

A nighttime photograph of a railway yard. In the foreground, a red and yellow locomotive is positioned on the tracks, facing the viewer. To its left, a long line of blue freight cars is visible. The scene is illuminated by streetlights, creating a warm, yellowish glow. The sky is dark, and the ground is covered in snow. The overall atmosphere is industrial and quiet.

ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních dopravců
České republiky, z.s.

Problematika bezpečnostních doporučení v ČR pohledem nákladních dopravců

Radek Modráček (RCC CZ)

Právní rámec

Právní rámec vychází ze směrnice (EU)
2016/798, bezpečnostní doporučení řeší čl.
26, odst. 2

Ilustrační foto : PČR, MÚ 5.2.2021 Otrokovice

ŽESNAD.CZ

Právní rámec

Právní rámec vychází ze směrnice (EU) 2016/798, bezpečnostní doporučení řeší čl. 26, odst. 2: „Doporučení jsou určena vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, a pokud to vyžaduje povaha doporučení, agentuře, jiným subjektům nebo orgánům v dotčeném členském státě nebo jiným členským státům. Členské státy, jejich vnitrostátní bezpečnostní orgány a agentura v mezích svých pravomocí přijmou nezbytná opatření k tomu, aby zajistily, že bezpečnostní doporučení, která vydaly inspekční orgány, jsou řádně vzata v úvahu a případně realizována“

§ 53e ZOD, odst. 1 a 4. Odst. 1: „Je-li to s ohledem na předcházení mimořádným událostem vhodné, obsahuje závěrečná zpráva rovněž bezpečnostní doporučení určené Drážnímu úřadu, jinému správnímu orgánu nebo příslušnému orgánu jiného členského státu. Drážní úřad a jiný správní orgán využijí bezpečnostní doporučení k přijetí odpovídajících opatření, včetně návrhu na změnu právní úpravy.“

Právní rámec

V důvodové zprávě k zákonu č. 319/2016 Sb., kterým se předmětná část zákona naposledy upravovala, se píše mj. k § 53e toto: „K podstatné změně došlo u institutu bezpečnostních doporučení, která mají být napříště v souladu se směrnicí 2004/49/ES určeny orgánům státní správy, tedy primárně Drážnímu úřadu, který má na základě těchto doporučení přijmout odpovídající opatření (standardně provedení státní kontroly a uložení nápravných opatření, zahájení sankčních řízení v širším slova smyslu, provedení úpravy správní praxe apod.) a informovat o tom Drážní inspekci“

Analýza stavu vydávání bezpečnostních doporučení

Bezpečnostní doporučení vydávaná DI **příliš často** ve svém textu Drážnímu úřadu sdělují, aby prostřednictvím vlastních opatření uložil konkrétnímu dopravci či provozovateli dráhy nějakou povinnost související s výsledkem šetření mimořádné události.

Doporučení DI však často vykazují několik obecných vad, proč jejich účelu může být těžko dosaženo.

Taktéž může návodný pokyn Drážnímu úřadu vést k nesyntetickému opatření vzhledem k celému železničnímu systému.

Analýza stavu vydávání bezpečnostních doporučení

- Vůbec nejčastěji je DI doporučováno vybavení PZZ závorami s odvoláním na předchozí doporučení a to u všech přejezdů. Zásadní výtku k těmto doporučením je však, že přejezdy jsou projektovány a konstruovány s ohledem na platné ČSN nebo jsou provozovány s ohledem na ČSN platné v době vzniku, což je přípustný právní i technický stav a DÚ nemá ani možnost nutit nebo právně vymáhat použití jiného typu PZZ, pokud toto vyhovuje platným normám.



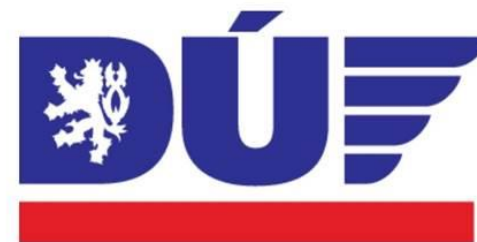
ŽESNAD.CZ

Analýza stavu vydávání bezpečnostních doporučení

- Problém uvedený u PZZ se týká všeobecně většiny bezpečnostních doporučení technického rázu. Lze jen těžko požadovat technické úpravy nad rámec platných požadavků norem a to ještě na základě analýzy třeba jediné MU. To vše aniž by byl vysledován nějaký trend či četnost daného jevu, který způsobil nebo byl v příčinné souvislosti s MU;
- u opatření směřujících obecně k systému bezpečnosti, především pak k obsahu předpisů dopravců či provozovatelů drah, naráží doporučení na absenci právní úpravy, která by nařídila uvedeným subjektům (dopracům i provozovatelům drah) dané zjištění aplikovat. To, že taková pravomoc neexistuje, vychází především z faktu, že za správnost obsahu vlastních předpisů ručí jejich nositel a osoba odborně způsobilá z licence či UP. DÚ (dnes i ERA) při procesu posouzení bezpečnosti předloženého systému v rámci osvědčení dopravce či provozovatele dráhy těžko může vyžadovat plnění požadavků, které legislativní rámec nemá nebo vůbec nezná.

Co očekává od bezpečnostních doporučení dopravce

- informace o nově zjištěných rizicích jakéhokoli druhu (provozní, organizační, technická), která je potřeba posoudit a stanovit k nim potřebná opatření;
- přenos informací o nově zjištěných rizicích i mezi další subjekty železničního prostoru – dopravci, provozovatele, ale i ECM a NSA;
- spolupráci zainteresovaných složek na řízení rizik ve společných rozhraních a hledání vzájemně provázaných opatření vyhovujících oběma stranám;



Co očekává od bezpečnostních doporučení dopravce

- řízení některých vlastních rizik subjektem, který pro to disponuje především technickými možnostmi (např. problematika radioprovozu);
- iniciování změny legislativy (zákony, vyhlášky, ČSN) pokud je daný problém či riziko buď zcela neošetřeno, nebo ošetřeno nedostatečně s ohledem na technický vývoj;
- analýzu trendu nebo četnosti dopadů zjištěných „nedostatků“ ve vztahu k mimořádným událostem



ŽESNAD.CZ

Co dopravce naopak neočekává

- řešení „údajných“ mezer v systému nad rámec aktuálně platných právních či normových požadavků nebo nad úroveň evropských požadavků;
- doplňování a vymýšlení národních nadstaveb nad požadavky evropských norem;
- zobecňování jednoho problému či navrženého řešení/postupu na všechny typově podobné situace bez důsledné analýzy četnosti a pravděpodobnosti že je problém opravdu tak významný, aby musel být řešen, tedy klasického řízení rizik;
- doporučení plynoucí z pouhé neznalosti předpisů provozovatelů drah či dopravců;
- vlastní výklady předpisových či zákonných ustanovení včetně právně vadných postupů na to navazujících.

Bezpečnostní doporučení



MU Lázně Kynžvart
praktický příklad

Popis závěrečné zprávy DI

Závěrečná zpráva popisuje a analyzuje široké spektrum provozních a bezpečnostních otázek shromážděním dat o MU a dotazy u Správy žel., ČD a.s. a DÚ

- Příčina vzniku MU leží v porušení provozních předpisů strojvedoucím vlaku
- Bez ohledu na zjištěnou příčinu vzniku MU, vyšetřování se DI zaměřilo na systém usměrnění rizika při organizování a provozování drážní dopravy na trati Plzeň – Cheb s ohledem na provedenou modernizaci trati
- Z tohoto konstatuje
- *„Právě spojení nemožnosti využití přenosu návěstí na vedoucí drážní vozidlo a absence cestového návěstidla a nemožnost včasné komunikace prostřednictvím základního spojení v kombinaci se selháním hned dvou strojvedoucích při registraci a přerušením vzájemné součinnosti strojvedoucího a traťového dispečera při provádění kontroly funkčnosti, vnímá Drážní inspekce jako přispívající faktory ke vzniku této mimořádné události“*

Popis závěrečné zprávy DI



Výsledkem je bezpečnostní doporučení, které je vydáno na základě jednoho přispívajícího faktoru a jednoho nevyhodnoceného faktoru!

Bezpečnostní doporučení

Vzhledem ke stále se častěji vyskytujícím problémům souvisejícím s neprovedením řádné registrace platného funkčního čísla vlaku do digitální rádiové sítě GSM-R a neprovedením funkční zkoušky (kontroly) základního spojení, které mohou v případě nutnosti vést k situacím, kdy se při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, nepovede odvrátit hrozící nebezpečí vzniku mimořádné události nebo snížení možných následků:

Bezpečnostní doporučení

- v rámci zvýšení úrovně bezpečnosti zajistit, aby dopravce a provozovatel dráhy prováděli kontrolu funkčnosti základního rádiového spojení v součinnosti tak, aby zapojením dalšího bezpečnostního prvku, ať už stanovením společných technologických postupů nebo efektivní a provázanou kontrolní činností, byla snížena možnost rizika selhání lidského faktoru;
- iniciovat zlepšení vzájemné spolupráce a součinnosti provozovatelů drah a dopravců při usměrňování rizik, zejména v konkrétních případech, kdy dochází ke vzájemné interakci na společném rozhraní, s důrazem na eliminaci selhání lidského činitele;
- v rámci svých pravomocí zajistit, že přijatý systém zajišťování bezpečnosti, zejména pak způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik, bude provozovateli dráhy a dopravci prováděn tak, aby jejich obecně stanovené postupy a metody byly aplikovány efektivněji nejen na konkrétní provozní situace, ale i v případech, kdy v rámci modernizace, optimalizace nebo rekonstrukce infrastruktury dochází k technickým, provozním a organizačním změnám.

Bezpečnostní doporučení ?

- Konstatování: „... Vzhledem ke stále se častěji vyskytujícím problémům souvisejícím s neprovedením řádné registrace platného funkčního čísla vlaku do digitální rádiové sítě GSM-R a neprovedením funkční zkoušky (kontroly) základního spojení...“ není bohužel podepřeno žádným případem MU uvedených v kap. 4.5 Závěrečné zprávy

K tomuto konstatování se váže pokyn v první odrážce BD

- Druhá odrážka BD je obecnou výzvou na zlepšení řízení rizik na rozhraní
- Třetí odrážka se zjevně vztahuje k části zprávy, která řešila změny stavebně provozních parametrů dráhy po přestavbě, které ale v závěrečné zprávě samotné vyhodnoceny vzhledem k příčinám vzniku MU vyhodnoceny nejsou

Bezpečnostní doporučení ?



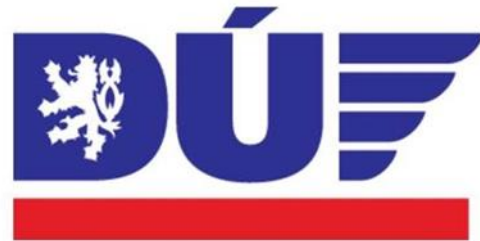
K uvedenému BD lze konstatovat, že nevychází organicky z analýzy zjištěných skutečností, zároveň jsou v druhé a třetí části pokyny, které se zjevně neváží k zdůvodnění vydání a první části BD. Pro příjemce tedy velmi těžké identifikovat podstatu pokynu tohoto BD!

Oznámení DÚ k BD

- DÚ nejprve v části „Vysvětlení Drážního úřadu k první části BD ...“ a „Opatření Drážního úřadu ke druhé části“ problém v podstatě zúžil na používání základního radiového spojení, potažmo GSM-R
- V části „Vysvětlení Drážního úřadu ke třetí části BD ...“ je pak z větší části převzat text Závěrečné zprávy DI
- Následně jsou vyzváni:

Účastníci MU – a jen oni! – provádět kontrolu funkčnosti základního radiového spojení ...

Ostatní dopravci a provozovatelé drah – k provedení třetí části (odrážky) BD



ŽESNAD.CZ

Samé otázky

- Mohou provozovatel dráhy a jeden dopravce nastavit odlišná pravidla používání telekomunikačního zařízení?
- Umožňují technické specifikace GSM-R splnění uvedených požadavků?
- Je schopen a vůbec smí dopravce usměrňovat sám řídit zjištěná rizika na rozhraní s provozovatelem dráhy?
- Stanovovat postupy nad rámec pokynů uvedených v dopravních předpisech či DŘD?
 - Existuje platforma, kde lze identifikovaná rizika komunikovat?



ŽESNAD.CZ

Očekávání dopravců

V návaznosti na obecnou část očekáváme od Drážního úřadu

- Identifikaci úkolů, které jsou realizovatelné jen za předpokladu změny právních nebo technických norem **a tyto úkoly nepřenášet na dopravce**
- Identifikaci úkolů, které jsou mimo rámec právní úpravy (ČR i EU) a technických specifikací – tyto úkoly odmítnout, nebo s DI vykomunikovat realizovatelné zadání

V tomto případě celá problematika zkoušky/kontroly spojení v systému GSM-R – jedná se o interoperabilní systém popsaný TSI

Očekávání nákladních dopravců

- Identifikaci úkolů, které vyžadují usměrnění rizik na rozhraní – zde být iniciátorem, ale i moderátorem procesu

V tomto případě:

- *opět radiový provoz, pokud má být zaveden kontrolní mechanismus přihlášení mobilní radiostanice, musí být jednotný pro všechny dopravce a musí být regulován postupem vyhlášeným provozovatelem dráhy*
- *přípravy staveb – celý cyklus od studie proveditelnosti po kolaudační proces*
- *přípravy provozních předpisů upravujících pracovní postupy na rozhraní provozovatel dráhy – dopravce, např. SŽ D1*

Hledání řešení - diskuse

- Obdobně

BD k zavádění ETCS

Příprava předpisu SŽ D1 + Metodický pokyn k používání zajišťovací síly + očekávané závěry

vyšetřování MU ujetí vozů ve Mstěticích

- Expertní komise železničního sektoru pro identifikaci a usměrňování rizik na rozhraní?
- Platforma pro systematické předávání bezpečnostních informací?
- Další ?

Děkuji za
pozornost

ŽESNAD.CZ

www.zesnad.cz

Foto: Oldřich Sládek

