

**Stanowisko Prezesa UTK
w sprawie możliwości prowadzenia
szkoleń personelu kolejowego
w formie zdalnej**

Wstęp

Osoby, które chcą rozpocząć pracę na stanowisku maszynisty, jak również na pozostałych stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wymienionych w art. 22d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, są zobowiązane do odbycia szkoleń, których programy regulują odpowiednie przepisy prawa.

Utrzymanie lub rozszerzenie zdobytych uprawnień również wymaga uczestniczenia w różnego rodzaju szkoleniach i doskonaleniu zawodowym. W obu przypadkach, zajęcia obejmują zarówno przyswajanie wiedzy teoretycznej podczas wykładów, jak i zdobywanie praktycznych umiejętności w miejscu pracy.

Stanowisko jest odpowiedzią na wpływające do Urzędu Transportu Kolejowego pytania i wątpliwości związane z utrudnieniami w prowadzeniu powyższych szkoleń, spowodowanymi stanem epidemii oraz troską o bezpieczeństwo ich uczestników.

Stanowisko

Prowadzenie zajęć w formie zdalnej jest możliwe w przypadku części teoretycznej szkoleń:

- na licencję maszynisty,
- na świadectwo maszynisty,
- prowadzonych przed sprawdzianami wiedzy i umiejętności maszynistów,
- maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie ogólnych kompetencji językowych, zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,
- realizowanych podczas przygotowania zawodowego niezbędnego do pracy na stanowiskach wymienionych w art. 22d ustawy,
- stanowiących część doskonalenia zawodowego personelu zatrudnionego na ww. stanowiskach.

Maszyniści

Ramy dla prowadzenia szkoleń dla maszynistów oraz kandydatów na maszynistów ustanowiła dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., s. 51, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą”.

Wytyczne dla metodyki prowadzonych szkoleń zawiera załącznik III do dyrektywy. Wskazuje on, że „należy zachować właściwą równowagę pomiędzy szkoleniem teoretycznym (sala wykładowa i prezentacje) i szkoleniem praktycznym (doświadczenie zdobywane w miejscu pracy, prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem)”. Zapisy zawarte w treści tego załącznika przewidują także możliwość samodzielnego uczenia się przez kandydata na maszynistę zasad eksploatacji oraz sytuacji związanych z wykorzystaniem urządzeń sygnalizacyjnych, które może być wspomagane komputerowo.

Wymagania wynikające z dyrektywy zostały zaimplementowane na grunt polskiego prawa w postaci odpowiednich zapisów ustawy oraz rozporządzeń wykonawczych.

Licencja maszynisty

Art. 22 ust. 2 pkt 5 ustawy przewiduje, że osoba ubiegająca się o wydanie licencji maszynisty jest zobowiązana do odbycia szkolenia oraz zdania egzaminu maszynisty. Szkolenie to, zgodnie z art. 22a ust. 4c pkt 1 ustawy dotyczy ogólnej wiedzy zawodowej. Jego program został określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2019 r. poz. 2373). Zakłada on 240 godzin lekcyjnych wykładów uzupełnionych o 58 godzin zegarowych zajęć praktycznych.

Część teoretyczna odbywa się zatem w formie stacjonarnej, na zajęciach prowadzonych co do zasady w sali wykładowej.

Zajęcia w części praktycznej powinny być organizowane w warsztatach utrzymaniowych, lokomotywniach, na stacjach techniczno-postojowych lub w innych punktach obsługi taboru kolejowego, do których dostępu wymaga § 5 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 października 2014 r. w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1566, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem ws. ośrodków”.

Świadectwo maszynisty

Zapisy art. 22b ust. 21 pkt 2 ustawy przewidują, że program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, zostaną określone na poziomie aktu wykonawczego niższego rzędu, który jednak powinien:

- być dostosowany do wykształcenia i doświadczenia zawodowego uczestników,
- zapewniać niezbędną liczbę godzin stażu stanowiskowego, szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem.

Program szkolenia niezbędnego do uzyskania świadectwa maszynisty określa Załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem ws. świadectwa”.

Składa się on z czterech zasadniczych części:

- stażu stanowiskowego i szkolenia praktycznego,
- szkolenia teoretycznego,
- prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem oraz
- szkolenia przy użyciu symulatora kolejowego (fakultatywnie).

W ramach szkolenia teoretycznego (część druga zgodnie z programem szkolenia) kandydat na maszynistę uczestniczy w wykładach i zajęciach praktycznych. Pozostałe części szkolenia obejmują odbycie jazd w kabinie maszynisty w charakterze obserwatora, prowadzenie pojazdu kolejowego pod opieką instruktora oraz fakultatywne zajęcia z użyciem symulatora. Program ten jest dostosowany do poszczególnych podkategorii świadectwa maszynisty.

Szkolenia maszynistów

Maszyniści posiadający już licencję i świadectwo maszynisty również podlegają szkoleniu. Dzieje się to najczęściej przy rozszerzaniu uprawnień na podstawie pozytywnego wyniku sprawdzianu wiedzy i umiejętności.

Katalog sytuacji, w których jego przeprowadzenie jest wymagane, zawiera § 11 rozporządzenia ws. świadectwa. Należą do niego m.in.:

- nabycie znajomości nowej infrastruktury kolejowej, pojazdu kolejowego lub języka używanego na danej infrastrukturze,
- wydanie świadectwa maszynisty u nowego pracodawcy,
- cofnięcie zawieszenia świadectwa maszynisty.

Oprócz tego, szkolenie przeprowadza się także przed sprawdzianem wiedzy i umiejętności mającym na celu rozszerzenie świadectwa maszynisty o nową kategorię lub podkategorię uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych, określonych w pkt 1.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19 stycznia 2010 r., str. 1). Przepisy nie precyzują jednak programu szkoleń niezbędnych do rozszerzenia uprawnień, zatem leży to w gestii ośrodków szkolenia i egzaminowania.

Szczególny przypadek, w którym szkolenie jest niezbędne, stanowi dopuszczenie do prowadzenia pojazdów kolejowych na polskiej sieci kolejowej, maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Zapisy art. 22a ust. 4c pkt 4 ustawy przewidują, że po ukończeniu kursu w zakresie ogólnych kompetencji językowych, zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej, jego uczestnik zostanie poddany weryfikacji w formie egzaminu. Również w tym przypadku przepisy nie precyzują szczegółowych wymagań co do długości i trybu prowadzenia zajęć.

Maszyniści uczestniczą w cyklicznym szkoleniu w postaci pouczeń okresowych. Zgodnie z § 8 rozporządzenia ws. świadectwa, powinny one obejmować w ciągu roku 24 godziny lekcyjne zajęć dotyczących:

- aktów prawnych i regulacji wewnętrznych (zwłaszcza wprowadzonych do nich zmian) dotyczących pracy na stanowisku maszynisty,
- omówienia zaistniałych zdarzeń kolejowych i podjętych środków zaradczych,
- czynności wykonywanych na stanowisku pracy, systemu zarządzania bezpieczeństwem, dyscypliny i postępowania w sytuacjach standardowych i nadzwyczajnych.

Nieregularnie natomiast odbywają się pouczenia doraźne. Ich przeprowadzenie jest wymagane w szczególności w wypadku:

- zmian organizacyjnych lub technicznych wprowadzonych przez pracodawcę, które mają wpływ na sposób wykonywania zadań na stanowisku maszynisty,
- zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanej dalej „PKBWK”.

W odróżnieniu od pouczeń okresowych, zapisy § 9 ust. 1 rozporządzenia ws. świadectwa wyraźnie wskazują na konieczność ich przeprowadzenia w miejscu pracy.

Stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego

Przygotowanie zawodowe

Zapisy art. 22d ust. 1 pkt 3 ustawy przewidują, że do pracy na tzw. stanowiskach kolejowych wymagane jest odbycie odpowiedniego przygotowania zawodowego. Obejmuje ono zgodnie z § 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46), zwanego dalej „rozporządzeniem ws. stanowisk”, cztery elementy:

- szkolenie teoretyczne,
- staż stanowiskowy,
- szkolenie praktyczne,
- zajęcia próbne.

Przepis ten wskazuje, że szkolenie teoretyczne polega na zorganizowanym grupowym lub indywidualnym – w przypadku samokształcenia – zdobywaniu wiadomości w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym. Jak wynika z zawartych w załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia, programów przygotowania zawodowego dla poszczególnych stanowisk, to pracodawca sam określa program szkolenia teoretycznego swoich pracowników. W niektórych przypadkach – jeśli posiadają oni odpowiedni poziom wykształcenia i zawodowego stażu pracy – szkolenie teoretyczne nie jest wymagane.

Zapisy § 42 ust. 1 rozporządzenia ws. stanowisk nakładają na pracodawców obowiązek organizowania dla swoich pracowników doskonalenia zawodowego oraz egzaminów okresowych. Zgodnie z definicją zawartą w § 2 pkt 12 ww. rozporządzenia, doskonalenie zawodowe ma polegać na podnoszeniu kwalifikacji i umiejętności zawodowych. W przeciwieństwie do egzaminów okresowych nie istnieją szczegółowe regulacje co do trybu jego prowadzenia.

Wnioski

Z przeprowadzonej analizy wynika, że przepisy prawa nie zabraniają zdalnego prowadzenia zajęć teoretycznych przewidzianych w ramach szkoleń maszynistów i kandydatów na maszynistów oraz pracowników na pozostałych stanowiskach kolejowych.

W obu przypadkach:

- dla stanowiska maszynisty w zakresie niektórych zagadnień - na poziomie dyrektywy,
- dla pozostałych stanowisk – w odniesieniu do całego szkolenia teoretycznego – w rozporządzeniu ws. stanowisk,

wprowadzono nawet zapisy dopuszczające samokształcenie. Warto jednak zwrócić uwagę, że w odniesieniu do stanowiska maszynisty, przywołany zapis załącznika III do dyrektywy nie znalazł jednak odzwierciedlenia w krajowych przepisach. Natomiast rozważając możliwość wprowadzenia samokształcenia dla pozostałych stanowisk kolejowych, należy wziąć pod uwagę wnioski wynikające z corocznych raportów PKBWK.

Kluczowe znaczenie ma w tym wypadku zalecenie nr 3 sformułowane przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2018, które zostało przekazane do realizacji zarządcom infrastruktury, przewoźnikom kolejowym oraz użytkownikom bocznic kolejowych:

„Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych podejmą działania mające na celu wyeliminowanie praktyki zastępowania szkoleń w ramach przygotowania zawodowego do egzaminów kwalifikacyjnych, pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46), formą samokształcenia tych pracowników. Powyższe zalecenie wynika z faktu, że pracownicy przygotowujący się do egzaminów kwalifikacyjnych na zasadzie wyłącznie samokształcenia niejednokrotnie wykazują braki wiedzy praktycznej i teoretycznej, co skutkuje tym, że ww. pracownicy mogą stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i mogą przyczyniać się do zaistnienia zdarzeń kolejowych. Powyższe wymaga dokonania analizy i wprowadzenia stosownych zmian w przepisach wewnętrznych podmiotów sektora rynku kolejowego.”

Mimo że zalecenie to dotyczy bezpośrednio szkoleń na stanowiskach kolejowych wymienionych w art. 22d ustawy, wynikające z niego wskazania, które mają na celu podwyższenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, powinno się wziąć pod uwagę także przy organizacji szkoleń maszynistów i kandydatów na maszynistów.

W związku z powyższym, kształcenie w formie zdalnej jest dopuszczalne w ramach części teoretycznej szkoleń. W przypadku stanowiska maszynisty niezbędne do tego będzie dodatkowo opracowanie metodyki nauczania dostosowanej do tej nowej formy kształcenia. Niezbędna może się okazać aktualizacja dokumentu wymaganego przez § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia ws. ośrodków.

Ponadto, certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury realizują proces zarządzania ryzykiem w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r., s. 8).

Stąd przewoźnik kolejowy pełniący jednocześnie funkcję ośrodka szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, wprowadzając alternatywną metodę nauczania powinien przeprowadzić analizę znaczenia zmiany i określić wszelkie ryzyka mające wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

W odniesieniu natomiast do obu grup pracowników, należy wziąć pod uwagę kryterium N załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 326 z 10 grudnia 2010 r., str. 11). Zobowiązuje ono przedsiębiorstwa kolejowe do stosowania procedur gwarantujących wdrożenie programów szkolenia pracowników oraz stosowania systemów zapewniających utrzymanie kompetencji pracowników i prawidłowe wykonywanie przez nich zadań.

Podstawa prawna

- Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., s. 51, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 326 z 10 grudnia 2010 r., str. 11);
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r., s. 8);
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19 stycznia 2010 r., str. 1);
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2019 r. poz. 2373);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 października 2014 r. w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1566, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46).