie Sp. z o.o. zabezpiecza środki na potrzeby szkoleniowe pracowników w szczególności zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe.

W celu utrzymania poziomu wymaganego do bezpiecznego wykonywania wszystkich zadań stosowane są procedury służące do zapewnienia na każdym stanowisku, w tym szczególnie związanym z bezpieczeństwem ruchu, wymaganej wiedzy, umiejętności i zdolności (psychicznej i fizycznej) pracowników. Wdrożony system szkoleń i pouczeń okresowych zapewnia ciągłą aktualizację, a system egzaminów - weryfikację wiedzy, umiejętności (kwalifikacji) pracowników.


 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 35 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Taryfikator kompetencji jest weryfikowany dla pracowników bezpośrednio i pośrednio związanych z przewozem w cyklach co najmniej rocznych i zawiera podstawowe wymagania prawne i dodatkowe wymagania Spółki związane z bezpieczeństwem jak również 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. z 2004 nr 212, poz. 2152. z późn. zm.),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. nr 59 poz. 301 z późn. zm.),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 211)
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212),
Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1594),
- Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. seria L nr 13 z 19 stycznia 2010 r.),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z dnia 12 stycznia 2015 poz. 46).

Zagadnienia doskonalenia zawodowego, szkoleń i egzaminów zostały szczegółowo opracowane w Instrukcji K-10. Wymagania zdrowotne pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i prowadzeniem pojazdów kolejowych są zgodne 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. z 2004 nr 212, poz. 2152 z późn. zm.)
2. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. z 2001 nr 59 poz. 301 z późn. zm.)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z dnia 12 stycznia 2015 poz. 46).

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 36 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

4. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. nr 66 poz. 349)
5. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. z 2011 nr 223 poz. 1333).

Dokumenty związane:

Procedura P/11 – „Zarządzanie personelem”


3.11. Wydawanie świadectwa maszynisty

3.11.1. WYDANIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY

1. Koleje Śląskie Spółka z o.o. wydaje świadectwo maszynisty osobom zatrudnionym w Spółce na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych lub maszynistom świadczącym usługi na rzecz Spółki. Warunkiem niezbędnym do uzyskania świadectwa maszynisty jest:
 - a. Posiadanie licencji maszynisty,
 - b. Spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w odrębnych przepisach,
 - c. Ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu przeprowadzonego w trybie i w sposób określony w odrębnych przepisach.
2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pojazdów kolejowych, określonych w świadectwie i jest ważne jedynie na określonej w nim infrastrukturę kolejową. W Spółce Koleje Śląskie wydaje się świadectwo maszynisty kategorii „B” – podkategorii B1.
3. Świadectwo maszynisty jest wydawane przez Spółkę w ciągu 14 dni od dostarczenia przez pracownika kompletu wymaganych dokumentów, potwierdzających spełnienie wymagań określonych w pkt 1.
4. W celu zachowania ważności świadectwa maszynista podlega okresowym badaniom lekarskim, potwierdzającym spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, szkoleniom okresowym, a także okresowym sprawdzianom wiedzy i umiejętności, na podstawie przepisów wykonawczych do Ustawy o transporcie kolejowym.

3.11.2. AKTUALIZACJA DANYCH

Pracownik posiadający świadectwo maszynisty zgłasza niezwłocznie w formie pisemnej do Działu Spraw Pracowniczych fakt konieczności zmiany danych osobowych, skutkujących wydaniem nowego świadectwa maszynisty.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 37 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.11.3. ROZSZERZENIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY


1. Informację o uzyskaniu dodatkowych uprawnień przez maszynistę, uzyskanych na skutek pozytywnego wyniku egzaminu rozszerzającego, zgłasza niezwłocznie egzaminator, przedstawiając pisemną informację o wyniku egzaminu.
2. W przypadku rozszerzenia uprawnień określonych w świadectwie maszynisty w zakresie dotyczącym określonej części infrastruktury kolejowej lub typu pojazdu kolejowego, na podstawie pisemnej informacji o wyniku egzaminu złożonej przez egzaminatora, Dział Spraw Pracowniczych wystawia nowe świadectwo maszynisty bez zbędnej zwłoki.

3.11.4. WYDANIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY NA PODSTAWIE ODPISU ŚWIADECTWA MASZYNISTY LUB ŚWIADECTWA MASZYNISTY WYDANEGO PRZEZ INNEGO PRZEWOŹNIKA LUB ZARZĄDCĘ INFRASTRUKTURY

1. Zgodnie z zapisami Ustawy o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenia w sprawie świadectwa maszynisty, w przypadku ustania zatrudnienia u dotychczasowego pracodawcy, maszynista pojazdów trakcyjnych jest zobowiązany zwrócić pracodawcy wydane świadectwo maszynisty. Maszynista otrzymuje odpis świadectwa maszynisty. Wzór odpisu stanowi załącznik do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z Dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.
2. Odpis świadectwa maszynisty, posiadany przez maszynistę pojazdów trakcyjnych przyjmowanego do pracy w Spółce Koleje Śląskie oraz pozytywny wynik sprawdzianu wiedzy i umiejętności pracownika stanowi podstawę do wystawienia świadectwa maszynisty przez Spółkę.

3.11.5. WYDAWANIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY W OKRESIE PRZEJŚCIOWYM, T.J. DO DNIA 29 PAŹDZIERNIKA 2018 R.

1. Zgodnie z postanowieniami §19 ust.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty, Spółka Koleje Śląskie wyda świadectwo maszynisty pracownikom posiadającym ważne uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych, wydane na podstawie Rozporządzenia 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.
2. W przypadku, o którym mowa w punkcie nr 1, nie ma konieczności odbycia szkolenia i złożenia egzaminu, niezbędnego w przypadku kandydatów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty.
3. Warunkiem uzyskania świadectwa maszynisty jest posiadanie licencji maszynisty oraz aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 38 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15


4. Dział Spraw Pracowniczych, w imieniu Pracodawcy, w oparciu o zapisy w „Rejestrze egzaminów pracownika” dotyczące aktualnych egzaminów i autoryzacji wystawia świadectwo maszynisty, określając w nim rodzaje pojazdów kolejowych, do prowadzenia których maszynista jest uprawniony oraz nazwę zarządcy infrastruktury, po której maszynista jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego.
5. Maszynista po uzyskaniu licencji maszynisty od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i wydaniu przez Spółkę Koleje Śląskie świadectwa maszynisty, zwraca Pracodawcy Prawo kierowania pojazdem kolejowym.

3.11.6. ZAWIESZENIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY

1. Prezes Zarządu Spółki Koleje Śląskie zawiesza w całości lub w części ważność świadectwa maszynisty w drodze decyzji w następujących przypadkach:
 - a. Zawieszenie licencji maszynisty,
 - b. Na wniosek Prezesa UTK,
 - c. Brak aktualnego orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnego dla zachowania ważności świadectwa,
 - d. Negatywny wynik sprawdzianu wiedzy i umiejętności,
 - e. Na skutek uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - f. Uczestnictwo maszynisty w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie – w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności do wykonywania czynności maszynisty lub na żądanie komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m ust.1 Ustawy o transporcie kolejowym,
 - g. Przerwa w wykonywaniu czynności na stanowisku maszynisty trwająca co najmniej 6 miesięcy.
2. Decyzja, o której mowa w pkt 1 ma rygor natychmiastowej wykonalności.
3. Prezes Zarządu zawiesza ważność świadectwa maszynisty w części dotyczącej określonej infrastruktury w przypadku negatywnego wyniku sprawdzianu wiedzy i umiejętności ze znajomości tej części infrastruktury oraz w przypadku nieobecności przekraczającej okres 6 miesięcy na danej części infrastruktury.
4. Decyzję o uchyleniu zawieszenia świadectwa maszynisty wydaje Pracodawca po spełnieniu następujących warunków:
 - a. decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o przywróceniu licencji,
 - b. przedstawienie orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do zachowania świadectwa maszynisty,
 - c. pozytywny wynik poprawkowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności.

3.11.7. COFANIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY

1. Zarząd Spółki Koleje Śląskie cofa świadectwo maszynisty w drodze decyzji na skutek:
 - a. Cofnięcia licencji maszynisty,
 - b. Wydania orzeczenia lekarskiego o utracie zdolności do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty,
 - c. Negatywnego wyniku poprawkowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 39 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.11.8. WYGAŚNIĘCIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY

- Świadectwo maszynisty wygasa z mocy prawa z dniem rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę ze Spółką Koleje Śląskie.
- W przypadkach, o których mowa w pkt 1, maszynista otrzymuje odpis uzyskanego świadectwa maszynisty, zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku III do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z Dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

3.11.9. TRYB ODWOŁANIA OD DECYZJI DOTYCZĄCEJ WYDANIA ŚWIADECTWA MASZYNISTY, JEGO ZAWIESZANIA I COFANIA

- Odmowa wydania świadectwa, jego zawieszenie lub cofnięcie odbywa się na mocy decyzji wraz z uzasadnieniem.
- W terminie 7 dni od daty otrzymania decyzji, o której mowa w pkt 1, pracownik może złożyć odwołanie do Prezesa Zarządu Spółki Koleje Śląskie.
- Prezes Zarządu rozpatruje odwołanie we wskazanej sprawie w terminie 14 dni od dnia otrzymania odwołania.
- Decyzja Prezesa Zarządu Spółki Koleje Śląskie w sprawie przyjęcia lub odrzucenia odwołania jest ostateczna.

Dokumenty związane


Instrukcja K-10 §51,
 Instrukcja K-10 załączniki nr 26, 27, 28,
 Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,
 P/11 – Zarządzanie Personelem,
 P/12 – Ocena dostawców,
 Form. P/11-1–Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
 Form. P/11- 3 – Plan szkoleń

3.12. Zaangażowanie i motywowanie pracowników

Proces budowy zaangażowania pracowników jest jednym z kluczowych elementów właściwie prowadzonej polityki personalnej. Kompetentny, a co najistotniejsze, efektywny pracownik, cechuje się nie tylko specjalistyczną wiedzą i umiejętnościami, ale również wysokim poziomem motywacji.

Motywowanie personelu odbywa się zgodnie z zapisami zawartymi w poniższych dokumentach:

- Regulamin Pracy,
- Regulamin Wynagradzania,
- Regulamin Nagradzania.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 40 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Oprócz finansowych metod motywowania pracowników, stosowane są również metody pozafinansowe, do których możemy zaliczyć:

- możliwość rozwoju zawodowego i awansu,
- zaangażowanie w procesy podejmowania decyzji dotyczących określonego zespołu/działu,
- przekonanie, że kadra menedżerska wyższego szczebla docenia pracę pracowników,
- ciekawe i ambitne zadania/cele powierzane przez bezpośredniego menedżera,
- innowacyjność firmy w zakresie tworzenia nowych produktów/usług.

Podstawą projektowania efektywnych mechanizmów motywowania pozafinansowego pracowników jest rozpoznanie ich potrzeb. Najczęściej wymienianymi czynnikami, które mają wpływ na poziom zaangażowania pracowników są:

- przełożony,
- równowaga pomiędzy pracą a życiem prywatnym,
- współpracownicy,
- kultura i wartości firmy,
- wynagrodzenie,
- zakres obowiązków,
- możliwości rozwoju,

Jednym z czynników decydujących o aktualności i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, jest zaangażowanie pracowników, ich aktywny udział w procesie wdrażania i doskonalenia systemu.

Główną metodą osiągnięcia aktywnego zaangażowania pracowników Kolei Śląskich Sp. z o.o. w przestrzeganie zasad wynikających z systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz jego doskonalenie jest:

- udział pracowników w pouczeniach okresowych i egzaminach okresowych,
- udział w szkoleniach instruktażowych,
- wykorzystywanie motywacyjnego systemu płacowego.

Dokumenty związane:

Procedura P/11 – „Zarządzanie personelem”

Procedura P/07 – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”


3.13. Komunikacja zewnętrzna i wewnętrzna

W celu uzyskania właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Spółka opracowała procedurę dotyczącą wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem. Istotnymi cechami informacji związanych z bezpieczeństwem są:

- identyfikowalność,
- przystosowanie formy informacji do stosowanego sposobu archiwizacji,
- kompletność,
- dostępność wg potrzeb.

Informacje z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Spółka pozyskuje:

- w drodze wymiany korespondencji w formie pisemnej i elektronicznej od zarządców infrastruktury oraz innych uczestników ruchu kolejowego,
- poprzez meldunki telefoniczne i telefaksowe,

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 41 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- poprzez komunikaty przekazywane drogą łączności radiowej pociągowej i manewrowej.

Informacje z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Spółka przekazuje zainteresowanym pracownikom w następujący sposób:

- informacje o charakterze ogólnym w formie ustnej lub ogłoszeń pisemnych,
- informacje o charakterze porządkowym w formie ustnej lub w formie pisemnej za podpisem,
- informacje bezpośrednio dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego (np. zmiany w usytuowaniu sygnalizatorów, obostrzenia w ruchu, ograniczenia prędkości pociągów, zmiany tras pociągów itp.) w formie wpisów do dziennika zarządzeń, wykazu ostrzeżeń doraźnych i wykazu ostrzeżeń stałych stanowiącego załącznik do rozkładu jazdy.

Niezależnie od powyższych sposobów przekazywania informacji, na pracownikach drużyny trakcyjnej, ciąży obowiązek znajomości i przestrzegania postanowień dotyczących powiadamiania drużyn pociągowych i manewrowych, zawartych w Ir-1 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów. Najważniejszą formą przekazywania informacji jest rozkaz pisemny, czyli wiadomość przekazywana przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej doręczona na ustalonym formularzu, druku lub przy użyciu urządzeń łączności. Sposób korzystania z radiołączności pociągowej do wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem ruchu zastał szczegółowo uregulowany w instrukcji K-7.

Fakt przekazania i przyjęcia do wiadomości informacji posiadających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, potwierdzany jest za podpisem (osób przekazujących i przyjmujących).

Spółka określiła w regulacjach wewnętrznych zapisy dotyczące sankcji za zatajanie i fałszowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa, a zwłaszcza zdarzeń kolejowych (instrukcja K-9, § 7).

W zależności od zakresu merytorycznego informacji w procedurach systemu zarządzania bezpieczeństwem, wyróżniono następujące rodzaje informacji:


- związanych z wykonywaniem przewozu;
- związanych z utrzymaniem taboru;
- dotyczących doboru dostawców;
- związanych z prowadzeniem audytów bezpieczeństwa i kontroli;
- związanych z raportowaniem wskaźników bezpieczeństwa;
- związanych z postępowaniem w trakcie i po wystąpieniu zdarzenia.

Ustalone są odpowiednie zasady przekazywania informacji między podmiotami kolejowymi - przewoźnikami, zarządcami infrastruktury, producentami i zakładami naprawczymi.

Wymiana informacji pomiędzy podmiotami rynku kolejowego, jak również z organami administracji państwowej odbywa się w formie notatek służbowych, pism, sprawozdań, raportów, itp.

Odbiorcy poszczególnych informacji zostali określone w następujących procedurach:

1. Urząd Transportu Kolejowego – P/01, P/02, P/07, P/08, P/16
2. PKBWK - P/09, P/07, P/16
3. Zarządcy Infrastruktury – P/02, P/03, P/07, P/16, P18
4. Przewoźnicy Kolejowi – P/02, P/03, P/07, P/16

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 42 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

5. Dostawcy – P/02, P/03, P/07, P/12
6. Pracownicy Spółki – P/02, P/03, P/04, P/11, P/12, P/13, P/17, P/18, P/19, P/20
7. Policja, straż pożarna - w regulacjach wewnętrznych Kolei Śląskich Sp. z o.o. – P/16
8. GUS – P/07
9. PIP – P/07

Dokumenty związane:


Rozporządzenie 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, Procedura P/07 – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”.

3.14. Spełnienie wymagań prawnych

Przy opracowaniu dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, Koleje Śląskie Sp. z o.o. oparła się na następujących wymaganiach zawartych w :

- przepisach międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i TSI (Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności) w tym w dyrektywach, normach, kartach, uchwałach WE i rozporządzeniach UE,
- przepisach krajowych dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym:
 - ustawach, przede wszystkim Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz.1594),
 - aktach wykonawczych (rozporządzenia oraz decyzje, komunikaty i zalecenia Prezesa UTK), a przede wszystkim Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z dn. 18.07.2005 (Dz.U. z 2005 Nr 172 poz.1444 z późniejszymi zmianami),
- regulacjach zarządcy infrastruktury, przede wszystkim:
 - regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych opracowany na podstawie
 - Ir -1 instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów,
 - Ie-1 instrukcja sygnalizacji.
 - wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- regulacjach wewnętrznych Spółki (Instrukcje K-1 do K-12),
- regulaminach pracy i posterunków, instrukcjach stanowiskowych itp.

Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wraz z zainteresowanymi komórkami zobowiązany jest do kompletowania, rejestracji i przechowywania (archiwizacji) zatwierdzonych/akceptowanych zmian w regulacjach wewnętrznych, świadectwach dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego i DSU oraz do dowodnego ich rozpowszechnienia.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 43 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Komunikaty, decyzje oraz zalecenia wydawane przez Prezesa UTK, Spółka stosuje do bieżącego wprowadzania odpowiednich zmian w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem.

Opracowane przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. procedury związane z bezpieczeństwem:

- służą zapewnieniu zgodności z obowiązującymi wymogami prawnymi i są aktualizowane odpowiednio do wprowadzanych zmian;
- dostosowywane są na bieżąco do rodzaju i zakresu usług wykonywanych przez Spółkę;
- dostosowywane są do zmian organizacyjnych w Spółce oraz do struktur organizacyjnych zarządcy infrastruktury.

Utrzymanie pojazdów kolejowych w spółce Kolei Śląskie Sp. z o.o., odbywa się zgodnie z regulacjami i dyrektywami UE oraz specyfikacjami TSI wg obowiązujących standardów.

Dokumenty związane:

Procedura P/02 - „Zarządzanie zmianą”

Procedura P/07 – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”

Procedura P/13 – „Nadzór nad dokumentami i zapisami”

3.15. Nadzór nad dokumentacją systemu zarządzania bezpieczeństwem

Dokumentacja obejmuje dokumenty i zapisy. Dokumentację Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem stanowią:


- księga systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Ponadto poza ww. dokumentacją (SMS), dokumentami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym obowiązującymi w Spółce Koleje Śląskie są również:

- regulacje wewnętrzne Spółki (instrukcje, uchwały Zarządu, zarządzenia, regulaminy i plany postępowania),
- regulacje zarządcy infrastruktury obowiązujące pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na obszarze infrastruktury tego zarządcy,
- krajowe akty prawne i regulacje wykonawcze dot. bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Poza wyżej wymienionymi dokumentami w skład dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym wchodzi również następujące zapisy:

- certyfikaty i świadectwa uprawniające do prowadzenia działalności licencyjnej przewoźnika kolejowego,
- świadectwa/zezwoleń uprawniające do użytkowania pojazdów kolejowych eksploatowanych w Spółce,
- dokumentacje utrzymania i eksploatacji pojazdów (DSU, DTR, WTO),
- zapisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, np. takie jak rejestry (zakłóceń, zagrożeń, zdarzeń kolejowych, rejestr pojazdów kolejowych, raporty, statystyki bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, itp.).

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 44 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Bezpośredni nadzór nad dokumentacją dotyczącą bezpieczeństwa pełni Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

W Spółce stosowana jest procedura nadzoru nad dokumentacją bezpieczeństwa. Określono w niej wzory i zasady prowadzenia rejestru dokumentów SMS oraz rejestru zapisów SMS, które stanowią załączniki do procedury P/13 – „Nadzór nad dokumentami i zapisami”.

Procedura nadzorowania dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem składa się z następujących działań:

- pozyskiwania informacji związanych z bezpieczeństwem,
- rejestracja i przetwarzanie tych informacji,
- analiza i przetwarzanie danych, w tym sporządzanie statystyk oraz przekazywanie wyników do zainteresowanych komórek organizacyjnych,
- przechowywania i archiwizowanie dokumentacji,
- wprowadzanie zmian w dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W przypadku dokonania zmiany w dokumentacji SMS, Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem postępuje zgodnie z Procedurą P/02 „Zarządzanie zmianami” i przesyła nową wersję dokumentacji z naniesionymi zmianami do Prezesa UTK, .

Kolej Śląskie Sp. z o.o. określiły szczegółowe zasady:

- pozyskiwania informacji i danych do tworzenia dokumentacji – określono kanały oraz formy (meldunki, raporty, zapisy) przekazu informacji dot. SMS,
- tworzenia dokumentacji – ustalono stanowiska (komórki) wytwarzające dokumentację oraz wzory dokumentów SMS,
- stosowania i przestrzegania wzorów dokumentów i zapisów SMS,
- zatwierdzania dokumentacji – określono kompetencje osób uprawnionych do zatwierdzania dokumentacji SMS,
- obiegu i archiwizacji dokumentacji SMS.

Zasady sporządzania dokumentacji po zdarzeniach kolejowych, tj. akta postępowań związanych ze zdarzeniami kolejowymi i incydentami określono w instrukcji K-9. Na podstawie zatwierdzonych protokołów ustaleń końcowych tworzona jest następująca dokumentacja:

- program poprawy bezpieczeństwa Spółki,
- roczny raport bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- wskaźniki bezpieczeństwa.


Dokumenty związane:

Procedura P/13 – „Nadzór nad dokumentami i zapisami”

Procedura P/07 – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”

3.16. Zdarzenia kolejowe i zagrożenia

W Spółce Koleje Śląskie Sp. z o.o. funkcjonuje całodobowy monitoring stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w ramach którego pozyskiwane są informacje i meldunki o zaistniałych zdarzeniach kolejowych (poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach kolejowych) oraz zagrożeniach. Całodobowy monitoring

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 45 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

stanu bezpieczeństwa w Spółce, usprawnia przekazywanie informacji o wszelkich zagrożeniach, uchybieniach i błędach, niebezpiecznych sytuacjach, a zwłaszcza o zaistniałych zdarzeniach kolejowych.

Po stwierdzeniu, że doszło do zdarzenia lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem pracowników lub taboru Spółki, wdrażane jest postępowanie wg procedury, której główne cele stanowią:

- ocena zagrożenia lub zdarzenia pod kątem bezpieczeństwa dla bezpośrednich uczestników (pasażerów i pracowników) w miejscu ich zaistnienia, tj. czy pasażerowie i inne osoby w miejscu zdarzenia / zagrożenia są bezpieczni,
- podjęcie działań ochronnych i ostrzegawczych wobec bezpośrednich uczestników w miejscu zaistnienia zdarzenia / zagrożenia, aby nie dopuścić do nawarstwiania stanu zagrożenia wypadkowego,
- niezwłoczne wzywanie pierwszej pomocy wraz z zawiadomieniem o zdarzeniu lub zagrożeniu bezpieczeństwa kolejowego,
- ustalenie przyczyn zdarzenia / zagrożenia w celu wyeliminowania źródeł ich ponownego zaistnienia i niezwłoczne podjęcie działań dla niedopuszczenia do powtarzania się podobnych okoliczności i sytuacji wypadkowych,
- zastosowanie działań profilaktycznych przeciwdziałających powstawaniu zdarzeń kolejowych.

We wszystkich ujawnionych przypadkach zdarzeń, w Spółce dokonuje się analizy przyczyn, z podziałem na:

- okoliczności towarzyszące, które doprowadziły do zdarzenia,
- przyczyny pierwotne, które doprowadziły do wystąpienia przyczyny bezpośredniej,
- przyczynę bezpośrednią, która bezpośrednio sprawiła zaistnienie zdarzenia.


Wyniki i wnioski postępowań oraz analiz po zdarzeniach i zagrożeniach bezpieczeństwa w Spółce wykorzystuje się zarówno w tematyce szkoleń przed zmianowych i pouczeń okresowych, jak i udostępnia się w formie biuletynu do wiadomości wszystkich zainteresowanych pracowników bezpośrednio i pośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu, aby nie dopuścić do powtarzania stanu zagrożenia.

W Spółce obowiązuje zasada, że Personel, bezpośrednio lub pośrednio związany z bezpieczeństwem, aktywnie uczestniczy w procesie rozwiązywania problemów, tj. eliminuje źródła zagrożeń i przyczyn wypadków oraz ustala środki zapobiegawcze.

Informacje te są również wykorzystywane w trakcie dokonywania okresowej oceny ryzyka oraz do opracowywania „Programu poprawy bezpieczeństwa” i rocznego raportu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Zaistniałe zdarzenia kolejowe (poważne wypadki, wypadki i incydenty kolejowe) rejestrowane są w „Rejestrze zagrożeń” o którym mowa w Załączniku I Rozporządzenia Komisji nr 402/2013 z dnia

30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka o której mowa w art.6 ust.3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, wraz ze zmianami zawartymi w dyrektywie nr 2008/110/WE, 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

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 46 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie oraz Rozporządzeniu Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem została opracowana procedura (P/16), w której określono osoby (pracowników Spółki) posiadające odpowiednie kompetencje w zakresie:

- zgłaszania, badania i analizowania zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych), oraz zdarzeń kolejowych których uniknięto, itp.;
- przekazywania organom krajowym, informacji o zaistnieniu zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych), oraz zdarzeniach kolejowych których uniknięto, itp.;
- egzekwowania działań profilaktycznych, wynikających z zaleceń krajowych organów bezpieczeństwa;
- zaznajamiania się z ustaleniami zawartymi w sprawozdaniach i informacjach pochodzących od innych uczestników ruchu kolejowego i zarządców infrastruktury.

W Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki uwzględniono działania i procesy aby:

- ustalenia i informacje z postępowań wyjaśniających oraz o przyczynach zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych jak również o zdarzeniach kolejowych których uniknięto), wykorzystywano przy identyfikacji i podejmowaniu przedsięwzięć naprawczych w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa, postępowania wyjaśniające uwzględniały skutki działalności innych uczestników ruchu kolejowego i zarządców infrastruktury,
- przydzielano odpowiednie zasoby i organizowano szkolenia dla członków komisji kolejowych oraz pracowników uczestniczących w poszczególnych etapach postępowań wyjaśniających określonych w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem Spółki.


Dokumenty związane:

Procedura P/08 – „Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa”

Procedura P/16 – „Postępowanie w sytuacji wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej”

3.17. Plany postępowania w razie zaistnienia zdarzeń i zagrożeń

W celu zapewnienia najwyższych standardów bezpieczeństwa w Spółce Koleje Śląskie Sp. z o.o. obowiązuje zasada niezwłocznego reagowania i podejmowania działań wobec stwierdzonych zagrożeń i niebezpieczeństw. Działania te ujęte są w planach opracowanych w formie algorytmu postępowania pracowników Spółki po zaistnieniu niebezpiecznych zdarzeń kolejowych takich jak:

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 47 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- katastrofy żywiołowe (np.: pożary taboru lub infrastruktury, powódzie, huragany, intensywne wyładowania atmosferyczne, ataki zimy itp.);
- awarie systemu zasilania elektroenergetycznego;
- ataki i rozruchy chuligańskie;
- ataki terrorystyczne;
- sabotaże;
- strajki pracowników (własnych, zarządcy infrastruktury itp.);

Plany postępowania w razie zaistnienia zagrożeń lub ww. zdarzeń opracowane zostały z uwzględnieniem poziomów niebezpieczeństw (krytyczne, niekrytyczne itd.), które mogą wystąpić w działalności Spółki. Plany postępowania po zaistnieniu zagrożenia lub zdarzenia określają sposób powiadamiania odpowiednich służb w celu umożliwienia ich interwencji. W planach postępowania wyszczególniono działania, sposób powiadamiania i przekazywania informacji w razie niebezpieczeństwa, w tym między innymi szybki i skuteczny kontakt ze służbami ratunkowymi oraz przekazanie służbom ratunkowym wszystkich niezbędnych informacji potrzebnych do zaplanowania i podjęcia akcji ratunkowej oraz przygotowania środków potrzebnych na miejscu zdarzenia.

Dla każdego rodzaju niebezpieczeństwa plan określa:


- zainteresowane/zaangażowane strony lub osoby z personelu Spółki;
- połączenia z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury i władzami publicznymi;
- działania i czynności podejmowane w razie zaistnienia niebezpieczeństwa oraz sposoby przekazywania informacji;
- procesy i procedury stosowane w zależności od rodzaju niebezpieczeństwa.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. opracowała plany działań, powiadomienia o niebezpieczeństwie i informacje zawierające:

- procedury alarmowania wszystkich odpowiedzialnych za zarządzanie kryzysowe;
- zasady informowania wszystkich zainteresowanych o niebezpieczeństwie w razie zagrożenia/zdarzenia kolejowego;
- zasady postępowania w razie wystąpienia poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych oraz zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnych i kryzysowych (np. przywołanych w Regulaminie przydzielania tras pociągów [...] zarządcy infrastruktury);
- zasady postępowania w związku z wypadkami przy pracy personelu bezpośrednio i pośrednio związanego z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- zasady dotyczące pobierania, analizy, archiwizacji i przechowywania danych z rejestratorów parametrów pracy pojazdów kolejowych oraz rejestratorów wideo monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego pojazdów Spółki Koleje Śląskie, wyposażonych w/w urządzenia;

Ponadto określone są działania w celu jak najszybszego przywrócenia normalnych warunków działalności, tj. bezpiecznych przewozów.

W przypadku braku możliwości realizowania przewozów pasażerów transportem kolejowym, Koleje Śląskie Sp. z o.o., do czasu przywrócenia przewozów transportem kolejowym, organizuje zastępczą komunikację autobusową. Tryb organizowania zastępczej komunikacji autobusowej opisano w Procedurze P/03.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 48 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Wyznaczeni przedstawiciele Spółki wchodzi w skład Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego przy Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK będącego koordynatorem działań antykryzysowych, na terenie której Koleje Śląskie wykonują przewozy.

Spółka bierze udział w ćwiczeniach mających na celu testowanie planów kryzysowych wspólnie z innymi uczestnikami (członkami) Regionalnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w celu szkolenia personelu, sprawdzania skuteczności procedur alarmowych i sprawności organizacyjnej, rozpoznania słabych i zawodnych ogniw dla doskonalenia sposobu postępowania w sytuacjach zagrożeń.

Wyniki przeprowadzonych ćwiczeń i testów rejestrowane są przez Regionalny Zespół Zarządzania Kryzysowego jako koordynatora działań. Oprócz ćwiczeń i testów, każdy plan postępowania jest poddawany ocenie, a zwłaszcza po uzyskaniu spostrzeżeń i wniosków, że w planach występują ogniwa zawodne lub gdy stwierdzono, że zapisy utraciły aktualność.

W przypadku zaistnienia lub ujawnienia zagrożeń i niebezpieczeństw w działalności Spółki, zagrożenia te należy odnotować w „Rejestrze zagrożeń” według Procedury P/06, zgodnie z Rozporządzeniem Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art.6 ust.3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady wraz ze zmianami zawartymi w dyrektywie nr 2008/110/WE, Rozporządzeniem 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 oraz Rozporządzeniem Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie Komisji nr 352/2009

Dokumenty związane:

Procedura P/03 – „Realizacja procesu przewozu pasażerów”

Procedura P/09 – „Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia”


Procedura P/16 – „Postępowanie w sytuacji wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej”

3.18. Audyty bezpieczeństwa

Koleje Śląskie Sp. z o.o. przeprowadza wewnętrzne i zewnętrzne (u dostawców) audyty bezpieczeństwa. Zasadniczym celem audytów bezpieczeństwa jest przegląd Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i sprawdzenie jego aktualności i skuteczności, a zwłaszcza czy procedury opisane w systemie zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa przewozów mierzony wg wspólnych metod (wskaźników i kryteriów) oceny bezpieczeństwa-**CSM**.

Terminy przeprowadzania wewnętrznych audytów bezpieczeństwa Koleje Śląskie Sp. z o.o. planuje na początku każdego roku. Zgodnie z obowiązującymi wymogami w Spółce Koleje Śląskie, ilość audytów wewnętrznych nie może być mniejsza niż 1 w każdym półroczu.

Terminy przeprowadzania zewnętrznych audytów bezpieczeństwa, Koleje Śląskie Sp. z o.o. planuje w miarę potrzeb (jednak nie mniej niż 1 audyt zewnętrzny w roku kalendarzowym).

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 49 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Pracownicy odpowiedzialni za przeprowadzanie wewnętrznych/zewnętrznych audytów (audytorzy) winni spełniać następujące wymagania:

- wykształcenie min. średnie,
- 3 letni staż pracy w specjalności objętej audytem;
- certyfikat audytora systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. przewiduje możliwość przeprowadzenia audytów bezpieczeństwa przez zewnętrznych audytorów np. ze strony UTK.

Zasadniczą cechą audytów bezpieczeństwa przeprowadzanych w Spółce oraz u dostawców jest ich obiektywizm. Audyty przeprowadzane są przez osoby bezstronne i niezależne od komórek organizacyjnych/dostawców poddawanych audytowi.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. dokonuje wyboru Audytorów, analizuje i ocenia wyniki z audytów, w celu podjęcia działań/środków naprawczych.

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

Wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa są punktem wyjścia dla podjęcia działań korygujących i/lub zapobiegawczych, jak również stanowią podstawę do opracowania „Programu Poprawy Bezpieczeństwa” Spółki.

Wyniki zewnętrznych audytów bezpieczeństwa są punktem wyjścia dla podjęcia działań korygujących i/lub zapobiegawczych, jak również stanowią podstawę do wpisania/skreślenia dostawcy z „listy kwalifikowanych dostawców”.

Stwierdzone podczas audytu bezpieczeństwa krytyczne niezgodności z obowiązującymi procedurami i procesami odnotowywane są w „Rejestrze zagrożeń” o którym mowa w Załączniku I podrozdział 2.2.1 oraz rozdział 4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009r. z dnia 24 kwietnia 2009 w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (do 21.05.2015), o której mowa w art.6 ust.3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz dyrektywą nr 2008/110 zmieniającą ww. dyrektywę, Rozporządzeniem 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 oraz Rozporządzeniem Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

Częstotliwość, zakres (obszar) audytów, określane są w planie audytów sporządzanym na bieżący rok kalendarzowy zgodnie z procedurą P/14.


Dokumenty związane:

Procedura P/10 – „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”

Procedura P/14 – „Audyty bezpieczeństwa”.

3.19. Nadzór i kontrola

Spółka przewiduje możliwość przeprowadzania kontroli przez pracowników Spółki lub przez uprawnionych pracowników organów publicznych np. UTK, PIP itp.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 50 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Dzięki systemowi kontroli wdrożonemu w Spółce, kontrole skuteczności i prawidłowości funkcjonowania składników Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem prowadzone są na wszystkich poziomach działania Spółki, w następujących formach:

- samokontrola pracownicza – czyli kontrola własnej pracy przez każdego pracownika;
- kontrola funkcjonalna:
 - prowadzona przez Dział Kontroli Wewnętrznej i Bezpieczeństwa zgodnie z rocznym planem kontroli zatwierdzonym przez Zarząd,
 - sprawowana w ramach obowiązku nadzoru przez wszystkie osoby zatrudnione na stanowiskach kierowniczych wobec podporządkowanych im pracowników.

W ramach samokontroli każdy pracownik Spółki odpowiada za prawidłowe wykonanie wyznaczonych zadań i za całokształt spraw, które mu powierzono.

Obowiązek samokontroli sprawowanej przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego określony jest w przydzielonych obowiązkach, uprawnieniach i odpowiedzialności, doręczanych pracownikom na piśmie.

Kontrola funkcjonalna polega na kontroli i nadzorze pracy pracowników podporządkowanych kierownikom komórek organizacyjnych poszczególnych szczebli zarządzania Spółki z punktu widzenia zgodności czynności z aktami normatywnymi oraz przepisami wewnętrznymi i poleceniami oraz przydzielonymi zadaniami, do których zobowiązuje pracowników indywidualny zakres obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w toku sprawowania kontroli, kontrolujący zobowiązani są do podejmowania bezpośrednich środków zaradczych i zgłaszania konkretnych uwag i wniosków, bezpośrednio zwierzchnikowi, kierownikowi komórki organizacyjnej lub Pełnomocnikowi ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. w sposób ciągły, poprzez pracowników nadzoru, prowadzi monitoring prawidłowości działań oraz interweniuje w razie nieprawidłowości i naruszeń zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego podczas wykonywania zadań. Wdrożono 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 obowiązki w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Koleje Śląskie Sp. z o.o. zapewniają, iż przydzielane są odpowiednie kompetencje i narzędzia do wykonywania zadań w zakresie bezpieczeństwa. Wyniki kontroli stanowią podstawę do opracowania „Programu Poprawy Bezpieczeństwa”.

Dla zapewnienia obiektywizmu i wnikliwości przeprowadzanych kontroli wewnętrznych wymagane są następujące kompetencje osób przeprowadzających kontrole:

- wykształcenie wyższe lub średnie,
- egzamin ścisły i kwalifikacje zawodowe w specjalności objętej kontrolą,
- 5 letni staż pracy w specjalności objętej kontrolą.

Częstotliwość, zakres przedmiotowy i podmiotowy kontroli planowych określany jest w planie kontroli na bieżący rok kalendarzowy zgodnie z procedurą P/15, natomiast niezależnie od kontroli planowych w Spółce przeprowadzane są kontrole doraźne wg potrzeb i poleceń Zarządu Spółki.

W rocznym planie kontroli Kolei Śląskich Sp. z o. o. minimalna ilość kontroli planowych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynosi 12. Wyniki i ustalenia kontroli planowych oraz doraźnych dokumentowane są w formie protokołów z kontroli. Wyniki kontroli zawarte w „ Protokole z kontroli” są

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 51 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

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

W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub zdrowia albo życia, kontrolujący wydaje polecenia doraźne w celu natychmiastowego ich wyeliminowania.

Stwierdzone podczas kontroli niezgodności mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego odnotowywane są w „Rejestrze zagrożeń” o którym mowa w Załączniku I podrozdział 2.2.1 oraz rozdział 4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (21.05.2015), o której mowa w art.6 ust.3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady wraz ze zmianami zawartymi w dyrektywie nr 2008/110/WE, Rozporządzeniem 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 oraz Rozporządzeniem Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie Komisji nr 352/2009 oraz przekazywane są Pełnomocnikowi ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Koleje Śląskie Spółka z o.o. podlega również kontroli dokonywanej przez uprawnionych pracowników organów publicznych np. UTK, PIP itp. Kontrole zewnętrzne są realizowane zgodnie z procedurą jednostki realizującej kontrolę. Sposób przeprowadzenia kontroli zewnętrznej przeprowadzanej np. przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 roku w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. Nr 57 Poz. 388 z późn. zm.).

Dokumenty związane:

Procedura P/02 – „Zarządzanie zmianami”


Procedura P/07 – „Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją”

Procedura P/10 – „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”

Procedura P/15 – „Kontrole”

3.20. Kontrola dostawców

Podjęcie współpracy z dostawcami zewnętrznymi Koleje Śląskie Sp. z o.o. poprzedzają określeniem podstawowych parametrów i warunków dostawy materiałów, części i usług mających związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Następnie biuro odpowiedzialne za wdrożenie procedury dostawy zobowiązane jest do wskazania potencjalnych dostawców i/lub wykonawców oraz określenie kryteriów ich wyboru. Wybór dostawców zewnętrznych Koleje Śląskie poprzedzają procedurą kwalifikacyjną. Po ustaleniu listy potencjalnych dostawców podejmowane są działania sondażowe oraz inne działania w celu uzyskania opinii (marki, referencji) i oceny potencjalnych dostawców. Dział Organizacyjno-Prawny sporządza listę kwalifikowanych dostawców na podstawie częściowych list przekazanych przez poszczególne Działy (komórki organizacyjne) Spółki wskazane w procedurze P-12, sporządzanych w terminach zgodnych z

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 52 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

procedurą. Jednym z warunków zawarcia umowy na jednorazowe lub wielokrotne dostawy lub usługi jest umożliwienia Kolejom Śląskim Sp. z o.o. przeprowadzenie okresowych audytów u dostawców, w celu zweryfikowania zgodności realizacji zamówień z harmonogramem oraz normami i kryteriami bezpieczeństwa, zgodnie z procedurą P/14.

Ponadto Koleje Śląskie stosują działania sprawdzające kompetencje wykonawców oraz ich podwykonawców i poddostawców. Poza opiniami dot. rzetelności dostawców, Koleje Śląskie weryfikują uprawnienia do wykonywania zamawianych usług lub dostaw. Urządzenia, podzespoły i części lub usługi zamawiane u dostawców zewnętrznych, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego muszą posiadać cechy pozwalające na identyfikację producenta / dostawcy oraz udokumentowane działania potwierdzające przeprowadzanie kontroli jakości dostaw lub usług.

Wymogi w zakresie zapewnienia odpowiedniego stanu bezpieczeństwa dostaw lub usług w ruchu kolejowym są jednoznacznie formułowane wobec wykonawców / dostawców w formie warunków wstępnych. W umowach dostaw i usług Spółka wobec dostawców zewnętrznych formułuje wymagania (jakościowe i ilościowe) wpływające na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Sankcjami za naruszenia powyższych wymagań dotyczących bezpieczeństwa są możliwości natychmiastowego odstąpienia od umowy, wysokie kary umowne oraz roszczenia z tytułu gwarancji, które nakładają na dostawców i wykonawców obowiązek natychmiastowego podjęcia działań zmierzających do usunięcia stwierdzonych zagrożeń dla bezpieczeństwa. Ponadto, Spółka dokonuje okresowych ocen dostawców. Konsekwencją naruszenia stosowanych norm bezpieczeństwa jest usunięcie takiego dostawcy z listy kwalifikowanych dostawców, co oznacza zaprzestanie współpracy.

Odstępstwa i niezgodności z umową mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, stwierdzone podczas audytów i kontroli przeprowadzanych u dostawcy odnotowywane są w stosownym raporcie zgodnie z procedurą P/14.

Dokumenty związane:

Rozporządzenie 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


Procedura P/12 – „Ocena dostawców”

Procedura P/14 – „Audyty bezpieczeństwa”

3.21. Ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem

Zasady ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem w Spółce Koleje Śląskie ujęto w procedurze P/17, która obejmuje następujące zasadnicze działania:

- okresowe przeglądy składników systemu zarządzania bezpieczeństwem (dokumentacji, procedur, działań, monitoringu, ocen ryzyka, audytów i kontroli wewnętrznych),
- analizę i ocenę skuteczności funkcjonowania wyżej wymienionych składników systemu zarządzania bezpieczeństwem w dotychczasowej formie oraz weryfikację osiągniętych wyników osób pełniących role w zakresie zarządzania bezpieczeństwem,

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 53 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

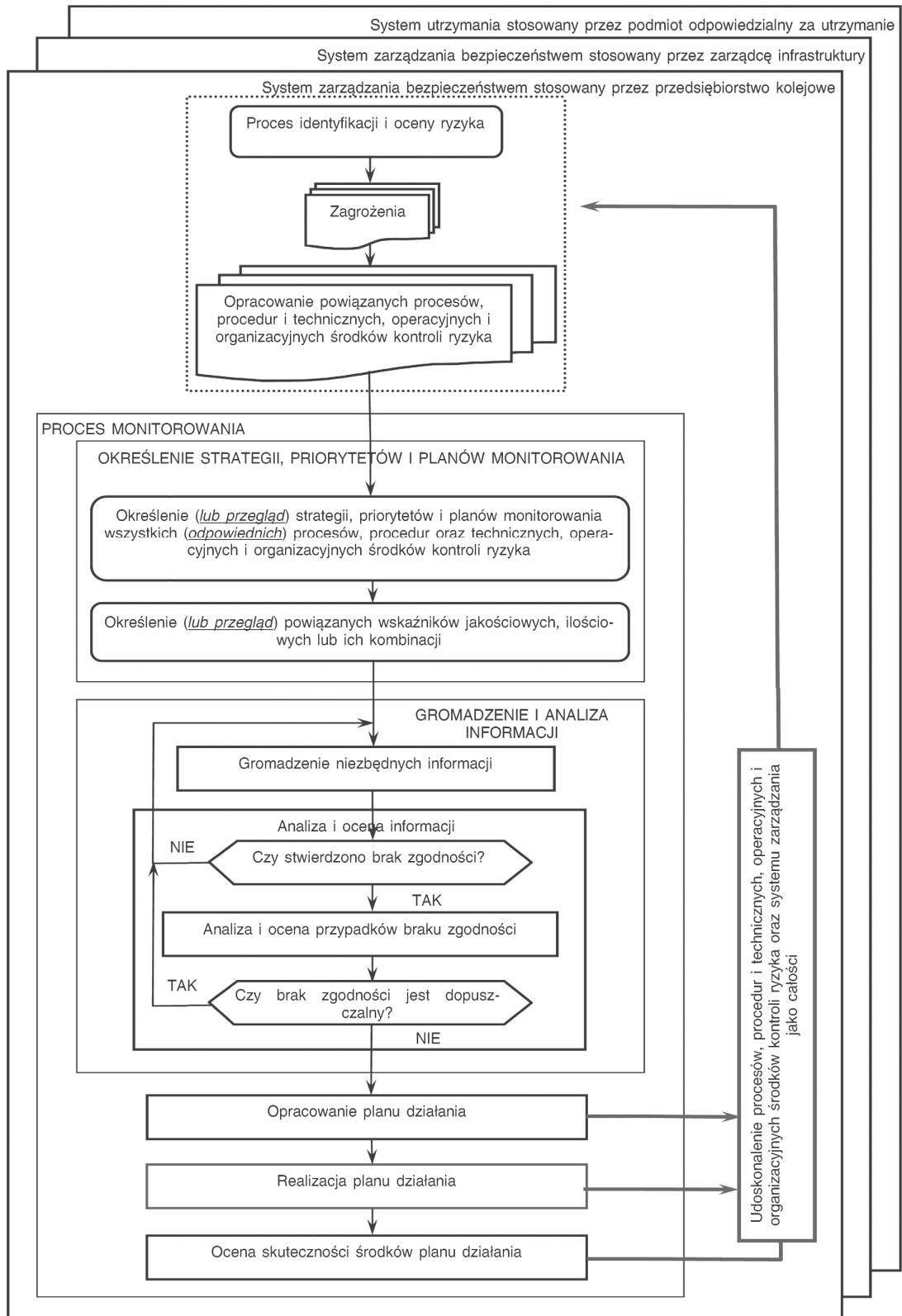
- wnioskowanie zmian i modyfikacji w celu uzyskania poprawy skuteczności funkcjonowania składników systemu zarządzania bezpieczeństwem Spółki.


Zgodnie z Rozporządzeniem 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, w Spółce Koleje Śląskie się monitorowanie, które obejmuje następujące obszary działania:

- określenie strategii, priorytetów i planu (planów) monitorowania,
- gromadzenie i analizę informacji,
- opracowanie planu działania na wypadek stwierdzenia niedopuszczalnego braku zgodności z wymogami określonymi w systemie zarządzania,
- realizację planu działania,
- ocenę skuteczności środków przewidzianych w planie działania.

Proces monitorowania przedstawiono w poniższym diagramie.

Ramy procesu monitorowania



 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 55 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Wyniki cyklicznych przeglądów systemu zarządzania bezpieczeństwem stanowią punkt wyjścia do wprowadzania koniecznych zmian oraz doskonalenia systemu Polityki Bezpieczeństwa Kolei Śląskich. Ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w Spółce uzyskiwane jest w wyniku identyfikacji niezgodności i odchyłeń w funkcjonowaniu systemu w stosunku do stanu organizacji Spółki oraz na podstawie wyników i wniosków z audytów i przeglądu SMS oraz weryfikacji skuteczności działań na następujących etapach:

- planowanie działań zapobiegawczych/korygujących;
- wdrażanie działań zapobiegawczych/korygujących;
- oceny skuteczności wdrożonych działań zapobiegawczych/korygujących;
- realizacji zaplanowanych działań.

Doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w Spółce jest procesem ciągłym, odbywającym się w cyklach, składających się z wyżej wymienionych etapów.

Dokumenty związane:

Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa

Rozporządzenie 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

Procedura P/10 – „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”

Procedura P/17 – „Przegląd Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”

3.22. Organizacja procesu przewozu pasażerów


Zasady organizowania procesu przewozu pasażerów określono w Procedurze P/03.

Przewozy pasażerów mogą być realizowane jako:

- a) planowe według rocznego rozkładu jazdy,
- b) komercyjne według indywidualnego rozkładu jazdy,
- c) technologiczne według indywidualnego rozkładu jazdy.

Zadania i zakresy odpowiedzialności poszczególnych komórek organizacyjnych uczestniczących w procesie realizacji przewozów, zostały podzielone w niniejszej procedurze, na podprocesy ujęte w poszczególnych diagramach (P/03), w zależności od rodzaju taboru i od podporządkowania drużyn pociągowych, następująco:

- a) organizacja procesu przewozowego realizowanego przez pojazdy oraz drużyny pociągowe KSL,
- b) organizacja procesu przewozowego realizowanego przez pojazdy oraz drużyny trakcyjne innych licencjonowanych przewoźników,
- c) organizacja procesu przewozowego zastępczą komunikacją autobusową.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 56 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Organizacja procesu przewozu pasażerów realizowana jest z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa i minimalizacją występujących ryzyk. Koleje Śląskie utrzymują wysoki komfort realizowanych przewozów.


Dokumenty związane

- P/01 - Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa
- P/02 – Zarządzanie zmianą
- P/04 – Utrzymanie sprawności taboru
- P/05 – Ocena ryzyka zawodowego
- P/06 – Ocena ryzyka operacyjnego
- P/07 – Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją
- P/08 – Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa
- P/09 – Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia
- P/10 – Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami
- P/11 – Zarządzanie personelem
- P/12 – Ocena dostawców
- P/13 – Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem
- P/14 – Audyty bezpieczeństwa
- P/15 – Kontrole
- P/16 – Postępowanie w sytuacji wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej
- P/17 – Przegląd zarządzania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

3.23. Organizacja procesu przewozowego realizowanego przez pojazdy oraz drużyny trakcyjne innych licencjonowanych przewoźników kolejowych

Zasady organizowania procesu przewozowego realizowanego przez pojazdy oraz drużyny trakcyjne innych licencjonowanych przewoźników kolejowych określono w Procedurze P/03, która obejmuje następujące zasadnicze działania:

1. Zgłoszenie zapotrzebowania na pojazdy kolejowe z napędem (PKO) oraz drużyny trakcyjne innych przewoźników kolejowych,
2. Zaplanowanie (wyznaczenie) sprawnego pojazdu kolejowego oraz wykwalifikowanej obsady pojazdu kolejowego z napędem z aktualnymi badaniami lekarskimi, z aktualnymi egzaminami kwalifikacyjnymi, weryfikacyjnymi i okresowymi, ze znajomością szlaku na trasie przejazdu z odpowiednią autoryzacją, po wymaganym przepisami czasie wypoczynku od ostatniej pracy,
3. Sprawdzenie stanu psychofizycznego obsady pojazdu kolejowego z napędem,
4. Spowodowanie odsunięcia niezdolnych do pracy członków obsady pojazdu kolejowego z napędem,
5. Zapewnienie wyposażenia w karty próby hamulca,
6. Sprawdzenie posiadania oraz uzupełnienie w razie potrzeby, rozkładu jazdy i dodatków do rozkładu jazdy o warunkach techniczno ruchowych obowiązujących na trasie przejazdu, książki pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, ważnego świadectwa sprawności technicznej oraz informacji o ostrzeżeniach stałych,
7. Nadzór nad pracą pojazdów z napędem oraz maszynistów innych licencjonowanych przewoźników,
8. Sporządzenie dobowego zestawienia czasu pracy maszynistów.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 57 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

Koleje Śląskie deklarują, że przewozy pasażerów realizowane przez tabor i maszynistów innych licencjonowanych przewoźników kolejowych, realizowane są z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa.

Dokumenty związane:

P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów

P/15 Kontrole

3.24. Pobieranie, analiza, archiwizacja i przechowywanie danych z rejestratorów na pojazdach

Określa się zasady dotyczące pobierania, analizy, archiwizacji i przechowywania danych z rejestratorów parametrów pracy pojazdów kolejowych oraz rejestratorów wideo monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego pojazdów Spółki Koleje Śląskie, wyposażonych w/w urządzenia.


Ustala się następujące zasady:

- a) **pobierania danych** z rejestratorów zainstalowanych w pojazdach kolejowych Spółki Koleje Śląskie w następujących przypadkach:
 - po zdarzeniach (wypadkach i incydentach) kolejowych,
 - po wydarzeniach nie będących wypadkami kolejowymi,
 - archiwizacji danych z przebiegu (normalnej) pracy pojazdów poza ww. przypadkami,
- b) **postępowania z danymi** z rejestratorów zainstalowanych w pojazdach kolejowych Spółki Koleje Śląskie w wyżej wymienionych przypadkach, jak w punkcie a),
- c) **odczytu i analizy danych** z rejestratorów zainstalowanych w pojazdach kolejowych Spółki Koleje Śląskie w przypadkach wymienionych powyżej w punkcie a),
- d) **prowadzenia ewidencji** i dokumentowania faktu pobierania, analizy i przekazywania danych z rejestratorów zainstalowanych w pojazdach kolejowych Spółki Koleje Śląskie,
- e) **uprawnień do pobierania, analizy i udostępniania** danych z rejestratorów zainstalowanych w pojazdach kolejowych Spółki Koleje Śląskie w przypadkach wymienionych powyżej w punkcie a),
- f) **gospodarowania nośnikami**, na których zapisane są dane z rejestratorów zamontowanych na pojazdach Kolei Śląskich.

Dokumenty związane:

P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów

P/09 Plan postępowania na wypadek zagrożenia lub zdarzenia

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 58 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

3.25. Plan postępowania przy uruchomieniu Zastępczej Komunikacji Autobusowej w Spółce Koleje Śląskie

W przypadku wystąpienia zakłóceń lub awarii (pojazdu szynowego, infrastruktury kolejowej lub w innych przypadkach) powodujących przerwę w ruchu pociągów i uniemożliwiających kontynuację przewozu pasażerów pojazdami szynowymi Kolei Śląskich, obowiązuje następujący sposób postępowania:


I. Po uzyskaniu informacji o przerwie w ruchu pociągów, spowodowanej zakłóceniami lub awarią uniemożliwiającą przewóz pasażerów Kolei Śląskich, Dyspozytor Kolei Śląskich winien podjąć, następujące działania:

Dyspozytor Kolei Śląskich, kontaktuje się z dyspozyturą firmy przewozowej, obsługującej/odpowiedzialnej za obszar na którym doszło do przerwy w ruchu pociągów na podstawie umowy zawartej ze Spółką Koleje Śląskie ws. uruchomienia zastępczej komunikacji autobusowej, określając:

- a) miejsce zdarzenia i lokalizację zaistniałej przerwy w ruchu pociągów,
- b) odcinek proponowany do obsługi przez autobusową komunikację zastępczą ze wskazaniem:
 - taboru jaki ma być zastosowany,
 - godziny kursowania autobusów,
 - miejsca planowych zatrzymań i postojów autobusów na wyznaczonych przystankach i stacjach,
- c) okres na jaki planuje się wprowadzanie kursowania zastępczej komunikacji autobusowej.

II. Po wyżej wymienionych działaniach organizacyjnych Dyspozytor Kolei Śląskich wydaje dyspozycje i polecenia określające:

1. w zamian za które pociągi zostaje uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa,
2. powiadamia o ww. ustaleniach i decyzjach zainteresowanych pracowników Spółki Koleje Śląskie, tj. drużyny konduktorskie (kierowników pociągu, konduktorów, kasjerów mobilnych) i maszynistów oraz zainteresowanych rewidentów taboru, infolinię,
3. wyznacza pracowników drużyn konduktorskich (kierowników pociągu, konduktorów, kasjerów mobilnych) do obsługi środkami zastępczej komunikacji autobusowej, określając:
 - a. miejsce zdarzenia i relacje w jakich uruchomiono komunikację zastępczą,
 - b. w jakim czasie zostanie uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa,
 - c. jakie pojazdy zostały zadysponowane do komunikacji zastępczej,
 - d. jaką trasą należy prowadzić przewozy pasażerów w komunikacji zastępczej,
 - e. tryb przekazywania informacji i komunikacji z Dyspozyturą Kolei Śląskich w sprawie dysponowania pojazdami zastępczej komunikacji autobusowej.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 59 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- III. Po usunięciu (ustaniu przyczyn) zakłóceń lub awarii, w wyniku których uruchomiono autobusową komunikację zastępczą, Dyspozytura Kolei Śląskich, w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury, przywraca kursowanie pociągów zgodnie z rozkładem jazdy informując o tym zainteresowanych pracowników Spółki Koleje Śląskie, tj. drużyny konduktorskie (kierowników pociągu, konduktorów, kasjerów mobilnych) i maszynistów oraz zainteresowanych rewidentów taboru, infolinię,

Dokumenty związane

P/03 – Realizacja procesu przewozu pasażerów


P/09 – Plany postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia

Uchwała Zarządu Kolei Śląskich Nr 82/2013 z dnia 10.05.2013 r. „Wytyczne w sprawie nabywania, rejestracji i utrzymania znajomości odcinków linii kolejowych oraz sposobu nabywania i rejestracji znajomości typu pojazdu kolejowego przez kierownika pociągu, maszynistę, pomocnika maszynisty kolejowe śląskie sp. z o.o.”

3.26. Prawa i obowiązki pasażera

Prawa i obowiązki pasażera określone są przez

1. Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, uwzględniające:
 - opinię Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z uwzględnieniem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,
 - wniosek Komisji,
 - opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
 - opinię Komitetu Regionów,
 - procedurę przewidzianą w art. 251 Traktatu w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 31 lipca 2007 r.,
2. 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. 2013 poz. 211),
3. Do obowiązków Kolei Śląskich wobec pasażerów należy między innymi:
 - Zapewnienie najwyższego bezpieczeństwa w trakcie wymiany podróży;
 - Zapewnienie najwyższego bezpieczeństwa oraz komfortu pasażerów w trakcie przewozu;
 - Wyposażenie taboru wagonowego we właściwe tablice kierunkowe,
 - Wyświetlenie prawidłowej relacji pociągu na elektronicznych wyświetlaczach, w przypadku ich zainstalowania na taborze,
 - Włączenie automatycznych zapowiedzi o postojach pociągu,
 - Wygłaszanie komunikatów przez urządzenia nagłaśniające poprzez dostępne instalacje wewnętrzne informacji pasażerskiej lub przez urządzenia megafonowe na stacjach i przystankach wyposażonych w tego rodzaju instalacje,
 - Udzielanie informacji podróżnym o skomunikowaniach i rozkładzie jazdy na stacjach węzłowych,
4. W przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych do obowiązków Kolei Śląskich należy między innymi:
 - Ostrzeżenie osób znajdujących się w strefie zagrożenia,


 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 60 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- Udzielenie pierwszej pomocy osobom poszkodowanym,
5. W przypadku wystąpienia utrudnień i zakłóceń w ruchu pociągów i uruchomienia zastępczej komunikacji autobusowej (ZKA), do obowiązków Kolei Śląskich należy między innymi:
 - Poinformowanie podróżnych o zawieszeniu kursowania pociągów na danych liniach lub odcinkach oraz określenie czasu jego obowiązywania,
 - Poinformowanie podróżnych o uruchomieniu zastępczej komunikacji autobusowej na danej relacji,
 - Zapewnienie bezpiecznego wsiadania i wysiadania podróżnych w zastępczej komunikacji autobusowej,
 - Zapewnienie nadzoru pracowników Kolei Śląskich w trakcie realizacji przewozów zastępczą komunikacją autobusową,
 6. Koleje Śląskie dystrybuują wśród pasażerów bilety za pośrednictwem następujących sposobów sprzedaży:
 - w kasach biletowych lub w automatach biletowych,
 - za pośrednictwem telefonu lub Internetu,
 - w pociągach.
 7. Koleje Śląskie gwarantują pasażerom możliwość złożenia skargi w zakresie praw i obowiązków podróżnego,

3.27. Przewóz osób niepełnosprawnych

Zasady niniejsze regulują kwestię organizowania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, zwanymi dalej osobami niepełnosprawnymi: przed, w trakcie i po podróży, ze zwróceniem szczególnej uwagi na stacje, na których podróżni wsiadają lub przesiadają się do innych pociągów.

1. Przy organizacji przewozu osób niepełnosprawnych oraz skutecznego udzielania pomocy bezpośredniej, do współpracy według niniejszych Zasad zobowiązani są pracownicy następujących komórek organizacyjnych Kolei Śląskich:
 - Dział Handlowy (Biuro Obsługi Klienta / Infolinia),
 - Dział Dyspozytury
 - Drużyny konduktorskie.
2. Po uzyskaniu informacji/zgłoszenia o zaplanowanym przejeździe/podróży osoby lub grupy osób niepełnosprawnych pociągiem Kolei Śląskich obowiązuje sposób postępowania określony w Procedurze P/03.
19. Dział Handlowy nadzoruje realizację zgłoszonego przejazdu.
20. W sytuacjach awaryjnych (np. niedotrzymanie określonego terminu zgłoszenia), w miarę posiadanych środków oraz możliwości, Dział Handlowy organizuje asystentów przejazdu z ramienia KŚ, którzy udzielą pomocy osobom niepełnosprawnym podczas przejazdu.
21. W razie rezygnacji z przejazdu przez podróżnego, BOK przekazuje informację do osób, które organizowały pomoc.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 61 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

22. Osobom niepełnosprawnym, na wózkach inwalidzkich, osobom o widocznym inwalidztwie korzystającym z usług Kolei Śląskich, kierownik pociągu powinien udzielać jak najdalej idącej pomocy, w szczególności udostępnić miejsca wyznaczone dla tych pasażerów.
23. Kierownik pociągu lub wyznaczony konduktor obsługuje platformę służącą do transportu wózków inwalidzkich.
24. Przewóz pasażerów na wózkach inwalidzkich powinien odbywać się przy zastosowaniu odpowiedniego zabezpieczenia, w miejscach wyznaczonych i przystosowanych do tego celu.
25. Wyznaczone miejsca oznacza się w sposób trwały za pomocą piktogramów lub napisów "Miejsce dla inwalidy". Piktogramy powinny być umieszczone w widocznych miejscach.
26. Prawo do zajmowania miejsc dla inwalidów mają przede wszystkim pasażerowie o widocznym kalectwie, utrudniającym podróżowanie w pozycji stojącej.
27. W Dziale Handlowym prowadzony jest rejestr przejazdu osób niepełnosprawnych.

Dokumenty związane:

- P/01 Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa
- P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów
- P/09 Plany postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia
- P/16 Postępowanie po wystąpieniu zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej

3.28. Badanie wielkości potoków podróźnych

Celem procedury jest zapewnienie przez Spółkę Koleje Śląskie, bieżącego monitorowania wielkości potoków pasażerskich dla zapewnienia podróźnym wygody podróźowania, w celu spełnienia wymagań wynikających z art.14 b ust.1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.) w związku z art. 14 ust.1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173 z późn. zm.).


Realizacja procesu monitorowania wielkości potoków pasażerskich poprzez przeprowadzenie cyklicznych badań dla wszystkich relacji, z ustaloną stałą częstotliwością, wynika z zapisów §2 pkt.14 oraz §2 pkt.11 ppkt.14 Umowy z dnia 31 grudnia 2013 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 grudnia 2015 r.

W ramach monitorowania wielkości potoków pasażerskich prowadzone są następujące działania:

- Badanie cykliczne – polegające na planowym badaniu wielkości potoków pasażerów na wszystkich relacjach w określonych odstępach czasu
- Badanie weryfikujące/kontrolne/dodatkowe – polegające na badaniu wielkości potoków pasażerskich w oparciu o wyniki monitorowania oraz analizę skarg pasażerów.

W celu zapewnienia realizacji procesu monitorowania przewiduje się następujące narzędzia:


- Informacja wynikająca ze skarg pasażerów

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. <i>Przewoźnik Kolejowy</i>	Strona 62 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- Wizualne szacowanie frekwencji podróżnych przez pracowników personelu pokładowego wyrażone w sposób procentowy (np. frekwencja podróżnych na poziomie 60%)
- Wykorzystanie elektronicznych systemów liczenia pasażerów zamontowanych w pojazdach
- Liczenie pasażerów realizowane przez podmioty zewnętrzne
- Skanowanie biletów podróżnych (w celu ustalenia relacji na których odbywa się przejazd) i liczenie wpływów z biletów.


Dokumenty związane:

- P/19 Monitorowanie wielkości potoków pasażerskich w połączeniach kolejowych obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie
- K-6 Instrukcja dla kierownika pociągu i drużyn konduktorskich

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 63 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15


4. Definicje i znaczenie stosowanych pojęć.

- **Audyt** - jest to systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodu z audytu oraz jego obiektywnej oceny w celu określenia stopnia spełnienia kryteriów SMS.
- **Bezpieczeństwo** - „bezpieczeństwo” oznacza 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;*
- **Dokumentacja systemu utrzymania (DSU)** dokumentacja związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych zapewniająca zgodność procesu utrzymania z istniejącymi wymaganiami w tym zakresie.
- **Identyfikacja zagrożeń** - „identyfikacja zagrożeń” oznacza 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** - zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań;***
- **Kontrola** - środek porównawczy wykonania działań z planem i czynnik wskazujący wielkości odchylenia w stosunku do założeń systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- **Kierownictwo** – kluczowy personel odpowiedzialny za podejmowane decyzje i uprawniony do wydawania poleceń podwładnym;
- **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;*
- **Obszar kolejowy** - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;*
- **Ocena ryzyka** - „ocena ryzyka” oznacza całościowy proces obejmujący analizę ryzyka i wycenę ryzyka;***
- **Odcinek linii kolejowej** - część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
- **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;*
- **Pojazd trakcyjny** - pojazd kolejowy z napędem własnym;*


 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 64 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- **Poważny wypadek** - wypadek spowodowany kolizją, wykojeniem 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;
- **Proces główny** – to proces będący podstawowym działaniem usługowymi realizowanym przez przedsiębiorstwo;
- **Procesy koordynujące SMS** – to, procesy nadzorujące właściwy przebieg procesów realizowanych w firmie;
- **Procesy krytyczne SMS** – to procesy mające zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo realizowanego procesu głównego
- **Procesy pomocnicze SMS** - to procesy przyczyniające się do tworzenia wartości w firmie;
- **Procesy wspomagające SMS** – to procesy, które zapewniają niezakłócony przebieg procesów głównych.
- **Przewóz** – przemieszczanie, z uwzględnieniem postojów koniecznych z punktu widzenia warunków transportu oraz z uwzględnieniem okresów wynikających z warunków ruchu, w których towary znajdują się w wagonach, cysternach i kontenerach, przed, podczas i po przemieszczeniu. Powyższa definicja obejmuje także czasowe pośrednie miejsce odstawienia towarów w celu zmiany sposobu przewozu lub środka transportu (przeładowanie). Obowiązuje to pod warunkiem, że na żądanie przedstawiane będą dokumenty przewozowe, w których jest podane miejsce nadania i odbioru, oraz również pod warunkiem, że sztuki przesyłki i cysterny nie będą otwierane podczas czasowego pośredniego postoju, za wyjątkiem kontroli przez władzę właściwą.
- **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne;*
- **Przyległy pas gruntu** - grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;*
- **Rejestr zagrożeń** - „rejestr zagrożeń” oznacza dokument, w którym rejestruje się i opatruje odniesieniami zidentyfikowane zagrożenia, związane z nimi środki i źródło zagrożeń oraz wskazuje organizację, która ma nimi zarządzać;**
- **Rejestr pojazdów kolejowych** rejestr pojazdów kolejowych (RRS) w formie księgi, kartoteki lub w systemie teleinformatycznym składający się z dwóch części
 - 1) część I – Ewidencja pojazdu kolejowego;
 - 2) część II – Dane o eksploatacji pojazdu kolejowego.

Szczegółowe warunki prowadzenia 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. 2013 poz. 211),
- **Rejestrator pokładowy** –określenie urządzenia przeznaczonego do zapisu danych w pojeździe kolejowym,
- **Rejestrator parametrów technicznych pojazdu** – urządzenie zapisujące na nośnikach dane dotyczące pracy pojazdu trakcyjnego.
- **Rejestrator wideo** - urządzenie zapisujące obrazy z kamer zainstalowanych na pojeździe.
- **Dane rejestrowane** – obrazy wideo oraz techniczne parametry pracy pojazdu trakcyjnego,

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 65 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15


- **Nośnik danych** – przenośne urządzenie lub taśma umożliwiające zapis, odczyt oraz przechowywanie danych pobranych z rejestratorów pokładowych.
- **Archiwum danych** – każdy zbiór zawierający oryginały / kopie danych pobranych z rejestratorów pokładowych,
- **Upoważniony personel** – przeszkoleni i autoryzowani pracownicy.
- **Upoważniony personel nadzoru** – upoważnieni pracownicy do kontroli pracy drużyn trakcyjnych,
- **Ryzyko** - oznacza 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 kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie; *
- **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 i 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; *
- **Techniczne specyfikacje Interoperacyjności** – szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określone i ogłaszane przez Komisję Europejską; *
- **Trasa pociągu** - określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej; *
- **Typ pojazdów kolejowych** - pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych; *
- **Usługa trakcyjna** – działalność przedsiębiorcy polegająca na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego; *
- **Walidacja** – w naukach technicznych 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;
- **Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)** – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie 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; *

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 66 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

- **Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)** – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych 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;**
- **Wypadek** - niezamierzone nagłe 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*
- **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** - „zarządzanie ryzykiem” oznacza planowe stosowanie polityki, procedur i praktyk zarządczych w ramach zadań dotyczących analizy, wyceny i nadzoru ryzyka;***
- **Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei** - wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei;*
- **Zasady akceptacji ryzyka** - „zasada akceptacji ryzyka” oznacza 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
- **Zdolność przepustowa** - możliwość eksploatacyjno-ruchową linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;*
- **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;

* USTAWA z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r, poz. 1594)

** ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (do 21.05.2015) oraz Rozporządzenie Komisji nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie Komisji nr 352/2009, Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 67 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

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

*** DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/57/WE

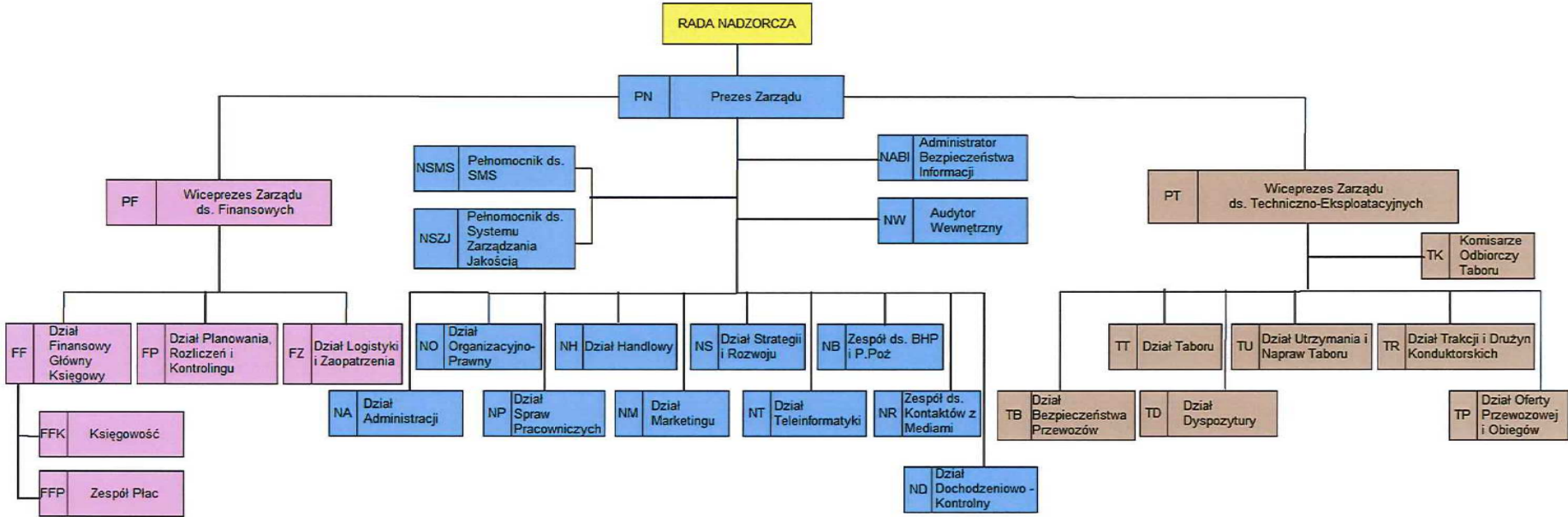
5 . Wykaz procedur

Numer procedury	Procedura	Liczba stron
P/01	Opracowywanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa	13
P/02	Zarządzanie zmianami	8
P/03	Realizacja procesu przewozu pasażerów	29
P/04	Utrzymanie sprawności taboru	31
P/05	Ocena ryzyka zawodowego	16
P/06	Ocena ryzyka operacyjnego	14
P/07	Dostęp, wymiana i zarządzanie informacją	9
P/08	Raportowanie wskaźników bezpieczeństwa	16
P/09	Przygotowanie planów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia lub zdarzenia	5
P/10	Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami	7
P/11	Zarządzanie personelem	38
P/12	Ocena dostawców	8
P/13	Nadzór nad dokumentami i zapisami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	11
P/14	Audyty bezpieczeństwa	16
P/15	Kontrole	8
P/16	Postępowanie w sytuacji wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej	15
P/17	Przegląd Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	13
P/18	Postępowanie w sytuacji wystąpienia zakłócenia, zagrożenia	5
P/19	Monitorowanie wielkości potoków pasażerskich w połączeniach kolejowych obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie	12
P/20	Wydawanie świadectwa maszynisty	10

6. Załącznik nr 1 – schemat organizacyjny Spółki Koleje Śląskie




ZAŁĄCZNIK DO REGULAMINU ORGANIZACYJNEGO - SCHEMAT ORGANIZACYJNY SPÓŁKI KOLEJE ŚLĄSKIE SP. Z O.O.
 PRZYJĘTY UCHWAŁĄ ZARZĄDU NR 72/2015 Z DNIA 16 LUTEGO 2015R.
 ZATWIERDZONY UCHWAŁĄ RADY NADZORCZEJ NR 2/2015 Z DNIA 13 MARCA 2015R.



WICEPREZES ZARZĄDU
 Dariusz Bąkiewicz

WICEPREZES ZARZĄDU
 Renata Szczygieł


PREZES ZARZĄDU
 Piotr Bramorski

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 69 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

7. Załącznik nr 2 - Wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych

lp.	Eksploatowany typ pojazdu	Numer decyzji zatwierdzającej		Uwagi
		Zezwolenie/świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego	Dokumentację Systemu Utrzymania	
1	Elektryczny zespół trakcyjny (FLIRT Polska) EN75	T/2011/0711 z dn. 31.08.2011 r.	DBK- WKWB.512.156.2014 z dnia 30.07.2014	
2	Elektryczny zespół trakcyjny 22WE (ELF) EN76	T/2013/0316 z dnia 30.10.2013 r.	DBK-512-11/2012 z dn. 08.03.2012 r.	
3	Elektryczny zespół trakcyjny 27WEb (ELF)	T/2014/0087 z dnia 27.03.2014 r.	DBK-512-10/2013 z dnia 05.02.2013 r.	
4	Elektryczny zespół trakcyjny EN57 KM typu 5B+6B+5B	T/2010/0544 z dn. 01.12.2010 r.	DBK-512-210/2012 z dnia 13.08.2012 r.	
5	Elektryczny zespół trakcyjny EN57 AKŚ typu 5B+6B+5B NEWAG S.A	T/2013/0230 z dnia 28.06.2013 r.	DBK-512-107/2012 z dnia 27.04.2012 r.	
6	Elektryczny zespół trakcyjny EN57 AKŚ typu 5B+6B+5B ZNLE S.A.	T/2013/0190 z dnia 31.05.2013 r.	DBK-512-107/2012 z dnia 27.04.2012 r.	
7	Elektryczny zespół trakcyjny EN57 AKŚ typu 5B+6B+5B NEWAG S.A.	T/2014/0012 z dnia 31.01.2014 r.	DBK-512-107/2012 z dnia 27.04.2012 r.	
8	Elektryczny zespół trakcyjny EN71	T/2013/0267 z dnia 03.09.2013 r.	DBK-512-347/2012 z dnia 14.07.2014	
9	Elektryczny zespół trakcyjny 14WE	T/2007/0136 z dnia 23.07.2007	DBK-512-346/2012 z dnia 22.07.2014 r.	
10	Elektryczny zespół trakcyjny 35WE s+d+s+s+d+s NEWAG S.A.	T/2014/0278 z dnia 26.08.2014 r.	DBK-512-345/2013 z dnia 16.07.2014 r.	
11	Autobus szynowy SA109	T/2012/0391 z dnia 29.05.2012	DBK-512-160/2013 04.07.2013	
12	Autobus szynowy SA109 Fablok	T/2012/0837 z dnia 29.11.2012	DBK-512-160/2013 04.07.2013	
13	Autobus szynowy SA138	T/2012/0046 z dnia 25.01.2012 r.	DBK-512-368/2012 z dnia 23.07.2014	
14	Elektryczny zespół trakcyjny EN57 typu 5B+6B+5B KSL/Przewozy Regionalne	T/99/0109 z dnia 27.12.1999	DBK-512-220/2012	
15	Elektryczny zespół trakcyjny 36WEa	DZTI- WP.811.66.2014.5.PR z dnia 04.08.2014	DBK- WKWB.512.323.2014.CM z dnia 23.09.2014	Zezwolenia nr: PL 5120140067 PL 5120140068 PL 5120140069

Szczegółowe informacje dot. utrzymania pojazdów kolejowych, eksploatowanych przez Spółkę Koleje Śląskie, zawarte zostały w punkcie 3. 8. niniejszej książki oraz procedurze P/04.

 Koleje Śląskie	Koleje Śląskie Sp. z o.o. Przewoźnik Kolejowy	Strona 70 z 70
	Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	wydanie 1.3.5
		Data 2015.07.15

8. Załącznik nr 3 do Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

Wykaz regulacji wewnętrznych

Lp.	Podpunkt §3.2 Rozporządzenia MT z 2007r. Dz. U. Nr 60 poz. 407	Regulacja wewnętrzna Koleje Śląskie Sp. z o.o.	
		Symbol i tytuł	Numer decyzji zatwierdzającej
a.)	Warunków technicznych eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych	K-1 INSTRUKCJA OKREŚLAJĄCA OGÓLNE ZASADY UTRZYMANIA I EKSPLOATACJI POJAZDÓW TRAKCYJNYCH	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-2 INSTRUKCJA OBSŁUGI, UTRZYMANIA I EKSPLOATACJI HAMULCÓW W POJAZDACH KOLEJOWYCH	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-3 INSTRUKCJA OKREŚLAJĄCA METODY I SPOSOBY WYKONYWANIA POMIARÓW GEOMETRYCZNYCH ZESTAWÓW KOŁOWYCH	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-5 INSTRUKCJA DLA REWIDENTA TABORU	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-11 INSTRUKCJA O ZASADACH TECHNICZNEGO UTRZYMANIA WAGONÓW PASAŻERSKICH	Uchwała Zarządu nr z dnia
b.)	Prowadzenia pojazdów trakcyjnych	K-4 INSTRUKCJA DLA MASZYNISTY POJAZDU TRAKCYJNEGO	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-6 INSTRUKCJA DLA KIEROWNIKA POCIĄGU I DRUŻYN KONDUKTORSKICH	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-7 INSTRUKCJA UTRZYMANIA I EKSPLOATACJI URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI POCIĄGOWEJ I MANEWROWEJ	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-10 INSTRUKCJA O PRZYGOTOWANIU ZAWODOWYM, EGZAMINACH I SZKOLENIACH DLA PRACOWNIKÓW KOLEI ŚLĄSKICH SP. Z O.O.	Uchwała Zarządu nr z dnia
		K-12 INSTRUKCJA DLA MASZYNISTY INSTRUKTORA	Uchwała Zarządu nr z dnia
c.)	Właściwego zestawiania pociągów, właściwego rozmieszczania taboru	K-8 INSTRUKCJA O ORGANIZACJI PRACY MANEWROWEJ I ZESTAWIANIU POCIĄGÓW	Uchwała Zarządu nr z dnia
d.)	Organizacji pracy manewrowej		
e.)	Postępowanie w sprawie wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych	K-9 INSTRUKCJA POSTĘPOWANIA W SPRAWACH WYPADKÓW, POWAŻNYCH WYPADKÓW I INCYDENTÓW KOLEJOWYCH	Uchwała Zarządu nr z dnia