

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/wspolne-metody-bezpiecz/kryteria-sms/16428,Kontekst-organizacji-i-przywodztwo.html>
23.04.2024, 18:22

Strona posiada nowszą wersję

[Kliknij tutaj, aby przejść dalej](#)

Kontekst organizacji i przywództwo

Oprócz elementów związanych z kulturą bezpieczeństwa, czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi czy wykazaniem zgodności z TSI Ruch kolejowy, nowe kryteria SMS wprowadzają również zmiany w szeregu innych obszarów. Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na dwa z nich - dotyczące kontekstu organizacji i przywództwa.

KONTEKST ORGANIZACJI

Jednym z nowych wymagań określonych w [rozporządzeniu 2018/762](#) jest konieczność opisanie przez organizację kontekstu, w jakim ona funkcjonuje. Dotychczas wymóg ten funkcjonował jako pkt E.1. rozporządzeń [1158/2010](#) i [1169/2010](#), jednak w zakresie ograniczonym wyłącznie do opisanie rodzaju i zakresu prowadzonych działań oraz związanego z nimi ryzyka. Nowe kryteria SMS wymagają uszczegółowienia tych informacji, tj. m.in. wskazania zainteresowanych stron, które mają znaczenie dla systemu zarządzania bezpieczeństwem, zidentyfikowania wymogów pochodzących od tych stron i ich przestrzegania, a także jasnego określenia granic stosowania SMS i ewentualnych części działalności nieobjętych tym zakresem.

Analizując powyższe wymagania warto zwrócić uwagę na art. 4 ust. 3 i 4 [dyrektywy 2016/798](#), który pomaga w zrozumieniu, czym są podmioty mające znaczenie dla systemu zarządzania bezpieczeństwem. Powyższe przepisy dyrektywy wskazują katalog podmiotów, które mają potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii Europejskiej. Dyrektywa zalicza do nich podmioty dostarczające wyroby i usługi na potrzeby kolei (producentów, dysponentów pojazdów, dostawców usług utrzymania i innych), klientów przewozów towarowych (nadawców i odbiorców) oraz podmioty wykonujące określone czynności w

łańcuchu logistycznym (załadowców, wyładowniców, napełniających, opróżniających i przewoźników – nie tylko kolejowych).

Tak szerokie określenie kręgu podmiotów jest uzasadnione, gdyż zagrożenia występujące w systemie kolejowym, mogą mieć swoje źródła poza tym systemem np. w nieprawidłowym załadunku towaru czy uszkodzeniach powstałych podczas przewozu innymi środkami transportu. Wskazując listę podmiotów, które mają potencjalny wpływ na bezpieczne funkcjonowanie systemu kolei Unii Europejskiej, dyrektywa 2016/798 korzysta z doświadczeń Regulaminu RID, gdzie po raz pierwszy zwrócono uwagę na konieczność nałożenia pewnych obowiązków również na nadawców, odbiorców czy podmioty dokonujące załadunku lub wyładunku towaru. Zarówno dyrektywa 2016/798, jak i Regulamin RID wymieniają te same podmioty, jednakże w innym kontekście. Warto zwrócić uwagę, że krąg podmiotów objętych wymaganiami dyrektywy 2016/798 nie ogranicza się wyłącznie do przewozu towarów niebezpiecznych. Tworząc system zarządzania bezpieczeństwem, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury powinien uwzględniać np. załadowców czy nadawców dla wszystkich rodzajów przewożonych towarów. Oczywiście nie ma potrzeby wskazywania konkretnych przedsiębiorstw z nazwy. Istotne jest jednak, aby pamiętać o roli tych podmiotów i ich znaczeniu dla zapewnienia bezpieczeństwa, co powinno znaleźć swoje odzwierciedlenie w SMS.

PRZYWÓDZTWO

Dla prawidłowego funkcjonowania każdej organizacji bardzo istotne jest nadanie określonego kierunku przez najwyższe kierownictwo. Wytyczne kierownictwa, a także większe lub mniejsze zaangażowanie w określone obszary jej działalności to czytelny sygnał dla kierowników niższego szczebla i pracowników dotyczący priorytetów funkcjonowania podmiotu. Trudno będzie o zaangażowanie pracowników w poprawę bezpieczeństwa, jeżeli wysiłki te nie będą zauważane i doceniane na poziomie kierownictwa.

Z tego też względu przywództwo jest kolejnym obszarem, w którym wymagania kryteriów SMS zostały rozbudowane. Dotychczasowe uregulowania rozporządzeń 1158/2010 i 1169/2010 były bowiem pod tym względem bardzo lakoniczne, a rola kierownictwa pojawiała się w nich w fragmentaryczny sposób. Przykładowo kryterium G ograniczało rolę kierownictwa jedynie do nadzoru nad pracownikami, pomijając inne zadania związane np. z motywowaniem czy wyznaczaniem priorytetów działań. Kryterium J wymagało wyłącznie zatwierdzenia polityki bezpieczeństwa przez dyrektora zarządzającego organizacją i nie wspominało o zaangażowaniu w jej wdrożenie. Z kolei zgodnie z kryterium S kierownictwo powinno być zapoznawane z wynikami audytów wewnętrznych i przyjmować ogólną odpowiedzialność za wprowadzanie zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem. Powstawało pytanie, dlaczego wymagania tego rodzaju postawiono wyłącznie w odniesieniu do audytów i wprowadzania zmian w SMS, a nie w odniesieniu do całego procesu monitorowania i SMS jako całości.

Nowe kryteria rozwiewają powyższe wątpliwości i w pkt 2.1.1. w ustrukturyzowany sposób przedstawiają oczekiwania dotyczące roli kierownictwa. Znajdziemy tam m.in. wymóg przyjęcia przez kadrę kierowniczą wyższego szczebla ogólnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo, zaangażowania w działania na jego rzecz czy zapewnienie dostępności odpowiednich zasobów. Ważne jest także określenie, w jaki sposób organizacja identyfikuje i rozwiązuje konflikty między bezpieczeństwem i innymi jej celami biznesowymi.

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.