

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/wspolne-metody-bezpiecz/kryteria-sms/19411,Wprowadzenie-do-nowych-kryteriow-SMS.html>  
03.05.2024, 08:43

## Wprowadzenie do nowych kryteriów SMS

Od 31 października 2020 r. dla wszystkich wydawanych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa obowiązują kryteria określone w [rozporządzeniu 2018/762](#). Zostały one dostosowane do nowych uwarunkowań prawnych związanych z wydawaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w miejsce dotychczasowych certyfikatów w części A i B. Wprowadzone zmiany daleko wykraczają jednak poza tylko ten jeden aspekt. Najważniejsze z nich zostały opisane na tej i kolejnych stronach dotyczących nowych kryteriów SMS.

Przygotowując się do dostosowania SMS do nowych kryteriów warto pamiętać, że nie powinno to wiązać się z całkowitą przebudową systemu. Wiele wymagań kryteriów pozostaje zbliżonych, konieczne jest jedynie uzupełnienie SMS o nowe elementy. Tak rozbudowany system, który w większości jest już jednak znany w organizacji, znacznie łatwiej będzie następnie wdrożyć.

## NOWA STRUKTURA WYMAGAŃ

Analizując nowe kryteria SMS już na pierwszy rzut oka można dostrzec kilka istotnych zmian. Po pierwsze zarówno kryteria dla przewoźników, jak i zarządców ujęto w jednym akcie prawnym, a nie jak dotychczas w dwóch odrębnych - rozporządzeniach [1158/2010](#) i [1169/2010](#). Nie oznacza to jednak, że kryteria dla obu rodzajów podmiotów są takie same. Nadal występuje ich podział na poziomie załączników do rozporządzenia 2018/762, który jest pochodną naturalnych różnic w warstwie operacyjnej pomiędzy działalnością przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury.

Najważniejszą zmianą jest jednak całkowicie nowa struktura kryteriów SMS. Dotychczasowa struktura uporządkowana według liter od A do S (dla przewoźników kolejowych) lub od A do W (dla zarządców infrastruktury), była specyficzna dla sektora kolejowego. Przyjęty w 2010 r. sposób uporządkowania kryteriów naśladował kolejność poszczególnych wymagań [dyrektywy 2004/49/WE](#) - wymagania art. 9 ust. 2 dyrektywy zostały rozpisane na szczegółowe kryteria

określone w literach od A do D, zaś kryteria od E do S to uszczegółowione kolejne wymagania załącznika III do dyrektywy 2004/49/WE.

Przyjęcie takiej struktury wymagań utrudniało podmiotom integrację SMS z innymi posiadanymi systemami zarządzania, opartymi najczęściej na normach Międzynarodowej Organizacji Normalizacji (ISO) dotyczących zarządzania jakością (ISO 9001), środowiskiem (ISO 14001), czy bezpieczeństwem informacji (ISO 27001). Od 2012 r. ISO, tworząc kolejne wersje norm, stosuje tzw. strukturę wysokiego poziomu (HLS, ang. High Level Structure), która jest elementem wytycznych dla tworzenia norm ISO określonych w tzw. dyrektywach ISO/IEC. Struktura HLS określa układ poszczególnych rozdziałów norm ISO, a także zawiera wspólne definicje i sformułowania, które powinny być wykorzystywane przez wszystkie normy dotyczące systemów zarządzania. Ze struktury HLS wynika przyjęty układ wymagań SMS, które zostały zebrane w następujące rozdziały:

1. Kontekst organizacji
2. Przywództwo
3. Planowanie
4. Wsparcie
5. Działalność
6. Ocena wyników
7. Doskonalenie

Powyższa struktura wymagań odwzorowuje przebieg cyklu Deminga, będącego podstawą tworzenia i funkcjonowania systemów zarządzania. Cykl ten zakłada czteroetapowy proces ciągłego doskonalenia realizowanych procesów na zasadzie Plan - Do - Check - Act (Zaplanuj - Wykonaj - Sprawdź - Popraw).



## ROZPORZĄDZENIE TO NIE WSZYSTKO

Budując SMS dostosowany do IV pakietu kolejowego, warto także pamiętać o wymaganiach określonych w [dyrektywie 2016/798](#). W odróżnieniu od swojej poprzedniczki zawiera ona kilka niewielkich, ale kluczowych przepisów dotyczących SMS bądź rzutujących na poszczególne jego elementy. Nie wszystkie z tych wymagań ujęte są bezpośrednio w rozporządzeniu 2018/762, stąd istotna jest świadomość ich istnienia. Część wymagań ujętych w dyrektywie pomaga także lepiej zrozumieć kryteria określone w rozporządzeniu 2018/762, wspierając tym samym ich prawidłowe wdrożenie.

Wśród przykładowych przepisów dyrektywy 2016/798, na które warto zwrócić uwagę w niniejszym kontekście, można wymienić art. 4 dyrektywy 2016/798. Określa on rolę podmiotów systemu kolei Unii w rozwoju i poprawie bezpieczeństwa kolei, mocno akcentując zarazem

konieczność współpracy z wykonawcami czy dostawcami w aspekcie kontrolowania ryzyk. Z tego względu art. 4 ust. 3 lit. c i d dyrektywy 2016/798 wymaga, aby przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury zobowiązywali współpracujące podmioty do wdrożenia niezbędnych środków kontroli ryzyka oraz stosowania [rozporządzenia 2012/1078](#). Zobowiązanie takie ma mieć formę pisemną i być zawarte w umowach między podmiotami. Wspomnianych wymagań nie odnajdziemy w rozporządzeniu 2018/762.

Podobnym przypadkiem wymagań wobec SMS, których nie znajdziemy wprost w rozporządzeniu 2018/762, są uregulowania zawarte w art. 9 ust. 5 dyrektywy 2016/798. Przepis ten zobowiązuje przewoźników kolejowych do zapewnienia pomocy psychologicznej dla ofiar poważnych wypadków i ich rodzin, a także do poinformowania o przysługujących im prawach na mocy [rozporządzenia 1371/2007](#). Polski ustawodawca w projekcie przepisów wdrażających IV pakiet kolejowy zdecydował się na doprecyzowanie brzmienia tego wymagania poprzez wskazanie, że dotyczy on ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych, a także pociągów uruchamianych przez przewoźnika.

Dyrektywa 2016/798 wyraźnie zwraca również uwagę na niektóre nowe zagadnienia, uszczegółowione w kryteriach SMS. Jednym z takich nowych elementów jest konieczność uwzględnienia w SMS czynnika ludzkiego, na co wskazuje art. 9 ust. 2 dyrektywy 2016/798. Ten sam przepis podkreśla również konieczność wykorzystania SMS do promowania relacji opartych na wzajemnym zaufaniu, pewności i uczeniu się, w ramach których zachęca się personel do przyczyniania się do rozwoju bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zapewnianiu poufności. Ten fragment to nic innego, jak opisowe odniesienie się do konieczności wdrażania w podmiotach zasad kultury bezpieczeństwa, będącej jednym z aspektów, którym nowe kryteria traktują w sposób szczególny.

## NAJWAŻNIEJSZE OBSZARY ZMIAN

Porównanie nowych i starych kryteriów SMS pozwala wskazać najważniejsze obszary zmian, na które należy zwrócić uwagę dostosowując SMS do nowych wymagań. Obszary te dotyczą:

- [uwzględnienia zasad kultury bezpieczeństwa i stworzenia mechanizmów jej rozwoju;](#)
- [uwzględnienia czynników ludzkich i organizacyjnych;](#)
- [zapewnienia zgodności z TSI Ruch kolejowy;](#)
- [wzmocnienia roli przywództwa;](#)
- [opisania i uwzględnienia w systemie kontekstu organizacji.](#)

Wymienione zagadnienia zostały szczegółowo opisane w dedykowanych artykułach.

Powyższa lista nie wyczerpuje wszystkich zmian, jakie zaszły w nowych kryteriach. Aby je

zidentyfikować warto zapoznać się z przygotowaną przez Urząd [tabelą porównawczą](#).

## MATERIAŁY SZKOLENIOWE



### [Przewodnik dotyczący nowych kryteriów dla systemów zarządzania bezpieczeństwem](#)

Przygotowany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej przewodnik w języku polskim, opisujący krok po kroku wszystkie nowe kryteria SMS. W przewodniku wskazano również przykładowe dowody, jakie podmiot powinien przedłożyć w procesie certyfikacji dla wykazania zgodności.

[Wersja angielska przewodnika.](#)



### [Tabela porównawcza dotychczasowych i nowych kryteriów SMS](#)

W tabeli obok siebie zestawiono treść kryteriów SMS wynikających z rozporządzeń 1158/2010 i 1169/2010 oraz kryteriów z rozporządzenia 2018/762. Zestawienie sporządzono na podstawie załącznika 1 do przewodnika SMS Agencji Kolejowej UE.

Dodatkowe materiały dotyczące poszczególnych zagadnień szczegółowych znajdują się na podstronach tematycznych.