

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16128,Centrum-Egzaminowania-i-Monitorowania-Maszynistow-jest-potrzebne.html>
24.04.2024, 04:10

Strona znajduje się w archiwum.

Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów jest potrzebne

03.07.2020

Podniesienie poziomu kompetencji zawodowej maszynistów, zwiększenie bezpieczeństwa, zapewnienie bezstronności egzaminów i monitorowanie cyklu życia zawodowego maszynistów – to podstawowe cele funkcjonowania Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. CEMM powstaje w Urzędzie Transportu Kolejowego, a funkcjonować w nowym otoczeniu prawnym powinno w pełni od 2023 r.

Jakość wyszkolenia maszynistów przekłada się wprost na bezpieczeństwo systemu kolejowego. Maszynista rozpoczynający pracę w zawodzie powinien posiadać niezbędną wiedzę i umiejętności zapewniające bezpieczne prowadzenie pojazdów kolejowych i właściwe reakcje w sytuacjach typowych i nietypowych. W obliczu wzrostu pracy przewozowej i braku odpowiedniej liczby kadry na rynku pracy pracodawcy są zainteresowani szybkim wprowadzeniem do zawodu nowej grupy maszynistów. Presja ekonomiczna spowodowana brakiem

maszynistów przyczynia się do obniżenia wymagań egzaminacyjnych wobec kandydatów na maszynistów. To zjawisko będzie narastało wraz ze wzrostem luki pokoleniowej wśród maszynistów. Z analizy Prezesa UTK wynika, że w 2018 r. poziom zdawalności w ośrodkach szkolenia i egzaminowania zarządzanych przez przewoźników wynosił 96 % w przypadku licencji maszynisty i 85% świadectwa maszynisty, natomiast w komercyjnych ośrodkach w większości przypadków sięgał 100 %. Wysoka zdawalność może sugerować łagodne traktowanie kandydatów na maszynistów przez egzaminatorów lub być efektem dobrego szkolenia w ośrodkach. Należy jednak zwrócić uwagę, że statystyki wypadkowości wskazują, że wartości te nie są miarodajne i nie odzwierciedlają faktycznego poziomu kwalifikacji.

Jak ważne jest odpowiednie szkolenie, mogą wskazać dane dotyczące między innymi pomijania sygnałów zabraniających dalszej jazdy. Przyczyny tych zdarzeń leżą najczęściej po stronie czynnika ludzkiego. Zdarzeń w kategoriach B04 i C44 w 2015 r. było łącznie 73, w 2016 r. – 79, w 2017 r. – 102, zaś w 2018 r. – 121. Widoczny jest zatem wyraźny wzrost ich liczby w ostatnich latach. Analizując zdarzenia pod kątem stażu pracy maszynisty zauważyć można, że do największej liczby zdarzeń przyczynili się maszyniści ze stażem pracy mniejszym niż 5 lat (40 tego typu zdarzeń w 2018 r.).

Należy wskazać, że celem wprowadzonych w ramach CEEM zmian nie jest obniżenie wskaźników zdawalności egzaminów, a jedynie potwierdzenie, że wszystkie osoby, które zdały egzamin, posiadają odpowiedni poziom wiedzy i umiejętności jaki jest wymagany na stanowisku maszynisty. Osiągnięcie powyższego zapewni wprowadzenie egzaminów państwowych, które będą przeprowadzane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

PROJEKT CEMM

Realizacja zadań przez Prezesa UTK pozwoliła w ostatnich latach na weryfikację dotychczasowego modelu uzyskiwania uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych i określenie swojego rodzaju mankamentów przyjętych wcześniej założeń.

Wynikają one w głównej mierze ze specyfiki polskiego transportu kolejowego m.in. znacznego rozproszenia rynku szkoleniowego, zróżnicowanego poziomu kultury bezpieczeństwa w podmiotach, a także stopnia zaawansowania technicznego w zakresie systemów automatycznego nadzoru nad maszynistami (stopień wdrożenia ERTMS).

Wśród zidentyfikowanych problemów rynku dotyczących procesu szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów, skutkujących możliwym obniżeniem poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym można wskazać:

- brak jednolitego standardu prowadzenia egzaminów,
- brak bezstronności prowadzonych egzaminów,
- wysoki poziom zdawalności egzaminów (przy jednoczesnym widocznym wzroście udziału zdarzeń kolejowych spowodowanych czynnikiem ludzkim),
- nieobjęcie egzaminami sytuacji niebezpiecznych i skomplikowanych,
- egzaminy maszynistów jako jedyne spośród egzaminów w branży transportu nie są realizowane w ramach egzaminów państwowych.

Powyższe wymagało ponownego zrewidowania założeń modelu wdrażającego wymagania unijne . w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty i podjęcia działań niezbędnych dla wprowadzenia niezbędnych zmian dla zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Utworzenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów będzie efektem realizacji projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. UTK przeznaczy przeszło 36 mln zł dofinansowania na realizację tego zadania. W projekcie poza modelem

niezależnego procesu egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów przewidziano także wprowadzenie nowego systemu monitorowania ich kwalifikacji i uprawnień realizowanego poprzez Krajowy Rejestr Elektroniczny Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe (KREMiPPK).

CEMM obejmuje kilka kluczowych komponentów:

- wprowadzenie państwowych egzaminów kandydatów na maszynistów zapewniających jednolity poziom wiedzy i umiejętności osób wchodzących do zawodu maszynisty.
- zakup i wykorzystanie przez UTK symulatorów pojazdów kolejowych do egzaminowania kandydatów na maszynistów i sprawdzenia ich umiejętności zarządzania sytuacjami trudnymi i krytycznymi dla bezpieczeństwa kolei. Obecnie podczas egzaminu kandydata na maszynistę nie jest weryfikowana jego zdolność do zarządzania sytuacjami trudnymi i niebezpiecznymi. Podczas praktycznej części egzaminu istnieje znikoma szansa na wystąpienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
- budowa systemu informatycznego KREMiPPK

Projekt obejmuje stworzenie centralnego rejestru maszynistów, który zgromadzi w jednym miejscu spójne i wiarygodne dane dotychczas znajdujące się w rozproszonych bazach danych. W obecnym stanie prawnym brak jest elektronicznego scentralizowanego rejestru osób prowadzących pojazdy kolejowe, maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Istnieje szereg rozproszonych baz danych zbieranych i aktualnie prowadzonych przez Prezesa UTK, Ośrodki Kolejowej Medycyny Pracy, przewoźników i zarządców infrastruktury oraz inne podmioty kolejowe. Obieg informacji jest papierowy, a docelowo system ma udostępniać e-usługi dla podmiotów wymieniających dane.

CO UDA SIĘ OSIĄGNAĆ

CEMM pozwoli na podniesienie poziomu wykształcenia maszynistów. Dodatkowo, poza oceną wiedzy teoretycznej, możliwe będzie sprawdzenie postępowania maszynistów w sytuacjach niestandardowych poprzez wykorzystanie symulatora. Jednolity poziom egzaminowania pomoże również zwiększać kulturę bezpieczeństwa. Wiedza i adekwatność reakcji maszynistów, świadomość istotności kultury bezpieczeństwa to jedne z podstawowych elementów bezpieczeństwa transportu kolejowego. Dlatego umiejętności na wyższym poziomie powinny doprowadzić do minimalizacji liczby zdarzeń kolejowych. Temu celowi służyć będzie również monitorowanie procesu zatrudnienia i pozyskanych uprawnień.

Dodatkowo zapewniona będzie pełna bezstronność procesu egzaminowania, co powinno skutkować zaufaniem wszystkich uczestników rynku kolejowego w tym maszynistów i kandydatów na maszynistów.

Uruchomienie przez UTK Centrum pomoże także w identyfikacji najlepszych ośrodków szkolenia maszynistów, a także wzmocni rozwój ośrodków osiągających słabsze efekty.

CO SIĘ ZMIENI

Projekt nowelizacji ustawy zakłada, że szkolenie kandydatów na maszynistów w zakresie uzyskania licencji maszynisty będzie prowadzone na dotychczasowych zasadach w ośrodkach szkolenia, które powstaną z przekształconych ośrodków szkolenia i egzaminowania. Z kolei przeprowadzanie egzaminu będzie należało do zadań Prezesa UTK. Egzamin na licencję maszynisty będzie egzaminem państwowym i będzie realizowany w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego. Egzamin na licencję maszynisty będzie sprawdzianem teoretycznym, prowadzonym w formie testu komputerowego. Wynik automatycznie będzie rejestrowany i przekazywany do KREMiPPK.

Zmieniają się również zasady egzaminowania na świadectwo maszynisty. Projekt ustawy zakłada wprowadzenie jednolitego

państwowego egzaminu rozszerzonego o część na symulatorze pojazdu trakcyjnego. Egzamin będzie zawierał trzy części:

- część teoretyczną w postaci testu komputerowego,
- część teoretyczną na symulatorze pojazdu trakcyjnego,
- jazdę praktyczną na określonym pojeździe trakcyjnym.

Część egzaminu prowadzona przy wykorzystaniu symulatora będzie miała na celu sprawdzenie reakcji egzaminowanego na typowe sytuacje ruchowe oraz sytuacje nadzwyczajne i niebezpieczne i będzie realizowana przez egzaminatorów zatrudnionych przez Prezesa UTK.

Ośrodki szkolenia nadal będą odpowiedzialne za szkolenie i potwierdzanie uprawnień do znajomości typu pojazdu kolejowego podczas części praktycznej (jazda praktyczna). Dlatego w trakcie trzeciej części egzaminu w kabinie maszynisty obok egzaminatora UTK będzie znajdowała się dodatkowa osoba posiadająca uprawnienia do jazdy na określonym typie pojazdu kolejowego, na którym przeprowadzany jest egzamin. Osoba ta będzie delegowana przez ośrodek szkolenia. Planuje się, że przed dopuszczeniem do egzaminu państwowego ośrodek szkolenia powinien przeprowadzić wewnętrzne sprawdzenie kandydata ze znajomości typu pojazdu kolejowego, na którym będzie prowadzony egzamin.

Ośrodki szkolenia nadal będą prowadziły pouczenia okresowe, szkolenia na symulatorze oraz przeprowadzały sprawdziany wiedzy i umiejętności. Wszystkie wymienione wyżej czynności będą elektronicznie rejestrowane przez ośrodek szkolenia w KREMiPPK.

Projektowana zmiana dotyczy także wprowadzenia minimum programowego do pouczeń okresowych i szkoleń na symulatorze, corocznie aktualizowanego przez Prezesa UTK na bazie oceny stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce. Celem zmiany jest osiągnięcie i utrzymywanie właściwego poziomu wiedzy (uaktualnianej corocznie) przez wszystkich maszynistów wykonujących zawód w Polsce.

Zakłada się, że na bazie minimum programowego ośrodki szkolenia oraz przewoźnicy będą mogli opracowywać własne ramowe programy szkoleniowe obejmujące dodatkowe zagadnienia wynikające między innymi z potrzeb eksploatacyjnych.

W odniesieniu do szkolenia na symulatorze planowana jest zmiana w postaci wprowadzenia obowiązkowej oceny maszynisty po szkoleniu na symulatorze wraz ze wskazaniem obszarów doskonalenia zawodowego. Ocena sporządzona przez ośrodek szkolenia będzie zamieszczana w KREMiPPK i przekazywana do przewoźnika kolejowego.

KOGO OBEJMĄ ZMIANY

Zmiany obejmą wyłącznie osoby wchodzące do zawodu. W stosunku do kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty lub ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, którzy w dniu wejścia w życie ustawy będą uczestnikami szkolenia lub ukończyli takie szkolenie, egzaminowanie będzie kontynuowane na podstawie dotychczasowych przepisów, jednak nie dłużej niż przez trzy lata od dnia wejścia w życie nowelizacji ustawy.

Warto pamiętać, że egzamin państwowy będzie dotyczył tylko kandydatów na maszynistów starających się o pierwsze w życiu świadectwo maszynisty. Rozszerzenie uprawnień na typ pojazdu kolejowego lub nową infrastrukturę będzie realizowane w ośrodku szkolenia po przejściu sprawdzianu wiedzy i umiejętności. Wynik sprawdzianów wiedzy i umiejętności będą przekazywane przez ośrodek szkolenia do KREMiPPK.

NA JAKIM ETAPIE JEST PROJEKT

W roku 2019 prace związane z projektem skupione były wokół opracowania projektu przepisów zmieniających dotychczasową ustawę o transporcie kolejowym, uwzględniającego modyfikację przepisów niezbędnych do wprowadzenia niezależnego systemu egzaminowania do polskiego porządku prawnego. Projekt ustawy znajduje się obecnie na końcowym etapie uzgodnień międzyresortowych, a zgodnie z zatwierdzonym

harmonogramem powinien zostać uchwalony w tym roku. Jednocześnie trwają prace nad przygotowaniem dokumentacji opisującej poszczególne elementy projektu – aplikacji informatycznej i dostawy symulatorów pojazdu kolejowego.

Wprowadzenie projektowanych zmian stanowi odpowiedź na zidentyfikowane problemy rynku dotyczące procesu szkolenia i egzaminowania, skutkujące według Prezesa UTK obniżeniem poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty jest jednym z elementów kompleksowego działania Prezesa UTK zmierzającego do zapewnienia bezpiecznego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego w Polsce.

Wprowadzone rozwiązania są efektem szczegółowych analiz przepisów Unii Europejskiej. Docelowy model egzaminowania i monitorowania maszynistów był też przedmiotem rozmów podczas grup roboczych w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, a także z kierownictwem Agencji.

Artykuł Prezesa UTK, dra inż. Ignacego Góry opublikowany w portalu rynek-kolejowy.pl.