

Stanislav Dekoj, Jakub Pěchouček

Vlakový personál a interoperabilita

Klíčová slova: *interoperabilita, TSI, licence pro strojvedoucí*

1. Liberalizace železničního dopravního podnikání v evropském prostoru a interoperabilita železničních systémů

Již ve Smlouvě o založení Evropských společenství byl vytýčen smělý cíl, umožnit plné využití výhod vyplývajících z prostoru bez vnitřních hranic. Proto byla přijata myšlenka, že v rámci systému otevřených a konkurenčních trhů bude činnost Společenství zaměřena na podporu propojení a interoperability vnitrostátních sítí a přístupu k nim.

Evropská komise ve své Bílé knize nazvané „Strategie pro revitalizaci železnic Společenství“ (1996) předložila svou představu cesty vedoucí k naplnění záměrů Smlouvy. Přijetím Akčního programu (2001), jež je součástí Evropské dopravní politiky vsadila komise při revitalizaci železnic Společenství na vytvoření podmínek pro postupnou liberalizaci železničního dopravního podnikání (směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, přijatá dne 29. 7. 1991, měněná a doplňovaná směrnicemi 2001/12/ES a 2004/51/ES prvního a druhého „železničního balíčku“).

Snaha po revitalizaci železnic, charakterizovatelná na jedné straně jako vytváření podmínek pro liberalizovaný trh železničního dopravního podnikání v zemích Společenství, založený na nediskriminačních přístupech k licencím a infrastruktuře a na straně druhé snahou o odstranění technických překážek rozvoje transevropské dopravy při současném zachování optimální úrovně bezpečnosti, od počátku narážela na dědictví odlišného národního přístupu k železnicím.

Plná liberalizace železničního dopravního železničního podnikání v nákladní dopravě, na vybrané infrastruktuře sítě národních železnic EU, se předpokládá od roku 2007 (od 1.1.2006 mezinárodní žel. nákladní doprava po celé síti, od 1.1.2007 všechny druhy nákladní dopravy). V osobní dopravě od roku 2010.

V současné době jsou projednávány návrhy směrnic a nařízení EU tvořících III. „železniční balíček“, jehož součástí je i směrnice o certifikaci strojvedoucích a vlakového personálu na železniční síti společenství COM (2004) 142.

Vytváření podmínek pro interoperabilitu železnic se ukázalo být jako limitující nejen pro další rozvoj železniční sítě jako součásti evropské dopravní soustavy, ale též jako nezbytná podmínka pro záměr otevření trhu, zvýšení přístupu na železniční síť členských

PhDr. Stanislav Dekoj, nar. 1947, absolvent FF UK, obor psychologie v roce 1970

V současnosti pracuje jako systémový specialista Ústavu podnikového vzdělávání Českých drah, a.s. ÚPV, Havlíčkova 2, Praha 110 00

Tel.: +420 224 646 222, Fax: +420 224 646 206, E-mail: stanislav.dekoj@upv.cd.cz

Ing. Jakub Pěchouček, nar. 1976, absolvent Univerzity Pardubice, DFJP TRD v roce 1999

V současnosti pracuje jako vedoucí oddělení mezinárodní spolupráce odboru personálního GR ČD. České dráhy, a.s., nábr. L. Svobody 1222/12, Praha 110 15

Tel.: +420 972 232 118, Fax: +420 222 310 060, E-mail: pechoucek@gr.pha.cd.cz

států a zvýšení ekonomické výkonnosti železniční dopravy a vytvoření podmínek pro větší interoperabilitu mezi jednotlivými druhy dopravy. Směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě systému transevropského konvenčního železničního systému z 19. 3. 2001, která platí od 20. 4. 2001 (doplněná směrnicí 2004/50/ES v rámci druhého „železničního balíčku“) chápe interoperabilitu jako „schopnost systému transevropské konvenční železniční dopravy umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků dosahujících požadovaných úrovní výkonu na těchto tratích. Tato schopnost spočívá na všech řídicích, technických a provozních podmínkách, které musí být uspokojeny v zájmu splnění základních požadavků“.

Směrnice ukládá vypracování Technických specifikací interoperability (dále jen TSI), vztahujících se na každý subsystém nebo část subsystému a jejichž smyslem je vytvoření kompatibilních železničních systémů v technické a provozní oblasti.

Pro interoperabilitu vlakového personálu je podstatné vypracování a přijetí TSI „Dopravní provoz a management dopravy“ (OPE). Její návrh obsahuje v kapitole „Bezpečnost“ podmínky: „stanovení kvalifikace strojvedoucích a pracovníků vlakových čet ... aby byl zajištěn bezpečný provoz“ a v kapitole „Spolehlivost a dostupnost“: „výcvik a kvalifikaci pracovníků údržby a řídicích center, ... musí být takové, aby zajišťovaly vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti železničních systémů“. Dne 7. 7. 2004 byla zahájena (Výbor pro pozemní dopravu) první konzultace nad návrhem TSI OPE se sociálními partnery.

Zatímco „technická“ část TSI, jako jsou „Hluk“, „Telematika nákladní dopravy“, „Nákladní vozy“, byla již schválena rozhodnutím Komise ze dne 29. dubna 2004 (2004/446/ES), práce na přípravě TSI „Dopravní provoz a management dopravy“ (OPE) se potýká s nemalými obtížemi spočívajícími především ve vymezení profesních činností, které mají přímý vliv na bezpečnost dopravy, a ve stanovení kompetencí, které musí personál vykonávající tyto činnosti splňovat.

Mezi nosné definice uvedené v TSI OPE s ohledem na vlakový personál patří zejména:

- definování kritérií pro schválení pracovních lékařů a zdravotnických zařízení,
- kritéria lékařského a psychologického vyšetření,
- minimální rozsah a četnost lékařských vyšetření,
- obecné a specifické požadavky na zrak a sluch.

Do hry vstupují i sociální partneři, kteří mají obavy ze sociálního dumpingu a konservatismu managementu evropských železnic. S obdobnými problémy se potýká i připravovaná směrnice o certifikaci vlakového personálu, která má stanovit obsah kompetencí interoperabilních zaměstnanců vlakového personálu vykonávajících profesní činnosti s přímou vazbou na bezpečnost dopravy.

Oblasti získávání, ověřování a udržování kvalifikace u ČD, a.s., se dotýká řada aktivit a normativních aktů od úrovně předpisové základny ČD, a.s., přes úroveň legislativy ČR, po nadnárodní aktivity soustředěné v Evropském společenství železnic a manažerů infrastruktury (dále jen „CER“).

2. Dohoda mezi CER a ETF o licenci pro strojvedoucí

S postupnou liberalizací železničního dopravního podnikání se na tratě národních železnic přicházejí noví dopravci s vlastním odborným personálem. Státní železnice měly svůj vlastní systém řízení bezpečnosti založený převážně na vnitřních normách a na vlastním

systemu získávání, ověřování a udržování kvalifikace zaměstnanců. Tento systém však z mnoha důvodů (právních, ekonomických) již nevyhovuje nové situaci. Postupné vytváření evropského železničního prostoru bez hranic vyžaduje přijetí nezbytných opatření v technické a bezpečnostní oblasti.

Z tohoto důvodu směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti na železnicích Společenství a o změně směrnice 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 ze dne 29. dubna 2004 mimo jiné stanovila jako nástroj bezpečnostní politiky Společné cíle v bezpečnosti (CST) a Společné metody v bezpečnosti (CSM) (CST jsou chápány jako úroveň bezpečnosti, jichž musí jednotlivé části železničního systému a systém jako celek dosáhnout, CSM jsou chápány jako metody, které mají být vyvinuty k popisu způsobu posuzování úrovně bezpečnosti.) zavádí povinnost vytváření systémů managementu bezpečnosti a vydávání certifikátů o bezpečnosti s termínem transpozice této směrnice do právních řádů států Společenství nejpozději k 31. 12. 2005. Nad dodržováním cílů výtýčených v oblasti bezpečnosti železnic Společenství bude bdít Evropská železniční agentura (dále jen ERA) zřízená nařízením EP a Rady 881/2004/ES vydaným jako součást II. „železničního balíčku“ přijatého v dubnu 2004.

Bezpečnost je největší konkurenční výhodou železnice. CER, vědom si této skutečnosti, určil zajištění stávajícího vysokého standardu bezpečnosti i v měnících se podmínkách transformujících se železnic jako prioritu své práce. CER má eminentní zájem na urychlení procesu přípravy podmínek pro interoperabilitu konvenčních železničních systémů v Evropě, která je vedle technické harmonizace subsystémů podmíněna i interoperabilitou personálu, především strojvedoucích. Proces vytváření a schvalování směrnic a nařízení EU je těžkopádný a zdlouhavý, CER se proto snaží jít svou vlastní cestou a nabídnout tak Evropskému společenství alternativu. Proto CER inicioval vytvoření pracovní skupiny, která pracovala pod patronací EK, ředitelství pro zaměstnanost a sociální věci, a vytvořil návrh zásad a podmínek pro vydávání evropského průkazu strojvedoucího v přeshraničním provozu.

Návrh byl projednáván s Evropskou federací zaměstnanců v dopravě (ETF) a stal se textem dohody „Evropská licence strojvedoucího pro železniční dopravu a pracovní podmínky pro železniční zaměstnance pracující v přeshraničním provozu“ (dále jen „Dohoda“) uzavřené mezi CER a ETF. Účelem dohody je, vedle stanovení podmínek pro vydávání evropského průkazu strojvedoucího, i zamezení možného sociálního dumpingu. Dohoda byla podepsána dne 27. 1. 2004 v Bruselu.

CER a sociální partneři se dohodli na společném užívání typizovaných dokumentů pro strojvedoucí v přeshraničním provozu, na stanovení zdravotních, psychologických a kvalifikačních podmínek pro vydání licence strojvedoucímu pro přeshraniční provoz. Popis kvalifikačních požadavků byl zpracován formou popisu dovedností a znalostí („kompetencí“) požadovaných pro vydání průkazu, nikoli systémem popisu vzdělávacích činností, které bude nutno absolvovat pro vydání certifikátu.

Dohoda pro členské státy není závazná. Jedná se o doporučení, která by měla být přijímána přímo členskými železnicemi a která nejsou v rozporu se směrnicí o interoperabilitě konvenčního železničního systému ani s dokumenty II. „železničního balíčku“.

Dohoda vychází i ze Společných cílů v oblasti bezpečnosti (CST) a Společných metod v oblasti bezpečnosti (CSM), z principů stanovených směrnicí o bezpečnosti železnic Společenství, které CER přijal jako svoje prioritní úkoly.

Dohoda měla předjímat obsah návrhu směrnice, která byla připravena jako součást III. „železničního balíčku“ k revitalizaci železnic Společenství. Komise se však s textem dohody v některých oblastech neztotožnil. Návrh směrnice je proto v mnoha směrech odlišný. Dohoda má přesto za cíl urychlit vytvoření podmínek pro interoperabilitu konvenčních železničních systémů v Evropě.

Zde jsou hlavní principy zakotvené v Dohodě:

- Definice přeshraničního interoperabilního výkonu:

Strojvedoucí, zapojení do přeshraničních interoperabilních výkonů, jsou „vlakovými strojvedoucími, kteří musí být držiteli alespoň dvou certifikátů“.

- Článek 12 dohody: společný doklad „průkaz“, vydávaný strojvedoucím. Průkaz bude vydáván železničním podnikem, zaměstnávajícím strojvedoucího na základě dokladu, který bude schválen mezi CER a ETF podle modelu, navrženého pracovní skupinou.
- Fyzická způsobilost.
- Psychická způsobilost:

Před pracovním zařazením do funkce vlakového strojvedoucího u železničního podniku se kandidáti musí podrobit psychologickému vyšetření, osvědčujícímu jejich psychickou způsobilost. Tato vyšetření musí zahrnovat minimálně ty testy, které jsou podrobněji rozvedené v příloze 1 dohody.

- Odborná způsobilost a výcvik
- Přístup k informacím a informační systém
- Jazykové znalosti.

3. Pravděpodobný budoucí vývoj v oblasti vytváření legislativních podmínek pro interoperabilitu vlakového personálu

V současné době je řešen částečný rozpor v pojetí interoperability železničního personálu v pojetí CER, vyjádřeného v textu Dohody a v pojetí EU vyjádřeného návrhem směrnice o certifikaci vlakového personálu. Dokonce i mezi jednotlivými institucemi Evropského společenství (Evropským parlamentem a Radou Evropy) jsou neshody nad polem působnosti certifikace a ohledně definování požadavků buď v TSI nebo dokonce v přílohách směrnice. S jistým zjednodušením lze klást otázku, zda komise neměla při přípravě návrhu směrnice své regulační úsilí směřovat výlučně tam, kde regulace z úrovně Společenství ještě má svůj význam a nikoliv do oblastí, kde pro naplnění cílů interoperability existují efektivnější nástroje.

V neposlední řadě je podroben velké diskusi i časový harmonogram počátku účinnosti směrnice a jednotlivé etapy implementace v jednotlivých oblastech železniční dopravy (např. první nákladní doprava v roce 2007, poté od roku 2009 i osobní). Neopominutelnou skutečností je finanční náročnost celého procesu, který si vyžádá nemalé finanční prostředky.

Bude zajímavé sledovat, jakým směrem se např. budou vyvíjet požadavky na jazykové vybavení interoperabilních zaměstnanců, zda bude železniční doprava následovat leteckou dopravu a dojde k zavedení jednotného operačního jazyka, či zda bude upřednostněna zásada priority jazyka provozovatele infrastruktury



Pravděpodobný budoucí vývoj v této oblasti nelze přesně odhadnout. Ať tak či tak výsledná podoba směrnice o certifikaci vlakového personálu a podoba TSI budou znamenat nutnou úpravu právního rámce železničního podnikání v ČR, např. s ohledem na minimální kvalifikační požadavky a na povinné zdravotní prohlídky, které jsou navrhovány poněkud odlišně od Řádu pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy – vyhláška č. 101/95 Sb. provádějící zákon č. 266/94 Sb. o dráhách, (v současné době je připravována dílčí novela vyhlášky č.101/95 Sb., která však nezahrne všechny připravované změny, na které bude reagováno vydáním nové vyhlášky).

Prameny:

- [1] www.aEIF.org
- [2] www.cer.be

Praha, listopad 2004

Lektoroval: Mgr. Jan Čermák
České dráhy, a.s.