

Václav Cempírek¹, Jaromír Široký², Jaroslav Matuška³

Registr osvědčení strojvedoucích

Klíčová slova: *osvědčení strojvedoucího, dopravce, železniční podnik, provozovatel infrastruktury, drážní úřad*

Úvod

Příspěvek předkládá výstup z řešení projektu TAČR TB9500MD002 „Bezpečnost systému provozování drážní dopravy z hlediska lidského faktoru“ podpořeného Drážním úřadem ČR.

Závěry z projektu mohou být využity k dozorové, dohledové a kontrolní činnosti orgánů státní správy a zúčastněných (dotčených) subjektů, především dopravců a orgánů bezpečnosti práce. Elektronická evidence osvědčení strojvedoucích podá okamžitý přehled o osobních a odborných údajích o daném strojvedoucím, ale může být navázána například na kontrolu pracovní doby, resp. bezpečnostních přestávek a zákonného odpočinku strojvedoucích.

1 Význam zavedení metodiky

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství stanoví povinnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků zavést vlastní systémy zajišťování bezpečnosti takovým způsobem, aby byl železniční systém schopen alespoň dosáhnout společných bezpečnostních cílů a dodržovat vnitrostátní bezpečnostní předpisy a bezpečnostní požadavky stanovené v technických specifikacích pro interoperabilitu (dále též jen „TSI“) a aby byly používány příslušné části společných bezpečnostních metod. [4]

Tyto systémy zajišťování bezpečnosti stanoví mimo jiné programy školení zaměstnanců a systémy, které zajišťují udržování způsobilosti zaměstnanců a odpovídající úroveň plnění úkolů.

¹ prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, vaclav.cempirek@upce.cz

² doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, jaromir.siroky@upce.cz

³ doc. Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, jaroslav.matuska@upce.cz

Tato směrnice dále stanoví, že železniční podnik musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, aby mu byl povolen přístup k železniční infrastruktuře.

Požadavky by se měly týkat alespoň minimálního věku pro řízení vlaku, tělesné a pracovní psychologické způsobilosti žadatele, odborné praxe a znalosti určité problematiky týkající se řízení vlaku, znalosti infrastruktury, na které by strojvedoucí měli řídit hnací vozidlo nebo vlak, jakož i jazyka, který na ní bude používán. [1]

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury vydávající harmonizovaná osvědčení strojvedoucího mohou sami poskytovat školení v oblasti obecných odborných znalostí, jazykových znalostí, znalostí o kolejových vozidlech a infrastruktuře. Aniž je však dotčena možnost, aby zkoušející patřil k železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury vydávajícímu harmonizované doplňkové osvědčení, je třeba ve věci zkoušek zamezit jakémukoli střetu zájmů. [1]

Požadavky týkající se licence a harmonizovaných osvědčení strojvedoucího stanovené v této směrnici se týkají výhradně právních podmínek pro to, aby strojvedoucí směl řídit vlak. Všechny ostatní právní požadavky týkající se železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, infrastruktury a kolejových vozidel, které musí být slučitelné s právními předpisy Společenství a být uplatňovány nediskriminačním způsobem, musí být splněny dříve, než může strojvedoucí řídit vlak na určité části infrastruktury.

Aby bylo možné zaručit požadovanou jednotnost a průhlednost, Společenství stanovilo jednotný vzor osvědčení strojvedoucího, které je vzájemně uznáváno členskými státy, a které prokazuje splnění některých minimálních požadavků, odbornou kvalifikaci a jazykové znalosti strojvedoucích, a zároveň ponechává orgánům členských států pravomoc vydávat licence železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury pravomoc vydávat harmonizovaná doplňková osvědčení. [2]

Některé společnosti poskytují služby strojvedoucích železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury. V těchto případech má odpovědnost za to, že je strojvedoucí držitelem licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí, nést železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury využívající služeb strojvedoucího.

Všichni strojvedoucí musí mít nezbytnou zdravotní způsobilost a kvalifikaci pro řízení vlaků a musí být držiteli těchto dokladů:

- a) licence prokazující, že strojvedoucí splňuje minimální podmínky, pokud jde o zdravotní požadavky, požadované vzdělání a všeobecné profesní dovednosti. Licence obsahuje osobní údaje strojvedoucího a název vydávajícího orgánu a uvádí dobu své platnosti.
- b) jednoho nebo více osvědčení uvádějících, na kterých částech infrastruktury je držitel oprávněn řídit, a která kolejová vozidla je oprávněn řídit.

Předepsané osvědčení pro určitou část infrastruktury však není nezbytné v níže uvedených výjimečných případech, pokud během řízení je přítomen vedle

strojvedoucího jiný strojvedoucí, který je držitelem platného osvědčení pro danou část infrastruktury:

- a) pokud narušení plynulosti železniční dopravy vyžaduje odklonění vlaků nebo údržbu tratě, které stanoví provozovatel infrastruktury;
- b) v případě výjimečných jednorázových jízd historických vlaků;
- c) v případě výjimečných jednorázových jízd nákladních vlaků, pokud s tím provozovatel infrastruktury souhlasí;
- d) v případě dodávky nebo předváděcí jízdy nového vlaku nebo hnacího vozidla;
- e) pro účely školení nebo zkoušek strojvedoucích.

Rozhodnutí o využití této možnosti učiní železniční podnik a nemůže je nařídit příslušný provozovatel infrastruktury ani příslušný orgán. Jízdu drážního vozidla řízeného strojvedoucím bez platného osvědčení musí dopravce (železniční podnik) nahlásit provozovateli dráhy v předvídaných případech nejméně 24 h před jízdou; v případě výjimečné jednorázové jízdy nákladního vlaku je nutný souhlas provozovatele dráhy.

Osvědčení opravňuje k řízení kolejových vozidel jedné či obou těchto kategorií:

- a) kategorie A: posunovací hnací vozidla, pracovní vlaky, vozidla traťové údržby a veškerá další hnací vozidla, pokud jsou používána při posunu;
- b) kategorie B: přeprava cestujících nebo zboží.

Osvědčení vydává železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který strojvedoucího zaměstnává nebo s ním uzavírá smlouvu (základní pracovně právní vztah). Majitelem osvědčení je podnik nebo provozovatel, který je vydává. V souladu s ustanovením této směrnice mají strojvedoucí právo obdržet jeho ověřený opis. Pokud železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vydává osvědčení v národním jazyce, který není jazykem Společenství, vypracuje dvojjazyčné znění osvědčení s použitím některého z jazyků Společenství.

Osvědčení platí pouze pro ty části infrastruktury a ta kolejová vozidla, jež jsou v něm uvedeny.

Jazykové znalosti jsou v osvědčení uvedeny podle kritéria jazykových znalostí k té části infrastruktury, které se žádost o vydání osvědčení týká.

Odbornou kvalifikaci žadatelé prokazují:

- a) vykonáním zkoušky, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se kolejových vozidel, kterých se žádost o vydání osvědčení týká.
- b) vykonáním zkoušky, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se těch částí infrastruktury, kterých se žádost o vydání osvědčení týká.

Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury vypracuje v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti vlastní postupy pro vydávání nebo aktualizaci osvědčení v souladu s touto směrnicí, jakož i postupy pro odvolání, které strojvedoucím umožní žádat o přezkum rozhodnutí týkajícího se vydání, aktualizace, pozastavení nebo odebrání osvědčení.

K zachování platnosti licence musí její držitelé podstupovat pravidelné prohlídky nebo zkoušky týkající se požadavků dle této smlouvy.

Pokud strojvedoucí ukončí pracovní poměr s železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury, bezodkladně o tom uvědomí příslušný orgán.

Osvědčení pozbývá platnosti, pokud jeho držitel přestane být zaměstnán jako strojvedoucí. Držitel však obdrží ověřený opis osvědčení a všech dokladů prokazujících jeho školení, kvalifikaci, praxi a odbornou způsobilost. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury (nový zaměstnavatel strojvedoucího) vezme při vydání osvědčení strojvedoucímu všechny tyto doklady v úvahu.

Do 24 měsíců od vstupu rozhodnutí v platnost vypracovala Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) studii proveditelnosti pro počítačovou aplikaci splňující základní parametry pro národní rejstřík licencí a rejstřík doplňkových osvědčení a usnadňující výměnu informací mezi příslušnými orgány, železničními podniky a provozovateli infrastruktury. Studie proveditelnosti se zaměřila zejména na funkční a technickou architekturu, provozní režimy a pravidla zadávání údajů a nahlížení do těchto údajů.

Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury je povinen vést rejstřík všech vydaných, aktualizovaných, obnovených, změněných, pozastavených a zrušených osvědčení, osvědčení nahlášených jako ztracená, odcizená či zničená a osvědčení, jejichž platnost skončila, anebo zajistit vedení takového rejstříku. Tento rejstřík obsahuje údaje o každém osvědčení a údaje týkající se pravidelných kontrol. Rejstřík je pravidelně aktualizován. [3]

Strojvedoucí mají přístup k údajům, které se jich týkají, jež jsou uloženy v rejstříku příslušných orgánů a rejstříku železničních podniků, a na žádost obdrží kopii těchto údajů.

Pro železniční podniky a provozovatele infrastruktury, kteří strojvedoucí zaměstnávají nebo s nimi uzavírají smlouvy (základní pracovně právní vztah), a zejména pro železniční podniky provozující mezinárodní služby je důležité, aby doplňková osvědčení měla v jednotlivých členských státech stejnou formu; proto by měla být tato forma harmonizována tak, aby dosvědčovala, že strojvedoucí splňuje určité minimální podmínky a má potřebnou odbornou kvalifikaci a jazykové znalosti. [3]

Cílem harmonizace licencí a doplňkových osvědčení je především usnadnění pohybu strojvedoucích z jednoho členského státu do druhého, ale také z jednoho železničního podniku do druhého, a obecně uznávání licencí a osvědčení všemi zúčastněnými subjekty v odvětví železniční dopravy. K tomuto účelu bylo nezbytné, aby uvedená ustanovení stanovila určité minimální požadavky, které musí žadatelé o udělení licence nebo harmonizovaného doplňkového osvědčení splňovat. Aby bylo možné zaručit požadovanou jednotnost a průhlednost, musely členské státy přijmout harmonizovaný vzor licence strojvedoucího a železniční podniky a provozovatelé infrastruktury museli vydávat harmonizovaná doplňková osvědčení. [3]

2 Ekonomické aspekty

Výsledek metodiky, vytvořené v rámci řešení projektu TAČR TB9500MD002 „Bezpečnost systému provozování drážní dopravy z hlediska lidského faktoru“ s podporou Drážního úřadu představuje systém evidence „doplňkového osvědčení strojvedoucího“ pro obsluhu drážních vozidel.

Přínos metodiky lze vidět v objektivně neměřitelných veličinách a proto je obtížně ekonomicky zhodnotitelný. Následující hodnocení zohledňuje zejména časové úspory při provádění kontrolní činnosti ze strany odpovědných orgánů. Nezohledňuje statistickou hodnotu lidského života a poškození majetku a věcí, k nimž dochází při nehodách v důsledku omezené možnosti sledování vydaných osvědčení a pracovních výkonů strojvedoucích u různých dopravců.

Výstupy řešeného projektu uvedené v metodice budou využity k dozorové a dohledové činnosti orgánů státní správy a zúčastněných (dotčených) subjektů, především dopravců a orgánů bezpečnosti práce.

Metodika přinese usnadnění kontrolní činnosti pro

- a) Drážní úřad,
- b) Drážní inspekci,
- c) kontrolní orgány zaměstnavatele – provozovatele drážní dopravy,
- d) kontrolní orgány provozovatele dráhy.

Možný ekonomický přínos je vyjádřen prostřednictvím úspory finančních prostředků souvisejících s frekvencí (počtem) obvykle prováděných kontrol.

Výpočet je zjednodušen o vynechání kontrolního orgánu zaměstnavatele strojvedoucího, tj. provozovatele drážní dopravy.

Kontrolní orgány zaměstnavatele strojvedoucího provádějí kontrolní činnosti strojvedoucího širšího rozsahu se zaměřením hlavně na jeho technologické činnosti a reakce na konkrétní dopravně-provozní situace a tudíž minutové úspory času zde nehrají významnou roli. Krom toho lze předpokládat, že tento kontrolní orgán je s odbornou a zdravotní způsobilostí konkrétního zaměstnance seznámen lépe a důkladněji, než jakýkoliv jiný kontrolní orgán.

U zbývajících tří institucí [viz bod a) až c)] lze předpokládat, že vykonají celkem cca 500 kontrol strojvedoucích ročně. Tyto kontroly jsou zaměřeny výhradně na dodržení legislativních požadavků. Jedná se o provádění kontrol fyzického držení „licence strojvedoucího“ v okamžiku kontroly a platnosti „doplňkového osvědčení strojvedoucího“ pro typ drážního vozidla a traťový úsek, strojvedoucím obsluhovaný v okamžiku kontroly.

Lze kvalifikovaně odhadnout, že fyzická kontrola „tištěných dokumentů“ potrvá přibližně 5 minut. Na druhé straně kontrola těchto údajů z elektronické evidence si vyžádá maximálně 1 minutu.

Čtyřminutový rozdíl potom představuje úsporu času kontrolního orgánu. Při uvažovaných 500 kontrolách za účetní rok se jedná o časovou úsporu ve výši 500×4 minuty = 2 000 minut = 33,33 hodin tj. cca 34 h.

Při obvyklé uváděné ceně lidského života 500^4 Kč za hodinu, lze dospět k celkové částce úspory 17 000 Kč / rok.

Druhou oblastí, ve které je možné očekávat přínos uvedeného konečného výsledku projektu je vlastní činnost pracovníků DU při vydávání a kontrole „licencí strojvedoucího“ a „doplňkového osvědčení strojvedoucího“.

Drážní úřad spravuje údaje asi o jedenáct tisících osob, podléhajících odborné a zdravotní způsobilosti podle zákona 266/1994 Sb. a souvisejících prováděcích předpisů (vyhláška 101/1995 Sb., vyhláška 16/2012 Sb.). je reálný předpoklad, že 25% jejich dokladů je v průběhu roku kontrolováno, doplňováno či měněno. Vyhledání aktuálních údajů a jejich změna v „papírové evidenci“ vyžaduje v průměru 25 – 30 minut času. Při využití digitalizovaného evidenčního systému se tento čas zkrátí na přibližně 15 minut.

Hypotetická úspora tedy představuje přibližně 10 minut a lze ji odhadem uplatnit u 750 pracovních operací ročně. To představuje celkový čas 750×10 minut = 7 500 minut, tedy celkem 125 hodin. S využitím stejné úvahy jako v předcházejícím případě lze dosáhnout finanční částky roční úspory 62 500 Kč.

Je třeba zdůraznit, že u návrhu ekonomických úspor se jedná pouze o hypotetické výpočty. Výsledkem projektu by neměla být úspora „pracovního času“, ale poskytnutí následujících faktorů:

- a) usnadnění práce s dokumentací vyžadovanou legislativními požadavky,
- b) usnadnění rychlé kontroly platnosti dokumentace,
- c) zjednodušení výměny informací mezi drážními kontrolními orgány a provozovateli drážní dopravy,
- d) v nadstavbové fázi umožní automatickou kontrola dodržování zásad při zpracování a realizaci nepravidelně rozložené pracovní doby.

⁴ <http://plus.humanitysteam.cz/news/kolik-stoji-hodina-lidskeho-zivota/>

Vycházíme-li z počtů běžného zaměstnance, jehož cílem může být výdělek 40 000 Kč měsíčně a bude absolutně šťastný. K tomu by chtěl pracovat polovinu své současné pracovní doby (40 hodin týdně). Tj. $40\,000\text{ Kč} / 80\text{ h} = 500\text{ Kč/h}$. Jeho čas tedy stojí 500 korun za hodinu.

3 Přístup do registru osvědčení strojvedoucích

Registr osvědčení strojvedoucích vedený na úrovni Drážního úřadu musí být přístupný pověřeným zástupcům příslušných orgánů a zúčastněným stranám k nahlížení. Jednotlivé rejstříky železničních podniků nebo provozovatelů infrastruktury musí být jednotné, co se týká údajů v nich obsažených a formátování údajů. Musí být proto vytvořeny pomocí společných provozních a technických specifikací dle navržené metodiky.

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí zavést systém sledování a vnitřní kontroly způsobilosti a pracovních výkonů strojvedoucím, kterým bylo vydáno osvědčení.

Zákon o dráhách v platném znění vyžaduje v § 45, že strojvedoucí musí mít u sebe platné osvědčení, pokud je ve službě. V osvědčení musí být uvedeny zejména informace o společnosti, která zaměstnává strojvedoucího nebo s ním uzavírá smlouvu:

- název společnosti, a pokud je to důležité, místo výkonu pracovní činnosti (např. depo, nebo jinou organizační jednotku, k níž je strojvedoucí přidělen),
- kategorii subjektu zaměstnávajícího strojvedoucího nebo uzavírajícího s ním smlouvu: „železniční podnik“ nebo „provozovatel infrastruktury“,
- sídlo: ulici a číslo, poštovní směrovací číslo, město a zemi,
- osobní zaměstnanecké číslo strojvedoucího v organizaci (údaj je nepovinný).

Zásadní informací v Osvědčení strojvedoucího je údaj o infrastruktuře (trati), na níž může strojvedoucí vlaky řídit a údaj o vozidlech, k jejichž řízení je strojvedoucí způsobilý.

V EU by měl každý členský stát vytvořit počítačový registr osvědčení strojvedoucích v zájmu dosažení úplné interoperability registrů a s cílem umožnit příslušným orgánům a ostatním osobám s přístupovými právy získat informace (podle Rozhodnutí 2010/17).

Agentura EU pro železnice (ERA) v první fázi navrhla zavedení prozatímního řešení se zjednodušenou výměnou informací a rozvoj elektronického rozhraní v pozdější fázi.

Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury musí vypracovat v rámci svého systému pro zajišťování bezpečnosti vlastní postupy pro vydávání nebo aktualizaci osvědčení, jakož i postupy pro odvolání, které strojvedoucím umožní žádat o přezkum rozhodnutí týkajícího se např. vydání, aktualizace, pozastavení nebo odebrání osvědčení.

Certifikovaná metodika je určena pro jednotné vedení všech požadovaných údajů po formální i věcné stránce, a to jak pro orgány státní správy, tak pro železniční podniky, provozovatele infrastruktury a strojvedoucí.

Zápisy do registru budou provádět podle této metodiky železniční podniky a provozovatelé infrastruktury, aby vydaná osvědčení strojvedoucího měla jednotnou věcnou náplň. Přesný obsah údajů vztahujících se k osobním a znalostním informacím o každém strojvedoucím uvedených v osvědčení strojvedoucího má (prostřednictvím možnosti kontroly) zásadní vliv na bezpečnost železničního dopravního systému.

Orgány státní správy budou mít možnost zjistit, kolik který strojvedoucí má vydaných osvědčení podle železničních podniků, u kterých je v pracovně právním vztahu.

Pokud lze předpokládat, že se zvyšujícím se počtem osvědčení jednoho strojvedoucího se zvyšuje také pravděpodobnost jejich využívání, může se příslušný kontrolní orgán, příp. i samotný zaměstnavatel účelněji zaměřit na jejich kontroly (dodržování limitu pracovní doby, povinných přestávek, resp. denního odpočinku).

Přístupová práva pro nejvyšší orgán státní správy jsou pouze na úrovni náhledu a kontroly (např. počtu vydaných osvědčení), tj. "listování" v registru.

Pro výkonný orgán státní správy (např. Drážní úřad) jsou přístupová práva ve dvou úrovních, jednak ve formátu možnosti úpravy údajů ve vydaných osvědčeních a jednak ve formátu prohlížení a listování v osvědčeních podle železničních podniků a provozovatelů infrastruktury.

Přístup do registru osvědčení strojvedoucích náleží rovněž Drážní inspekci, která odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí.

K definovaným informacím v registru osvědčení strojvedoucích by měli mít přístup i odpovědní pracovníci provozovatele infrastruktury, kteří se podílejí na řízení drážní dopravy ve formátu prohlížení a listování. Získané informace potřebují pro rozhodnutí, zda strojvedoucí může obsluhovat příslušný typ hnacího vozidla, provést požadovaný výkon, anebo zda může jet na daný traťový úsek, protože má vykonané poznání.

Přístup do registru strojvedoucích musí být umožněn samotnému strojvedoucímu, který má možnost v něm listovat a prohlížet zejm. údaje vztahující se k jeho osobě.

Závěr

Autoři se na základě průběhu řešení úlohy TAČR TB9500MD002 domnívají, že by bylo účelné návazně vyřešit také HW podporu pro evidenci pracovního výkonu strojvedoucího. Tím by se strojvedoucí přihlašoval na pracovní výkon formou zadávání údajů o pracovním výkonu a časovým údajem nástupu (docházka do práce). Na podkladě těchto údajů by strojvedoucímu byl znemožněn pracovní výkon, pokud by nesplnil stanovený odpočinek mezi dvěma po sobě jdoucími směny nebo pokud by překročil fond pracovní doby (denní, týdenní apod.).

Literatura:

- [1] Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.
- [2] Rozhodnutí komise ze dne 29. října 2009 o přijetí základních parametrů pro rejstříky licencí strojvedoucích a doplňkových osvědčení podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES.
- [3] Nařízení komise (EU) č. 36/2010 ze dne 3. prosince 2009 o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES.
- [4] Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 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. Úřední věstník L 220, 21. 6. 2004.
- [5] Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.
- [6] Směrnice Rady 2005/47/ES ze dne 18. července 2005 o dohodě mezi Společenstvím evropských železnic (CER) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě.
- [7] Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Příspěvek vznikl v rámci řešení projektu Technologické agentury ČR č. TB9500MD002 „Bezpečnost systému provozování drážní dopravy z hlediska lidského faktoru“.

Praha, duben 2017

Lektorovali: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D.
Drážní úřad

Ing. Jiří Hanuš