

Katarzyna CHRUZIK, Marzena GRABOŃ-CHAŁUPCZAK
 WSB University (Akademia WSB)

REQUIREMENTS OF THE 4TH RAILWAY PACKAGE TOWARDS SAFETY MANAGEMENT SYSTEMS

Wymagania IV pakietu kolejowego wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem

Abstract: *In accordance with the new requirements of rail law, from June 2020, a railway undertaking or rail infrastructure manager applying for a single safety certificate/ authorization should demonstrate compliance with the relevant requirements of the Safety Management System (SMS) set out in the Commission delegated regulation (UE) 2018/762. To this end, he should provide proof to the national safety authority or, where applicable, to the European Union Agency for Railway Safety, of the establishment of a safety management system in accordance with Art. 9 of Directive (EU) 2016/798. According to Regulation, the organization should describe the scope of the safety management system, indicating which parts of the business are covered by it, considering legal requirements. The publication attempts to identify necessary changes and additions to hitherto functioning SMS.*

Keywords: safety, railway, Safety Management System, IV railway package

Streszczenie: *Zgodnie z nowymi wymaganiami prawa, od czerwca 2020 r. przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej ubiegający się o jednolity certyfikat/ autoryzację bezpieczeństwa powinien wykazać zgodność z odpowiednimi wymogami dotyczącymi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) określonymi w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2018/762. W tym celu powinien przedstawić krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa lub, w stosownych przypadkach, Agencji Kolejowej Unii Europejskiej dowód świadczący o ustanowieniu systemu zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798. Zgodnie z Rozporządzeniem organizacja powinna opisać zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem, wskazując, które części działalności są nim objęte przy uwzględnieniu wymagań prawnych. W publikacji podjęto próbę identyfikacji niezbędnych zmian i uzupełnień w dotychczas funkcjonujących systemach SMS.*

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, kolej, System Zarządzania Bezpieczeństwem, IV pakiet kolejowy

1. Introduction

The purpose of the safety management system is to ensure that the railway undertakings and infrastructure managers achieve their business objectives in a safe manner. The safety management system is often integrated with other management systems to increase the overall performance of the organization and reduce costs while mutualizing the efforts at all levels of the organization. To this end, the common framework of the ISO High Level Structure [4] is used to functionally cluster the requirements of the safety management system, as referred to in Article 9 of Directive (EU) 2016/798. This framework also facilitates the understanding and application of a process approach by the railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and continually improving their safety management system.

The human behaviour plays a central role in the safe and efficient operation of the railway. Where that behaviour is considered to have contributed to an accident or incident, it may be that organizational factors, such as workload or job design, had an influence on that behaviour, and thus led to a lesser performance and aggravation of the consequences of that accident or incident. Therefore, it is essential that the railway undertakings and infrastructure managers take a systematic approach to supporting human performance and managing human and organizational factors within the safety management system. The way safety is perceived, valued and prioritized in an organization reflects the real commitment to safety at all levels in the organization. Therefore, it is also important for railway undertakings and infrastructure managers to identify the actions and behaviours that can shape a positive safety culture and to promote through their safety management system this culture of mutual trust, confidence and learning in which staff are encouraged to contribute to the development of safety by reporting dangerous occurrences and providing safety-related information.

The safety management system should consider the fact that Council Directive 89/391/EEC [5] and its relevant individual directives are fully applicable to the protection of the health and safety of workers engaged in railway construction, operation and maintenance. It does not create any additional responsibilities or tasks for the issuing authority other than to check if health and safety risks have been considered by the applicant for a single safety certificate or for a safety authorization. Responsibility for checking the compliance with Directive 89/391/EEC may still be allocated on other competent authorities appointed by the Member States. The safety management system should where relevant take into consideration the potential additional risks generated by transporting dangerous goods by rail and thereby, should also take account of Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council [6]. The new criteria will replace the previous ones in Regulations (EU) No 1158/2010 and (EU) No 1169/2010. The Regulation establishes common safety methods ('CSMs') on safety management system requirements related to railway undertakings and infrastructure managers, as referred to in point (f) of Article 6(1) of Directive (EU) 2016/798.

2. New SMS criteria

The elements of the SMS can be observed to apply a Plan-Do-Check-Act (PDCA) cycle (fig. 1). The PDCA concept reflects the functional relations between the main SMS elements [7]:

- Planning: identify risks and opportunities, establish safety objectives and identify processes and measures necessary to deliver results in accordance with the organization's safety policy,
- Operation: develop, implement and apply the processes and measures as planned,
- Performance evaluation: monitor and evaluate the realized performance of the implemented processes and measures regarding the objectives and the planning, and report the results,
- Improvement: take actions to continually improve the safety management system and the safety performance to achieve the intended outcomes.

This core PDCA process is complemented by other SMS elements [7]:

- "Context of the organization" that provides input to the planning phase,
- "Leadership" as the driving force for the PDCA-cycle,
- Various "Support" functions that are supportive to all the SMS elements.

Changes in the system documentation, of course, require the adoption of obligations contained in Regulation 2018/762 [1], especially in the provisions contained in the Book of the Safety Management System. The new criteria should be reflected in the declarations of railway undertakings and railway infrastructure managers. According to the new provisions, the description of the scope, type and area of activity should be updated in the Book. Additionally, it should be verified whether, during the planning, development, implementation and review of its operational processes, the organization provides:

- application of risk acceptance criteria and safety measures,
- implementation of plans to achieve safety objectives,
- collecting information for the purpose of measuring the correct application and effectiveness of operational arrangements.

The organization should continually improve the adequacy and effectiveness of its safety management system, considering the framework set out in Regulation (EU) No 1078/2012 [3].

The Process Model/Map included in the SMS Book should represent the scope of the safety management system, indicating which parts of the activity are covered by this scope and which are not covered by it, considering legal requirements. It should also indicate and describe processes and activities related to the safety of railway operations, considering the responsibilities associated with them, as well as the interactions between these processes.

The organization's safety policy should be adapted to the type of organization and scope of the railway operation, approved by the general director of the organization (or representative or senior management) and actively implemented, communicated and made available to all employees. It should include an obligation: to meet all legal requirements, control the risk of threats resulting from both own actions and actions of other entities, and

to continuously improve the safety management system. This policy should provide a framework for setting safety objectives and assessing the safety performance of the organization against these goals and be maintained in line with the business strategy and assessment of the organization's performance in terms of safety.

In the new requirements, special attention is paid to promoting a positive safety culture, also in the area of integration of human and organizational factors within the safety management system. This approach:

- includes the development of strategies and the use of expertise and recognized methods in the field of human and organizational factors,
- refers to the risk associated with the construction and use of equipment, tasks, working conditions and organizational solutions, considering the possibilities and limitations of man and the impact on human activities.

The organization defines a strategy for continuous improvement of its safety culture, based on the use of expertise and recognized methods to identify behavioural issues affecting different parts of the safety management system and the introduction of measures to address these issues. These records force the broadening of the system monitoring areas - indicators. In addition to analysing the results of safety-related tasks and measuring the correct application and effectiveness of operational arrangements, supervision should include improving safety culture and analysing awareness of the importance, weight and consequences of activities and how they contribute to the correct application and effectiveness of the safety management system, including to achieve safety goals. This aspect is one of the most difficult changes resulting in new requirements.

The description of Process Risk Management also requires verification and updating. The organization should identify and analyse all operational risks relevant to the type, scope and area of activity carried out by the organization, identify the need for cooperation, where appropriate, with other interested parties, and inform employees and external entity about it. Identify the serious safety risks arising from its rail operations, whether it is carried out by the organization itself or by contractors, partners or suppliers under its control. Ensure that safety is considered in identifying and managing the risk of the organization's business and explain how conflicts between safety and other business objectives will be identified and resolved. Where appropriate, employees, their representatives and external stakeholders should be consulted in developing, maintaining and improving the safety management system for the various parts for which they are responsible, including as regards the safety aspects of operational procedures. The criteria also specify additional requirements related to risk control in cases of safety-critical operational activities dedicated to the railway undertaking and railway infrastructure manager. The organization should also manage the risk of hazards associated with technical measures throughout their life cycle, i.e. from the design to the end of use, and meet the requirements of human factors.

To control the risk, the entity includes at least:

- maintenance needs so that technical measures can be operated safely,
- management of the withdrawal of technical means from operation for maintenance purposes,

- management of the restoration of technical means for operation,
- management of monitoring and measuring equipment to ensure that it is suitable for the intended purpose.

The organization should also identify, and control safety risks arising from outsourced activities, including activities or cooperation with contractors, partners and suppliers, and use information relating to investigations to review risk assessments, draw conclusions to improve safety and, where appropriate, the application of remedies or improvement measures. Also take into account the need to identify, ensure and maintain a safe working environment that meets the requirements of applicable legislation, in particular, Directive 89/391/EEC.

Records regarding the significance of change are virtually unchanged. The organization should implement and control changes in the safety management system in order to maintain or improve safety performance. This includes making decisions at each stage of change management and risk review. The entity should identify potential risks and appropriate safety measures before implementing the change in accordance with Regulation (EU) No 402/2013.

The obligation to identify crisis situations and measures to be taken in time to manage these situations and restore normal business conditions in accordance with Regulation (EU) 2015/995 remains unchanged. For each type of crisis, the organization provides:

- the possibility of immediate contact with emergency services,
- providing emergency services with all important information to prepare a response to a crisis as well as during a crisis,
- first aid using internal resources.

The organization should ensure that:

- the recommendations of the national safety authority, national investigation body and recommendations resulting from internal investigations have been assessed and, where appropriate, implemented
- relevant reports or information from other interested parties such as railway undertakings, infrastructure managers, entities in charge of maintenance and railway vehicle keepers were analysed and accounted for.

It should also use information relating to investigations for the purpose of reviewing risk assessments, drawing lessons to improve safety and, where appropriate, taking corrective or improvement measures.

In the area of reporting, the Organization should ensure submission of an annual safety report to the relevant national (or relevant national safety authorities) body in accordance with Art. 9 par. 6 of Directive (EU) 2016/798, including:

- synthesis of decisions regarding the level of significance of safety-related changes, including a review of significant changes,
- safety organization goals for the next year (next years) and how serious risks affect the definition of these safety goals,
- the results of internal investigations into accidents and other monitoring activities,

- detailed information on the progress in complying with the non-closed recommendations of the national investigation bodies,
- safety indicators determined by the organization for the purposes of assessing the organization's performance in terms of safety,
- where appropriate, the conclusions contained in the annual safety advisor report referred to in RID on the organization's activities about the transport of dangerous goods.

The provisions of the Process for the Development and Implementation of Safety Improvement Programs have also been detailed. Safety objectives should:

- be consistent with the safety policy and strategic objectives of the organization (if applicable),
- be associated with the most important risk areas affecting the organization's performance in terms of safety,
- be measurable,
- consider applicable legal requirements and other requirements,
- be reviewed and, if appropriate, be amended,
- be communicated.

The organization should also identify appropriate communication channels (Information Flow Process) to ensure that safety information is exchanged between different levels of the organization and with external stakeholders, including contractors, partners and suppliers. To ensure that safety information reaches the people making judgments and making decisions, the organization must manage the identification, receipt, processing, generation and dissemination of safety information - a map of information flow. In order to control information and communication in cases relevant to the safety of operational activities, relevant employees must be informed of details of any specific conditions of the transportation process, including significant changes that may lead to threats, temporary or permanent operational restrictions and conditions regarding extraordinary cargoes, where applicable.

In order to control the risk of threats in the scope of the Qualification of Suppliers, the organization should define criteria for the selection of contractors and contract requirements, including:

- legal requirements and other safety requirements,
- the level of competence required to perform the tasks specified in the contract,
- responsibility for performed tasks,
- expected safety results to be maintained during the contract,
- obligations regarding the exchange of information related to safety,
- traceability of contract documents.

According to the process defined in art. 3 of Regulation (EU) No 1078/2012 [3], the organization should monitor: safety results for all operations and operations of contractors, partners and suppliers, to ensure that they meet the requirements set out in the contract, as well as the awareness of contractors, partners and suppliers as to the safety risks they pose to the organization's activities.

The organization should ensure that appropriate formats and media are used when creating and updating documentation regarding the safety management system. It should also control the system's documentation its storage, distribution and control of changes.

In the area of Continuous Improvement of the Safety Management System / Review of Senior Management, it should periodically review the continued adequacy and effectiveness of the safety management system, including at least:

- detailed information on the progress in the implementation of the actions still to be identified following previous management reviews,
- changing internal and external conditions,
- safety organization results regarding:
 - achieving its safety objectives,
 - the results of its monitoring activities, including findings from internal audits and internal investigations following accidents or incidents and the status of appropriate actions,
 - the relevant results of surveillance activities carried out by the national safety authority,
- recommendations for improvement.

Based on the results of the management review, the senior management should assume overall responsibility for planning and implementing the necessary changes in the safety management system:

- taking over general accountability and responsibility for safety,
- ensuring commitment to the safety of management at various levels within the organization through its activities and in its relations with employees and contractors,
- ensuring that safety policy and safety objectives are established and that these policies and objectives are understood and in line with the strategic direction of the organization,
- ensuring integration of safety management system requirements with the organization's business processes,
- ensuring the availability of resources necessary for the safety management system,
- ensuring the effectiveness of the safety management system in controlling the safety risks posed by the organization,
- encouraging employees to support activities to ensure compliance with the requirements of the safety management system,
- promoting continuous improvement of the safety management system,
- ensuring that safety is taken into account in identifying and managing the organization's business risk, and explaining how conflicts between safety and other business objectives will be identified and resolved,
- promoting a positive safety culture.

The organization should carry out internal audits in an independent, impartial and transparent manner. The auditing system should include:

- schedule of planned internal audits, which can be modified depending on the results of previous audits and monitoring of results,
- identification and selection of auditors with appropriate competencies,
- analysis and evaluation of the results of audits,
- determining the necessity of applying remedial or improvement measures,
- verification of the implementation and effectiveness of these measures,
- documentation regarding the implementation and results of audits,
- forwarding the results of audits to senior management.

Responsibility, accountability and rights of employees performing functions that affect safety are defined for each level of the service hierarchy within the organization, are documented and are assigned and communicated to these employees - description of processes, position card. The organization also ensures that employees entrusted with responsibility for safety-related tasks have the authority, competence and adequate resources to perform their tasks without being affected by the activities of other business functions. The organization must describe the assignment of functions to individual business functions within the organization and, where applicable, outside the organization. The competency management system maintained by the organization must ensure that personnel performing functions having an impact on safety is competent in relation to the safety-related tasks for which they are responsible, and include at least:

- defining the competencies required for safety-related tasks,
- selection rules (basic level of education, required mental and physical fitness),
- the initial level of training, experience and qualifications,
- ongoing training and periodic updating of competences held,
- periodic assessment of competences and tests of mental and physical fitness to ensure that qualifications and skills are maintained over time,
- specialized training on relevant parts of the safety management system to ensure that safety-related tasks are met.

The organization should provide a training program for employees performing safety-related tasks, ensuring that:

- the training program is implemented in accordance with the identified requirements and individual needs of employees,
- where appropriate, training provides employees with the ability to operate in all operating conditions (under normal conditions, in the event of a breakdown and in a crisis),
- the duration of the training and the frequency of refresher training are appropriate for training purposes,
- training documentation is kept,
- the training program is regularly reviewed and audited, and when necessary, changes are introduced.

The most important change in this area is the awareness of the significance, weight and consequences of their actions and how they contribute to the correct application and effectiveness of the safety management system, including the achievement of objectives in

the field. As part of its organizational learning processes, the organization must provide means to motivate employees and other stakeholders to actively work to improve safety.

Records in the main processes of the Organization (transport and infrastructure management) were also detailed. In order to control the division of responsibilities in cases relevant to the safety of operational activities, the organization must determine the responsibility for coordinating the safe movement of trains and the movement of vehicles and management of the safe movement of vehicles and the movement of vehicles, as well as the manner of sharing appropriate tasks affecting the secure provision of all services between competent employees within the organization and other external eligible entities, as appropriate. In order to control information and communication in cases relevant to the safety of operational activities, appropriate employees (e.g. members of train teams) must be informed of the details of any specific travel conditions, including significant changes that may lead to risks, temporary or permanent restrictions. operational (e.g. in relation to a specific type of vehicle or specific routes) and conditions for extraordinary loads, where applicable. In the case of railway infrastructure manager, in order to control the division of responsibility in cases relevant to the safety of operational activities, the organization must determine the responsibility for planning and operation of the railway network, as well as determine the manner of sharing appropriate tasks affecting the secure provision of all services between competent employees within the organization and other external eligible entities, if applicable. In order to control information and communication in cases relevant to the safety of operational activities, appropriate staff (e.g. traffic officer) must be informed about specific requirements for train paths and vehicle movements, including significant changes that may lead to risks, temporary or permanent restrictions operational (e.g. in connection with the maintenance of tracks), and on conditions regarding extraordinary loads, if applicable.

In terms of the Maintenance Process, the Organization should:

- ensure that technical means are used for the intended purpose while maintaining their safe operational status,
- manage technical means under normal operating conditions and in the event of a breakdown,
- detect as soon as reasonably practicable cases of non-compliance with operational requirements before or during the operation of technical measures, including the use of usage restrictions,
- ensure that its arrangements for the management of technical measures are, as appropriate, in line with all the essential requirements set out in the relevant technical interoperability specifications and any other relevant requirements.

3. Summary

The criteria of the Safety Management System in railway transport described in the publication force verification and updating of existing systems as well as the development

of new solutions and tools (new areas of requirements have been highlighted). Detailed analysis of the issue shows that we are dealing with the evolution of existing requirements. We must also remember that the changes should concern not only the system documentation but also contracts concluded by the Organization, including:

- assign business functions outside the organization, if applicable,
- contractual arrangements and other business arrangements concluded by the organization with other parties, necessary to control the safety risks facing the organization, and the risks associated with the use of contractors,
- the possibility of easy and immediate contact with competent staff with appropriate language skills, as well as providing relevant information.

4. References

1. Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762 of 8 March 2018 establishing common safety methods on safety management system requirements pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulations (EU) No 1158/2010 and (EU) No 1169/2010.
2. Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety.
3. Commission Regulation (EU) No 1078/2012 of 16 November 2012 on a common safety method for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers after receiving a safety certificate or safety authorisation and by entities in charge of maintenance (OJ L 320, 17.11.2012, p. 8).
4. ISO/IEC Directives, Part 1, consolidated supplement 2016, Annex SL Appendix 2.
5. Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work (OJ L 183, 29.6.1989, p. 1).
6. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods (OJ L 260, 30.9.2008, p. 13).
7. Guidance for safety certification and supervision. Safety management system requirements for safety certification or safety authorisation European Union Agency for Railways, 2018.

WYMAGANIA IV PAKIETU KOLEJOWEGO WOBEC SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

1. Wprowadzenie

Celem systemów zarządzania bezpieczeństwem jest zapewnienie, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury osiągnęli swoje cele gospodarcze w bezpieczny sposób. System zarządzania bezpieczeństwem jest często zintegrowany z innymi systemami zarządzania w celu poprawy ogólnych wyników działalności organizacji oraz ograniczenia kosztów, przy rozłożeniu wysiłków na wszystkie szczeble organizacji. W tym celu w nowych wymaganiach na potrzeby funkcjonalnego zgrupowania wymogów systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798, zastosowano wspólne ramy ISO High Level Structure [4]. Ramy te ułatwiają również zrozumienie i stosowanie podejścia procesowego przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury w trakcie opracowywania, wdrażania, utrzymywania i ciągłego doskonalenia ich systemów zarządzania bezpieczeństwem. Zgodnie z nowymi wymaganiami zachowanie człowieka odgrywa centralną rolę w zapewnieniu bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania kolei. W przypadku gdy zachowanie człowieka uważane jest za czynnik, który przyczynił się do wypadku lub incydentu, na zachowanie to mogły mieć wpływ czynniki organizacyjne, takie jak obciążenie pracą lub organizacja pracy, prowadzące do pogorszenia wyników działania oraz do pogłębienia skutków danego wypadku lub incydentu. W związku z tym jest kwestią o zasadniczym znaczeniu, by przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury posiadali systemową koncepcję wspierania działań człowieka oraz zarządzania czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi w obrębie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Sposób, w jaki kwestia bezpieczeństwa jest postrzegana, doceniana i uwzględniana w priorytetach w ramach organizacji, odzwierciedla faktyczne zaangażowanie na rzecz bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach organizacji. W związku z tym dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury ważne jest również określenie działań i zachowań, które mogą kształtować pozytywną kulturę bezpieczeństwa, oraz wspieranie za pośrednictwem swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem kultury wzajemnego zaufania, pewności i uczenia się, w ramach której pracownicy są zachęceni do wnoszenia wkładu w rozwój bezpieczeństwa poprzez zgłaszanie niebezpiecznych zdarzeń i zapewnianie informacji związanych z bezpieczeństwem. System zarządzania bezpieczeństwem powinien uwzględniać fakt, że dyrektywa Rady 89/391/EWG [5] oraz powiązane z nią stosowne dyrektywy szczegółowe mają w pełni zastosowanie do ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników zaangażowanych

w budowę, eksploatację i utrzymanie kolei. Nie nakłada ona żadnych dodatkowych obowiązków lub zadań na organ wydający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa poza wymogiem kontrolowania, czy ryzyka dla zdrowia i bezpieczeństwa zostały uwzględnione przez wnioskodawcę ubiegającego się o jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację w zakresie bezpieczeństwa. Odpowiedzialność za kontrolę zgodności z dyrektywą 89/391/EWG może być powierzona innym właściwym organom wyznaczonym przez państwo członkowskie. System zarządzania bezpieczeństwem powinien w stosownych przypadkach uwzględniać potencjalne dodatkowe zagrożenia wynikające z transportu towarów niebezpiecznych koleją, a tym samym uwzględniać dyrektywę 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady [6]. Nowe kryteria zastępują poprzednie zawarte w Rozporządzeniu (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Podsumowując, Rozporządzenie 2018/762 ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM), o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. f) dyrektywy (UE) 2016/798 [2], w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem mających zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.

2. Nowe kryteria SMS

Elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem działają zgodnie z cyklem planuj-wykonaj-sprawdź-działaj (PDCA) (rys. 1). Koncepcja PDCA odzwierciedla powiązania funkcjonalne między głównymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem [7]:

- planowanie: identyfikowanie ryzyka i możliwości, ustalenie celów w zakresie bezpieczeństwa oraz określenie procesów i środków niezbędnych do osiągnięcia wyników zgodnie z polityką organizacji w zakresie bezpieczeństwa,
- funkcjonowanie: opracowanie, wdrażanie i stosowanie procesów i środków zgodnie z planem,
- ocena funkcjonowania: monitorowanie i ocena wydajności wdrożonych procesów i środków w odniesieniu do celów i planowania oraz zgłaszanie wyników,
- doskonalenie: podejmowanie działań służących ciągłemu doskonaleniu systemu zarządzania bezpieczeństwem i poprawie skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa w celu osiągnięcia zamierzonych wyników.

Ten podstawowy proces PDCA jest uzupełniony innymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem [7]:

- „kontekst organizacji” dostarcza informacji niezbędnych w fazie planowania,
- „przywództwo” jako siła napędowa cyklu PDCA,
- różne funkcje „wsparcia” stanowiące pomoc dla wszystkich elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Zmiany w dokumentacji systemowej wymuszają oczywiście przyjęcie zobowiązań zawartych w Rozporządzeniu 2018/762 [1], szczególnie w zapisach zawartych w Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Nowe kryteria powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w deklaracjach przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z nowymi zapisami należy zaktualizować w Księdze opis zakresu, rodzaju i obszaru działalności. Dodatkowo należy zweryfikować, czy w trakcie planowania, opracowywania, wdrażania i przeglądu swoich procesów operacyjnych organizacja zapewnia:

- stosowanie kryteriów akceptacji ryzyka i środków bezpieczeństwa,
- realizację planów służących osiągnięciu celów w zakresie bezpieczeństwa,
- gromadzenie informacji na potrzeby pomiaru prawidłowego stosowania i skuteczności ustaleń operacyjnych.

Organizacja powinna stale zwiększać adekwatność i skuteczność swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, uwzględniając ramy określone w rozporządzeniu (UE) nr 1078/2012 [3].

Mapa/Model Procesów zamieszczony w Księdze SMS powinien odwzorowywać zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem, wskazując, które części działalności są objęte tym zakresem i które nie są nim objęte, przy uwzględnieniu wymogów prawnych. powinien również wskazywać i opisywać procesy i działania związane z bezpieczeństwem działalności kolejowej, z uwzględnieniem związanej z nimi odpowiedzialności, a także interakcje między tymi procesami.

Polityka organizacji w zakresie bezpieczeństwa powinna być dostosowana do rodzaju organizacji i zakresu działalności kolejowej, zatwierdzona przez dyrektora generalnego organizacji (lub przedstawiciela bądź przedstawicieli kadry kierowniczej wyższego szczebla) i aktywnie wdrażana, komunikowana i udostępniana wszystkim pracownikom. Powinna zawierać zobowiązanie do: spełnienia wszystkich wymogów prawnych, kontrolowania ryzyka zagrożeń będących wynikiem zarówno własnych działań, jak i działań innych podmiotów, oraz do ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem. Powinna także zapewniać ramy na potrzeby określania celów w zakresie bezpieczeństwa oraz oceny wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa względem tych celów, a także być utrzymywana zgodnie ze strategią biznesową oraz oceną wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa.

W nowych wymaganiach położono również szczególny nacisk na promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa, także w obszarze integracji czynników ludzkich i organizacyjnych w obrębie systemu zarządzania bezpieczeństwem. Podejście to:

- obejmuje opracowanie strategii oraz wykorzystanie wiedzy fachowej i uznanych metod z dziedziny czynników ludzkich i organizacyjnych,
- odnosi się do ryzyka związanego z konstrukcją i używaniem sprzętu, zadaniami, warunkami pracy i rozwiązaniami organizacyjnymi, przy uwzględnieniu możliwości i ograniczeń człowieka oraz wpływu na działania człowieka.

Organizacja określa strategię ciągłego doskonalenia swojej kultury bezpieczeństwa, opartą na wykorzystaniu wiedzy fachowej i uznanych metod w celu zidentyfikowania kwestii behawioralnych mających wpływ na różne części systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wprowadzenia środków w celu uwzględnienia tych kwestii. Zapisy te wymuszają poszerzenie obszarów monitorowania systemu – wskaźniki. Oprócz analizy wyników realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem czy pomiaru prawidłowego

stosowania i skuteczności ustaleń operacyjnych, nadzór powinien obejmować doskonalenie kultury bezpieczeństwa oraz analizę świadomości znaczenia, wagi i konsekwencji działań oraz tego, w jaki sposób przyczyniają się one do prawidłowego stosowania i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym do osiągnięcia celów w zakresie bezpieczeństwa. Aspekt ten jest jedną z najtrudniejszych zmian wynikających z nowych wymagań.

Weryfikacji i aktualizacji wymaga również opis procesu Zarządzania Ryzykiem Procesowym. Organizacja powinna wskazać i poddać analizie wszystkie ryzyka operacyjne (organizacyjne i techniczne), istotne dla rodzaju, zakresu i obszaru działalności prowadzonej przez organizację, w stosownych przypadkach zidentyfikować potrzebę współpracy z innymi zainteresowanymi stronami, a także poinformować o nim pracowników i zaangażowane podmioty zewnętrzne. Wskazać poważne ryzyka dla bezpieczeństwa wynikające z jej działalności kolejowej, niezależnie od tego, czy jest ona prowadzona przez samą organizację, czy też przez wykonawców, partnerów lub dostawców będących pod jej kontrolą. Zapewnić, by bezpieczeństwo było uwzględniane przy identyfikacji ryzyka biznesowego organizacji i zarządzaniu tym ryzykiem oraz wyjaśnić, w jaki sposób rozpoznawane i rozwiązywane będą konflikty między bezpieczeństwem a innymi celami biznesowymi. W stosownych przypadkach należy konsultować się z pracownikami, ich przedstawicielami oraz zewnętrznymi zainteresowanymi stronami przy opracowywaniu, utrzymywaniu i doskonaleniu systemu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do poszczególnych części, za które są oni odpowiedzialni, w tym w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa procedur operacyjnych. Kryteria określają również dodatkowe wymagania związane z kontrolowaniem ryzyka w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych dedykowane przewoźnikowi kolejowemu i zarządcy infrastruktury kolejowej. Ponadto organizacja powinna zarządzać ryzykiem zagrożeń związanym ze środkami technicznymi przez cały cykl ich życia, tj. od projektu aż po zakończenie użytkowania, oraz spełniać wymagania w zakresie czynników ludzkich na wszystkich etapach cyklu życia. W celu kontrolowania ryzyka w przypadkach istotnych dla zapewnianych usług utrzymania uwzględnia się co najmniej:

- określenie potrzeb w zakresie utrzymania, tak aby utrzymywać środki techniczne w bezpiecznym stanie eksploatacyjnym,
- zarządzanie wycofaniem środków technicznych z eksploatacji na potrzeby utrzymania,
- zarządzanie przywróceniem środków technicznych do eksploatacji,
- zarządzanie sprzętem służącym do monitorowania i pomiarów, tak aby zapewnić, że jest on odpowiedni do zamierzonego celu.

Organizacja powinna również określić i kontrolować ryzyka dla bezpieczeństwa wynikające z działalności zleconej w ramach outsourcingu, w tym z działalności lub współpracy z wykonawcami, partnerami i dostawcami, a także korzystać z informacji odnoszących się do dochodzeń na potrzeby przeglądu oceny ryzyka, wyciągania wniosków w celu poprawy bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, zastosowania środków naprawczych lub doskonalących. Uwzględnić również potrzebę określenia, zapewnienia

i utrzymania bezpiecznego środowiska pracy odpowiadającego wymogom obowiązujących przepisów, w szczególności dyrektywy 89/391/EWG.

Zapisy w zakresie oceny znaczenia istotności zmiany pozostają praktycznie bez zmian. Organizacja powinna wdrażać i kontrolować zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem w celu utrzymania lub poprawy wyników w zakresie bezpieczeństwa. Obejmuje to podejmowanie decyzji na poszczególnych etapach procesu zarządzania zmianą oraz późniejszy przegląd ryzyka. Należy określać potencjalne ryzyka dla bezpieczeństwa oraz odpowiednie środki bezpieczeństwa przed wdrożeniem zgodnie z procesem zarządzania ryzykiem określonym w rozporządzeniu (UE) nr 402/2013, obejmującym uwzględnienie ryzyka dla bezpieczeństwa wynikających z samego procesu zmiany.

Bez zmian pozostaje również obowiązek identyfikacji sytuacji kryzysowych oraz środków, które należy terminowo przedsięwziąć w celu zarządzania tymi sytuacjami i przywrócenia normalnych warunków prowadzenia działalności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/995. W odniesieniu do każdego zidentyfikowanego rodzaju sytuacji kryzysowej organizacja zapewnia:

- możliwość natychmiastowego kontaktu ze służbami ratowniczymi,
- przekazanie służbom ratowniczym wszystkich ważnych informacji zarówno z wyprzedzeniem, w celu przygotowania reakcji na sytuację kryzysową, jak i w czasie wystąpienia sytuacji kryzysowej,
- udzielenie pierwszej pomocy przy użyciu zasobów wewnętrznych.

Organizacja powinna zapewnić, by:

- zalecenia krajowego organu ds. bezpieczeństwa, krajowego organu dochodzeniowego oraz zalecenia wynikające z dochodzeń branżowych lub wewnętrznych były oceniane i, w stosownych przypadkach, wdrażane lub by zlecano ich wdrożenie,
- analizowane i uwzględniane były stosowne sprawozdania lub informacje pochodzące od innych zainteresowanych stron, takich jak przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie i dysponenci pojazdów kolejowych.

Powinna również korzystać z informacji odnoszących się do dochodzeń na potrzeby przeglądu oceny ryzyka, wyciągania wniosków w celu poprawy bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, zastosowania środków naprawczych lub doskonalących.

W zakresie raportowania organizacja powinna zapewnić złożenie rocznego sprawozdania dotyczącego bezpieczeństwa odpowiedniemu krajowemu organowi (lub odpowiednim krajowym organom) ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 9 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798, obejmującego:

- syntezę decyzji dotyczących poziomu znaczenia zmian związanych z bezpieczeństwem, w tym przegląd znaczących zmian,
- cele organizacji w zakresie bezpieczeństwa na następny rok (następne lata) oraz określenie tego, w jaki sposób poważne ryzyka dla bezpieczeństwa wpływają na określenie tych celów w zakresie bezpieczeństwa,
- wyniki wewnętrznych dochodzeń dotyczących wypadków lub incydentów oraz innych działań w zakresie monitorowania,

- szczegółowe informacje dotyczące postępów w zastosowaniu się do niezamkniętych zaleceń krajowych organów dochodzeniowych,
- wskaźniki bezpieczeństwa określone przez organizację na potrzeby oceny wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa,
- w stosownych przypadkach wnioski zawarte w rocznym sprawozdaniu doradcy ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w RID, na temat działalności organizacji w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych.

Uszczegółowieniu uległy również zapisy Procesu Opracowania i Wdrożenia Programów Poprawy Bezpieczeństwa. Cele w zakresie bezpieczeństwa powinny:

- być spójne z polityką w zakresie bezpieczeństwa i celami strategicznymi organizacji (w stosownych przypadkach),
- być powiązane z najważniejszymi obszarami ryzyka mającymi wpływ na wyniki organizacji w zakresie bezpieczeństwa,
- być mierzalne,
- uwzględniać obowiązujące wymogi prawne i inne wymogi,
- być poddawane przeglądowi pod kątem ich osiągnięcia i w stosownych przypadkach zmieniane,
- być komunikowane.

Organizacja powinna również określić odpowiednie kanały komunikacji (Proces Przepływu Informacji) w celu zapewnienia, by informacje dotyczące bezpieczeństwa były wymieniane między różnymi szczeblami organizacji oraz z zewnętrznymi zainteresowanymi stronami, w tym wykonawcami, partnerami i dostawcami. Aby zapewnić, by informacje dotyczące bezpieczeństwa docierały do osób dokonujących osądów i podejmujących decyzje, organizacja musi zarządzać identyfikowaniem, otrzymywaniem, przetwarzaniem, generowaniem i rozpowszechnianiem informacji dotyczących bezpieczeństwa – mapa przepływu informacji. W celu kontroli informowania i komunikowania w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych odpowiedni pracownicy muszą zostać poinformowani o szczegółach wszelkich określonych warunków procesu przewozu, w tym o istotnych zmianach, które mogą prowadzić do zagrożeń, czasowych lub stałych ograniczeniach operacyjnych oraz o warunkach dotyczących nadzwyczajnych ładunków, w stosownych przypadkach.

W celu kontrolowania ryzyka zagrożeń w zakresie kwalifikacji dostawców, organizacja powinna zdefiniować kryteria wyboru wykonawców, partnerów i dostawców oraz wymogi dotyczące umów, które podmioty te muszą spełniać, w tym:

- wymogi prawne i inne wymogi związane z bezpieczeństwem,
- poziom kompetencji wymaganych do realizacji zadań określonych w umowie,
- odpowiedzialność za wykonywane zadania,
- oczekiwane wyniki w zakresie bezpieczeństwa, które mają być utrzymywane w trakcie obowiązywania umowy,
- obowiązki dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem,
- identyfikowalność dokumentów dotyczących umowy.

Zgodnie z procesem określonym w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 1078/2012 [3] organizacja powinna monitorować: wyniki w zakresie bezpieczeństwa w przypadku wszystkich działań i operacji wykonawców, partnerów i dostawców, tak aby zapewnić, by spełniały one wymogi określone w umowie, a także świadomość wykonawców, partnerów i dostawców co do ryzyka dla bezpieczeństwa, jakie niosą one w odniesieniu do działalności organizacji.

Organizacja powinna zapewnić, by w przypadku tworzenia i aktualizowania dokumentacji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem stosowane były odpowiednie formaty i nośniki, a także kontrolować dokumentację dotyczącą systemu zarządzania bezpieczeństwem, a w szczególności jej przechowywanie, dystrybucję i kontrolę zmian, tak aby w stosownych przypadkach zapewnić jej dostępność, przydatność i ochronę.

W zakresie Procesu Ciągłego Doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem/Przeгляд Zarządzania kadra kierownicza wyższego szczebla powinna dokonywać okresowych przeglądów stałej adekwatności i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, obejmujących uwzględnienie co najmniej:

- szczegółowych informacji na temat postępów w zakresie realizacji niewdrożonych jeszcze działań zidentyfikowanych w następstwie poprzednich przeglądów zarządzania,
- zmieniających się uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych,
- wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa dotyczących:
 - osiągnięcia jej celów w zakresie bezpieczeństwa,
 - wyników jej działań w zakresie monitorowania, w tym ustaleń z audytów wewnętrznych, oraz wewnętrznych dochodzeń prowadzonych w następstwie wypadków lub incydentów oraz statusu odpowiednich działań,
 - odpowiednich wyników działań w zakresie nadzoru prowadzonych przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa,
- zaleceń dotyczących doskonalenia.

Na podstawie wyników przeglądu zarządzania kadra kierownicza wyższego szczebla powinna przyjąć ogólną odpowiedzialność za planowanie i wdrażanie niezbędnych zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem:

- przejęcie ogólnej rozliczalności i odpowiedzialności za bezpieczeństwo,
- zapewnienie zaangażowania na rzecz bezpieczeństwa ze strony kierownictwa różnych szczebli w obrębie organizacji poprzez jego działania oraz w jego stosunkach z pracownikami i wykonawcami,
- zapewnienie, by ustanowione zostały polityka w zakresie bezpieczeństwa i cele w zakresie bezpieczeństwa oraz aby ta polityka i te cele zostały zrozumiane oraz były zgodne ze strategicznym ukierunkowaniem organizacji,
- zapewnienie zintegrowania wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem z procesami biznesowymi organizacji,
- zapewnienie dostępności zasobów niezbędnych dla systemu zarządzania bezpieczeństwem,

- zapewnienie skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w kontrolowaniu ryzyka dla bezpieczeństwa stwarzanych przez organizację,
- zachęcanie pracowników do wspierania działań na rzecz zapewnienia zgodności z wymogami dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- promowanie ciągłego doskonalenia systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- zapewnienie, by bezpieczeństwo było uwzględniane przy identyfikacji ryzyka biznesowego organizacji i zarządzaniu tym ryzykiem oraz wyjaśnienie, w jaki sposób rozpoznawane i rozwiązywane będą konflikty między bezpieczeństwem a innymi celami biznesowymi,
- promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa.

Organizacja powinna przeprowadzać audyty wewnętrzne w sposób niezależny, bezstronny i przejrzysty, tak aby gromadzić i analizować informacje na potrzeby swoich działań w zakresie monitorowania, obejmujący:

- harmonogram planowanych audytów wewnętrznych, który można modyfikować w zależności od wyników poprzednich audytów i monitorowania wyników,
- identyfikację i wybór audytorów o odpowiednich kompetencjach,
- analizę i ocenę wyników audytów,
- określenie konieczności zastosowania środków naprawczych lub doskonalących,
- weryfikację wdrożenia i skuteczności tych środków,
- dokumentację dotyczącą wykonania i wyników audytów,
- przekazywanie wyników audytów kadrze kierowniczej wyższego szczebla.

Odpowiedzialność, rozliczalność i uprawnienia pracowników pełniących funkcje, które mają wpływ na bezpieczeństwo, są definiowane dla każdego szczebla hierarchii służbowej w obrębie organizacji, zostają udokumentowane oraz są przypisane i komunikowane tym pracownikom – opis procesów, karta stanowiskowa. Organizacja zapewnia również, by pracownicy, którym powierzono odpowiedzialność za zadania związane z bezpieczeństwem, posiadali uprawnienia, kompetencje i odpowiednie zasoby na potrzeby wykonywania swoich zadań, bez bycia narażonym na negatywny wpływ działań innych funkcji biznesowych. Organizacja musi opisać przypisanie funkcji, do poszczególnych funkcji biznesowych w obrębie organizacji oraz – w stosownych przypadkach – poza organizacją. System zarządzania kompetencjami utrzymywany przez organizację musi zapewniać, by pracownicy pełniący funkcje mające wpływ na bezpieczeństwo byli kompetentni w odniesieniu do zadań związanych z bezpieczeństwem, za które są odpowiedzialni, i obejmować co najmniej:

- określenie kompetencji wymaganych do celów zadań związanych z bezpieczeństwem,
- zasady selekcji (podstawowy poziom wykształcenia, wymagana sprawność psychiczna i fizyczna),
- początkowy poziom wykształcenia, doświadczenia i kwalifikacji,
- bieżące szkolenia i okresową aktualizację posiadanych kompetencji,
- okresową ocenę kompetencji oraz badania sprawności psychicznej i fizycznej, aby zapewnić utrzymanie kwalifikacji i umiejętności z upływem czasu,

- specjalistyczne szkolenia dotyczące odpowiednich części systemu zarządzania bezpieczeństwem, tak aby zapewnić wywiązywanie się z zadań związanych z bezpieczeństwem.

Organizacja powinna zapewniać program szkoleń dla pracowników wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem, gwarantujący że:

- program szkoleń jest realizowany zgodnie ze zidentyfikowanymi wymaganiami dotyczącymi kompetencji oraz indywidualnymi potrzebami pracowników,
- w stosownych przypadkach szkolenia zapewniają pracownikom umiejętność działania w każdych warunkach prowadzenia działalności (w warunkach normalnych, w sytuacji awarii oraz w sytuacji kryzysowej),
- czas trwania szkoleń oraz częstotliwość szkoleń odświeżających są odpowiednie do celów szkoleniowych,
- dla wszystkich pracowników prowadzona jest dokumentacja szkoleń,
- program szkoleń jest regularnie poddawany przeglądowi i audytowi, a w sytuacjach, gdy jest to konieczne, wprowadzane są w nim zmiany.

Najistotniejszą zmianą w tym obszarze jest świadomość znaczenia, wagi i konsekwencji swoich działań oraz tego, w jaki sposób przyczyniają się one do prawidłowego stosowania i skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym do osiągnięcia celów w zakresie. W ramach swoich procesów organizacyjnego uczenia się organizacja musi zapewnić środki motywowania pracowników i innych zainteresowanych stron do aktywnego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

Uszczegółowieniem uległy również zapisy w procesach głównych Organizacji (przewozu i zarządzania infrastrukturą). W celu kontroli podziału odpowiedzialności w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych organizacja musi określić odpowiedzialność za koordynowanie bezpiecznego poruszania się pociągów i przemieszczania pojazdów oraz zarządzanie bezpiecznym poruszaniem się pociągów i przemieszczaniem pojazdów, jak również określić sposób podziału odpowiednich zadań mających wpływ na bezpieczne świadczenie wszystkich usług między kompetentnych pracowników w obrębie organizacji oraz inne zewnętrzne kwalifikujące się podmioty w stosownych przypadkach. W celu kontroli informowania i komunikowania w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych odpowiedni pracownicy (np. wchodzący w skład drużyn pociągowych) muszą zostać poinformowani o szczegółach wszelkich określonych warunków podróży, w tym o istotnych zmianach, które mogą prowadzić do zagrożeń, czasowych lub stałych ograniczeniach operacyjnych (np. w związku z określonym typem pojazdów lub z określonymi trasami) oraz o warunkach dotyczących nadzwyczajnych ładunków, w stosownych przypadkach. W przypadku zarządcy infrastruktury kolejowej w celu kontroli podziału odpowiedzialności w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych organizacja musi określić odpowiedzialność za planowanie i eksploatację sieci kolejowej, jak również określić sposób podziału odpowiednich zadań mających wpływ na bezpieczne świadczenie wszystkich usług między kompetentnych pracowników w obrębie organizacji oraz inne zewnętrzne kwalifikujące się podmioty w stosownych przypadkach. W celu kontroli informowania

i komunikowania w przypadkach istotnych dla bezpieczeństwa działań operacyjnych odpowiedni pracownicy (np. dyżurni ruchu) muszą zostać poinformowani o szczególnych wymogach dotyczących tras pociągów oraz przemieszczania pojazdów, w tym o istotnych zmianach, które mogą prowadzić do zagrożeń, czasowych lub stałych ograniczeniach operacyjnych (np. w związku z utrzymaniem torów), oraz o warunkach dotyczących nadzwyczajnych ładunków, w stosownych przypadkach.

W zakresie Procesu Utrzymania organizacja powinna:

- zapewnić, by środki techniczne były wykorzystywane w zamierzonym celu przy jednoczesnym utrzymaniu ich bezpiecznego stanu eksploatacyjnego,
- zarządzać środkami technicznymi w normalnych warunkach działalności i w sytuacji awarii,
- wykrywać tak szybko, jak jest to w rozsądny sposób wykonalne, przypadki nieprzestrzegania wymogów eksploatacyjnych przed lub w trakcie eksploatacji środków technicznych, co obejmuje również stosowanie ograniczeń użytkowania,
- zapewnić, by jej ustalenia dotyczące zarządzania środkami technicznymi były w stosownych przypadkach zgodne ze wszystkimi zasadniczymi wymaganiami określonymi w odpowiednich technicznych specyfikacjach interoperacyjności oraz wszelkimi innymi stosownymi wymogami.

3. Podsumowanie

Opisane w publikacji kryteria Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym wymuszają weryfikacje i aktualizacje istniejących systemów, a także opracowanie nowych rozwiązań i narzędzi (nowe obszary wymagań zostały wyróżnione podkreśleniem). Szczegółowo analizując zagadnienie, widać, że mamy do czynienia z ewolucją istniejących już wymagań. Musimy pamiętać również, że zmiany powinny dotyczyć nie tylko dokumentacji systemowej, ale również umów zawieranych przez organizację, w tym:

- przypisanie w stosownych przypadkach funkcji biznesowych poza organizacją,
- ustalenia umowne oraz inne porozumienia biznesowe, zawarte przez organizację z innymi stronami, niezbędne do kontroli ryzyka dla bezpieczeństwa, przed którymi stoi organizacja, oraz ryzyka związane z korzystaniem z wykonawców,
- możliwość łatwego i niezwłocznego kontaktu z właściwymi kompetentnymi pracownikami z odpowiednią znajomością języków, jak również zapewnienie odpowiednich informacji.

4. Literatura

1. Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762 of 8 March 2018 establishing common safety methods on safety management system requirements pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulations (EU) No 1158/2010 and (EU) No 1169/2010 [Rozporządzenie Delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010].
2. Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety [Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei].
3. Commission Regulation (EU) No 1078/2012 of 16 November 2012 on a common safety method for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers after receiving a safety certificate or safety authorisation and by entities in charge of maintenance (OJ L 320, 17.11.2012, p. 8) [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].
4. ISO/IEC Directives, Part 1, consolidated supplement 2016, Annex SL Appendix 2.
5. Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work (OJ L 183, 29.6.1989, p. 1) [Dyrektywa 89/391 – dyrektywa ramowa dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w miejscu pracy].
6. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods (OJ L 260, 30.9.2008, p. 13) [Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych].
7. Guidance for safety certification and supervision. Safety management system requirements for safety certification or safety authorisation European Union Agency for Railways, 2018 [Przewodnik. Wymogi dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem w zakresie certyfikacji bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. European Union Agency for Railways, 2018].

