

Załącznik Nr 7 do Regulaminu systemu
kwalifikowania dostawców części zamiennych
i materiałów dla zamówień sektorowych
podprogowych w „PKP Intercity” Spółka
Akcyjna

**RAPORT Z OCENY ZNACZENIA ZMIANY WRAZ Z ANALIZĄ RYZYKA
W SPRAWIE**

1. Opis Wykonawcy	3
2. Postawa prawna	3
3. Zespół oceniający.....	3
4. Ocena wstępna	3
5. Założenia do oceny znaczenia zmiany.....	3
6. Analizowana dokumentacja	3
7. Metodologia oceny znaczenia zmiany	3
8. Ocena znaczenia zmiany.....	4
9. Wnioski z oceny znaczenia zmiany.....	6
10. Podpisy członków zespołu oceniającego	6
11. <i>Proces zarządzania ryzykiem</i>	7
12. <i>Definicja systemu</i>	7
13. <i>Identyfikacja zagrożeń</i>	7
14. <i>Metody oceny ryzyka</i>	7
15. <i>Wyniki oceny ryzyka</i>	7
16. <i>Wnioski z oceny ryzyka</i>	8
17. <i>Ocena zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa</i>	8
18. <i>Zarządzanie zagrożeniami</i>	8
19. <i>Podpisy członków zespołu ekspertów:</i>	8
<i>Załącznik nr.....Wyniki przeprowadzonego procesu zarządzania ryzykiem</i>	9
<i>Załącznik nrKarty informacyjne członków zespołu eksperckiego</i>	10

*Wypełniamy jeżeli zmiana jest znacząca

1. Opis Wykonawcy

Ogólny opis działalności, posiadane uprawnienia, certyfikaty

2. Postawa prawna

Ocena znaczenia zmiany (zmian) została dokonana w oparciu o Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, z późn. zm.

3. Zespół oceniający

W celu przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany polegającej napowołano zespół oceniający w składzie:

4. Ocena wstępna

Zespół oceniający stwierdził, żejest związane z bezpieczeństwem i ma wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego z uwagi na poniżej opisane aspekty.

5. Założenia do oceny znaczenia zmiany

Przed przystąpieniem do oceny znaczenia zmian wynikających z, zespół oceniający stwierdził, że:

- Zmiany są związane z bezpieczeństwem i mają wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego i jako takie muszą zostać poddane analizie ich wpływu na bezpieczeństwo w oparciu o zapisy Rozporządzenia 402/2013, z późn. zm.;
- Jeżeli podczas oceny znaczenia zmian choć jedno z kryteriów wymienionych w art. 4 pkt. 2 Rozporządzenia 402/2013 uznane zostanie za znaczące, wówczas cała zmiana traktowana będzie jako zmiana znacząca.

6. Analizowana dokumentacja

Podczas analizy znaczenia zmian wynikających z,zespół oceniający uwzględnił następujące dokumenty:

➤

7. Metodologia oceny znaczenia zmiany

Oceny dokonywano w oparciu o kryteria zgodne z art. 4 pkt. 2 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013, z późn. zm. Były to odpowiednio:

- Skutki awarii systemu,
- Innowacja wykorzystana przy wprowadzeniu zmiany,
- Złożoność zmiany,

- Monitoring,
- Odwracalność zmiany,
- Dodatkowość.

Założono, że jeżeli choć jedno z kryteriów zostanie ocenione pozytywnie, cała zmiana uznana zostanie za znaczącą. W celu udokumentowania procesu stworzono tabelę, w której przeanalizowano każde z zawartych w Rozporządzeniu kryteriów, oceniając je w dwustopniowej skali (TAK lub NIE), a następnie uzasadniając podjętą przez powołany do tego celu zespół decyzję.

8. Ocena znaczenia zmiany

Ocenię znaczenia zostały poddane zmiany wynikające z

W poniższej tabeli nr 1 przedstawiono poszczególne kryteria z Rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013, z późn. zm., wraz z wyjaśnieniem podjętej decyzji dla analizowanej zmiany.

Przedmiot oceny znaczenia zmiany:

Kryterium znaczenia zmiany zgodnie z art. 4 pkt. 2 Rozporządzenia Komisji (WE) nr 402/2013, z późn. zm.

2 a) Skutki awarii systemu: wiarygodny najgorszy scenariusz w przypadku awarii ocenianego systemu, uwzględniający istnienie barier zabezpieczających poza tym systemem		2 b) Innowacja wykorzystana przy wprowadzeniu zmiany: kryterium to obejmuje innowacje dotyczące zarówno całej branży kolejowej, jak i tylko organizacji wprowadzającej zmianę		2 c) Złożoność zmiany		2 d) Monitoring: niezdolność monitorowania wprowadzonej zmiany podczas całego cyklu życia systemu i dokonywania odpowiednich interwencji		2 e) Odwracalność zmiany: niezdolność powrotu do systemu sprzed zmiany		2 f) Dodatkowość: ocena znaczenia zmiany z uwzględnieniem wszystkich przeprowadzonych niedawno zmian ocenianego systemu, które były związane z bezpieczeństwem i nie zostały ocenione jako znaczące	
Ocena (TAK/NIE)	Uzasadnienie	Ocena (TAK/NIE)	Uzasadnienie	Ocena (TAK/NIE)	Uzasadnienie	Ocena (TAK/NIE)	Uzasadnienie	Ocena (TAK/NIE)	Uzasadnienie	Ocena (TAK/NIE)	Uzasadnienie
	Wiarygodny, najgorszy scenariusz w przypadku awarii to:										

Zmiana dotycząca, w przypadku kryteriów dotyczących(pochodzące z Rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013), została oceniona na..... Zgodnie z przyjętymi założeniami (pkt. 6) i metodologią (pkt. 7) zmiana została oceniona jako nieznacząca (*lub znacząca*).

W przypadku zmiany uznanej za znaczącą istnieje konieczność przeprowadzenia procesu zarządzania ryzykiem zgodnie z art. 5 Rozporządzenia Komisji (UE) 402/2013, z późn. zm.

9. Wnioski z oceny znaczenia zmiany

Na podstawie przedstawionej oceny znaczenia zmiany wynikającej zstwierdzono, że:

- Proponowane zmiany są związane z bezpieczeństwem systemu kolejowego;
- Dokonano oceny potencjalnego wpływu na bezpieczeństwo systemu kolejowego omawianych zmian i przeprowadzono ocenę ich znaczenia w oparciu o Rozporządzenie Komisji (UE) nr 402/2013, z późn. zm.;
- Zmianę polegającą nauznano za nieznaczącą(*lub znaczącą*)w oparciu o kryteria zawarte w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 402/2013, z późn. zm.

10. Podpisy członków zespołu oceniającego

11. Proces zarządzania ryzykiem

Ze względu na fakt, iż zmianę uznano za znaczącą, istnieje konieczność przeprowadzenia procesu zarządzania ryzykiem zgodnie z art. 5 Rozporządzenia Komisji (UE) 402/2013, z późn. zm.

Wobec powyższego, powołano zespół do oceny ryzyka w składzie identycznym jak w punkcie 3 niniejszego Raportu oraz została wyłoniona niezależna akredytowana jednostka oceniająca w zakresie wyceny i oceny ryzyka dla podsystemu Opisy poszczególnych osób wyznaczonych do oceny ryzyka zamieszczono w Załączniku nr

12. Definicja systemu

- Analizowany system:*
- Cel systemu:*
- Elementy systemu:*
- Granica systemu:*
- Interfejsy fizyczne:*
- Otoczenie systemu:*
- Istniejące środki bezpieczeństwa:*
- Rozpatrywana zmiana dotyczy podsystemu:*

13. Identyfikacja zagrożeń

Identyfikacji potencjalnych zagrożeń dokonano na podstawie Przedmiotowe dane dotyczą.....

14. Metody oceny ryzyka

Zgodnie z Załącznikiem nr 1 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, z późn. zm. wybrano np.: korzystanie z kodeksów postępowania przy wycenie ryzyka.

15. Wyniki oceny ryzyka

Wyniki analizy ryzyka zostały przedstawione tabelarycznie w Załączniku ...

16. Wnioski z oceny ryzyka

17. Ocena zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa

W celu utrzymania poziomu ryzyka dopuszczalnego zostaną zastosowane następujące dodatkowe środki bezpieczeństwa:

18. Zarządzanie zagrożeniami

Proces zarządzania zagrożeniami odbywa się m.in. poprzez monitorowanie ryzyka związanego z identyfikowanymi zagrożeniami.

19. Podpisy członków zespołu ekspertów:

Spis załączników:

Załącznik nr Wyniki przeprowadzonego procesu zarządzania ryzykiem

Załącznik nrKarty informacyjne członków zespołu eksperckiego