

Tatiana Molková¹

Bezpečnostní certifikace na železnici

Klíčová slova: *železniční doprava, bezpečnost, certifikace, EU*

Železniční doprava patří k nejbezpečnějším druhům dopravy. Aby tomu tak bylo i nadále, je nutné velmi důsledně uplatňovat politiku přísných bezpečnostních nároků na všechny subjekty, které se na železniční dopravě podílejí. Tato nutnost je ještě více akcentována v současné době, kdy se naplno začíná uplatňovat liberalizace přístupu dopravců na evropskou železniční síť. Národní železnice a dopravci přicházejí o svoje výsadní postavení a musí počítat s konkurencí nejen z ostatních druhů dopravy, ale nově čím dál víc i s konkurencí v rámci dopravy železniční. Tato situace však nesmí vést ke snížení bezpečnostních standardů na železnici.

1. Související evropská legislativa

Z hlediska celoevropského pohledu na železniční systém se problematika bezpečnostních standardů a pravidel objevuje již v novele směrnice 91/440/EHS. Podle článku 7 musí členské státy zajistit, aby byly stanoveny bezpečnostní normy a pravidla, dále v souladu s nimi prováděna certifikace vozového parku a železničních podniků. Tyto úkoly musí být realizovány orgány, které samy neposkytují železniční dopravní služby a jsou nezávislé, a to takovým způsobem, aby byl zajištěn spravedlivý a nediskriminační přístup na infrastrukturu. Povinností železničních podniků je aplikovat tyto bezpečnostní normy a pravidla.

Problematika bezpečnosti byla následně zapracována do směrnice Evropského parlamentu 2001/14/ES **o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zploplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci**. Článek 32, který je přímo nazván „Bezpečnostní certifikace“, stručně, ale jednoznačně definuje požadavek získání bezpečnostního certifikátu pro železničních podniky, které chtějí podnikat v rámci železniční sítě EU. Členským státům je ponechán rozhodující vliv na definování bezpečnostních požadavků na železniční podniky tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz na příslušných trasách. Aby železniční podnik mohl získat příslušný bezpečnostní certifikát, musí splňovat předpisy stanovené v rámci národního práva, které nejsou v rozporu s legislativou EU. Předpisy určují technické a provozní požadavky specifické pro železniční dopravu a bezpečnostní požadavky vztahující se na zaměstnance, vozový park a vnitřní organizaci podniku.

To znamená, že železniční podnik musí prokázat, že pracovníci, kteří se přímo podílejí na provozování drážní dopravy, absolvovali nezbytný výcvik zaměřený na splnění dopravních

¹ **Tatiana Molková, Doc. Ing., Ph.D.**, 1966, vystudovala Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor Provoz a ekonomika železniční dopravy; v současné době působí na katedře Technologie a řízení dopravy, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice.

předpisů používaných příslušným manažerem infrastruktury a na splnění bezpečnostních požadavků, jež jsou na ně kladeny v železničním provozu. Současně musí prokázat, že jeho vozový park byl schválen příslušným veřejným orgánem nebo manažerem infrastruktury a zkontrolován v souladu s provozními pravidly vztahujícími se na používanou infrastrukturu. Příslušný bezpečnostní certifikát musí být vystaven úřadem jmenovaným pro tento účel členským státem, ve kterém se nachází používaná infrastruktura. Podle článku 38 měly členské státy přijmout zákony, nařízení a administrativní ustanovení nezbytná pro uvedení do souladu s touto směrnicí nejpozději do 15. března 2003.

Tento požadavek se promítl do právní úpravy ČR v rámci novely zákona 266/1994 Sb. o dráhách z roku 2003, podle kterého dopravce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální **osvědčení dopravce**. Osvědčení dopravce odpovídá bezpečnostnímu certifikátu podle směrnice EU 2001/14/ES. Osvědčení vydává Drážní úřad na základě žádosti dopravce na dobu určitou. Osvědčením dopravce se dokládá, že dopravce splňuje podmínky odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy, splňuje podmínky stanovené pro provozování drážních vozidel a určených technických zařízení a má vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajištění drážní dopravy.

Dalším krokem k rozvoji a zvyšování bezpečnosti na železnicích EU je realizace nové směrnice 2004/49/ES o **bezpečnosti železnic**. Ustanovení této směrnice podstatně rozšiřují požadavky směrnice 2001/14/ES. Zejména je důležitá harmonizace bezpečnostních předpisů, bezpečnostní certifikace železničních podniků, úkolů a rolí bezpečnostních orgánů a harmonizace odborného zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí. Tohoto cíle by mělo být dosaženo:

- harmonizací regulační struktury v členských státech,
- definováním odpovědnosti jednotlivých subjektů,
- přípravou společných bezpečnostních cílů a společných bezpečnostních metod zaměřenou na širší harmonizaci vnitrostátních předpisů,
- požadavkem, aby byl v každém členském státě zřízen bezpečnostní orgán a inspekční orgán pro odborné zjišťování příčin vzniku nehod a mimořádných událostí,
- definováním společných zásad pro zajišťování a regulaci bezpečnosti železnic a pro dozor nad bezpečností železnic.

Úroveň bezpečnosti železničního systému zemí EU je dlouhodobě, zejména ve srovnání se silniční dopravou, vysoká. Je proto důležité, aby byla i nadále minimálně zachována úroveň bezpečnosti během probíhající restrukturalizace, při níž dochází k oddělení funkcí dříve integrovaných železničních společností a k přechodu od samoregulace k veřejné regulaci odvětví železniční dopravy. Bezpečnost musí být v souladu s technickým a vědeckým pokrokem a při zohlednění konkurenceschopnosti železniční dopravy dále zvyšována. Všichni provozovatelé železničního systému, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky nesou plnou odpovědnost za bezpečnost systému, a to každý za svou vlastní oblast. V případě potřeby by měli spolupracovat při zavádění opatření pro usměrňování rizik.

Z hlediska procesu bezpečnostní certifikace jsou důležité články 10 až 15, ve kterých jsou definovány podmínky získání bezpečnostního certifikátu dopravcem a jeho územní platnost. Dále jsou zde stanoveny podmínky pro schválení dopravní infrastruktury z hlediska bezpečnosti, které musí získat provozovatel infrastruktury, aby mohl provozovat železniční infrastrukturu. Bezpečnostní certifikát může platit jenom pro vybranou část železniční sítě stejně jako jenom pro určitý druh dopravy (např. nákladní). Platnost obou dokladů je limitována (5 let). Členské státy jsou povinny uvést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 30. dubna 2006, tj. z pohledu drážní legislativy ČR je nutná novela zákona 266/1994 Sb. o dráhách.

2. Stav implementace bezpečnostní certifikace v České republice

Jaká je současná situace v bezpečnostní certifikaci u nás a jak jsme na tom v porovnání s ostatními státy EU? Na tuto otázku lze částečně nalézt ve studii, která byla zpracována v roce 2004 pro direktoriát DG TREN. Na studii participovala i Dopravní fakulta Jana Pernera, která analyzovala situaci v 10 státech.. Studie se přímo zabývá implementací článku 32 o bezpečnostní certifikaci (směrnice 2001/14/ES) a bezpečnostní certifikaci železničních podniků v souvislosti se změnou struktury železničního průmyslu. Studie sleduje situaci v 25 státech – členské země EU (kromě Malty a Kypru), dále Norsko a Švýcarsko. Cílem bylo zjistit informace o:

- stavu implementace bezpečnostní certifikace do národního práva;
- aplikaci podmínek získání bezpečnostní certifikace na vnitrostátní a/nebo mezinárodní dopravu;
- kritériích, která se používají k udělení certifikátu.

Na závěr studie byla provedena syntéza poznatků a posouzení, zda je možné zlepšit nebo harmonizovat existující bezpečnostní režim s otevíráním a liberalizací přístupu na dopravní cestu v mezinárodní přepravě.

Podle informací z internetového portálu EU² do konce roku 2004 jenom 13 států³ notifikovalo směrnici 2001/14/ES. Toto zjištění nemusí nutně vést k závěru, že ostatní státy nevěnují této problematice pozornost. Mohou mít svůj systém hodnocení (např. Německo), ale doposud netransponovali tuto směrnici do národního práva.

Když porovnáme stav implementace procesu bezpečnostní certifikace v České republice s ostatními státy, lze konstatovat, že situace je vcelku příznivá, i když stále existují problematická místa. Z analýzy průzkumu, který byl prováděn jak u železničních dopravců, manažerů infrastruktury, tak i na Ministerstvu dopravy a Drážním úřadě, a následném porovnání se situací v ostatních státech, vyplynuly tyto závěry:

- Forma a způsob získání bezpečnostního certifikátu („osvědčení dopravce“ podle zákon 266/1994 Sb. o dráhách) před zahájením provozování drážní dopravy je v souladu s čl. 32 směrnice 2001/14/ES. Trochu problematickým se jeví překlad pojmu „safety certificate“ do češtiny jako „osvědčení dopravce“, protože při zpětném překladu a komunikaci se zahraničím může dojít k nesprávnému pochopení a ke zbytečným nedorozuměním.
- Z hlediska nové směrnice o bezpečnosti železnic je nutná novela zákona 266/1994 Sb. o dráhách.
- Orgánem, který uděluje bezpečnostní certifikát je Drážní úřad, který by měl tuto funkci plnit i nadále (tj. po implementaci směrnice o bezpečnosti železnic). Na jeho internetových stránkách jsou zveřejněny podmínky pro získání „Osvědčení dopravce“. Určitým nedostatkem je, že tyto informace jsou jenom v českém jazyce a zcela chybí překlad minimálně do angličtiny.
- V současnosti nejsou uznávány bezpečnostní certifikáty získané v jiném členském státu EU (na rozdíl od licencí, které akceptovány jsou)
- I v souvislosti s implementací směrnice 2004/49/ES je nutné jasně, srozumitelně a jednoznačně stanovit kritéria pro získání bezpečnostního certifikátu, aby bylo co nejméně vyloučeno subjektivní hledisko posuzovatele.

² http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/legislation/implementation-infra_en.htm

³ Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Španělsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko, Rakousko, Portugalsko a Finsko

- Průměrná doba od podání žádosti do vydání „Osvědčení dopravce“ je 60 dnů (např. v Belgii je to 120 dnů).
- Poplatek za vydání osvědčení dopravce je fixní a v porovnání s ostatními zeměmi minimální, vůbec nezohledňuje náklady, které objektivně vznikají v procesu posuzování žádosti.
- Udělené bezpečnostní certifikáty jsou zveřejněny na internetových stránkách⁴ Evropské unie. V současnosti má osvědčení dopravce uděleno 12 železničních dopravců.

3. Další postup implementace bezpečnostní směrnice

Dalším očekávaným krokem je aplikace nové bezpečnostní směrnice 2004/49/ES. To znamená, že kromě oddělení bezpečnostní certifikace dopravců a provozovatelů dopravní infrastruktury, je také nutné zavedení sledování bezpečnostních ukazatelů (CSI⁵) a používání společných bezpečnostních metod (CSM⁶), které by měly vést ke zvyšování bezpečnosti na železnici. V této souvislosti je nutné do 30. dubna 2005 Komisi oznámit všechny příslušné platné vnitrostátní bezpečnostní právní předpisy. Provozovatelé infrastruktury a dopravci musí také zavést vlastní systémy zajišťování bezpečnosti. Cílem je prokázat, že železniční systém je schopen dosáhnout alespoň společné bezpečnostní cíle (CST⁷), je v souladu s vnitrostátními bezpečnostními předpisy a bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI⁸ a jsou používány příslušné části společných bezpečnostních metod.

V souvislosti s připravovaným třetím železničním balíčkem je potřebné ještě zmínit směrnici o certifikaci pracovníků vlakových čet odpovědných za vedení lokomotiv a vlaků na železniční síti Společenství. Tato směrnice detailněji definuje požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců (zejména strojvedoucích), které byly rámcově uvedeny v již zmiňované směrnici 2001/14/ES.

Všechna výše zmiňovaná opatření mají jeden společný cíl – zvyšování bezpečnosti na železnici a předcházení vzniku mimořádných situací.

Definice:

CST - společné bezpečnostní cíle - jsou úrovně bezpečnosti, jichž musí jednotlivé části železničního systému (např. konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) a systém jako celek alespoň dosáhnout, vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizika;

CSM - společné bezpečnostní metody - jsou metody, které mají být vyvinuty k popisu způsobu posuzování úrovně bezpečnosti, stupně dosažení bezpečnostních cílů a dodržování jiných bezpečnostních požadavků

Literatura:

- [1] Směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci

⁴ http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/countries/cz/licence_en.htm

⁵ Common Safety Indicators

⁶ Common Safety Methods

⁷ Common Safety Targets

⁸ Technical Specification for Interoperability



- [2] Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti
- [3] Směrnice Rady 91/440/EHS z 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství
- [4] Acceptance criteria and assessment methodologies for safety certificates delivered in accordance with Directive 2001/14/EC, Article 32; Consortium (IVE Hanover, Pegasus Transconsult, Jan Perner Transport Faculty), final report of study, Hannover, 2005

V Pardubicích, březen 2004

Lektoroval: Ing. František Raška, ředitel O18 GŘ ČD