



Warszawa, 6 maja 2020 r.

Postulaty

firm zrzeszonych w Sekcji Przewoźników Kolejowych IGTL w zakresie szkoleń i badań

1) Konieczne jest niezwłoczne przywrócenie możliwości prowadzenia szkoleń, pouczeń okresowych (w tym również szkoleń na symulatorach) oraz egzaminowania, z zachowaniem aktualnie obowiązujących przepisów sanitarno-epidemiologicznych.

- W przypadku szkoleń tradycyjnych oraz na symulatorach dopuszczone powinny być małe grupy, jeden prowadzący na sali, minimum kontaktu, itp. – szczegółowe zasady ustalić może ministerstwo lub na podstawie ogólnych wytycznych każdy ośrodek indywidualnie. Warto dodać, że sprawdzian wiedzy i umiejętności przeprowadzany jest na pojeździe przez jednego egzaminatora i nie ma tu mowy o dużych zgromadzeniach, zatem utrzymywanie zakazów wydaje się obecnie nielogiczne, w szczególności w dobie znoszenia obostrzeń.
- Ponadto postulujemy dopuszczenie prowadzenia szkoleń i pouczeń z wykorzystaniem metod zdalnych, a także w określonym zakresie samokształcenia. Samokształcenie jest od dawna wykorzystywane w szkoleniach okresowych BHP, więc nie ma przeszkód, żeby je wprowadzić w pewnym zdefiniowanym zakresie pouczeń okresowych, ponieważ zdajemy sobie sprawę, że część pouczeń wymaga interakcji z prowadzącym i np. możliwości zadawania pytań. Należy przy tym zauważyć, że Ustawa dopuszcza takie rozwiązania zarówno w przypadku szkoleń BHP, jak i szkoleń w transporcie samochodowym, a ponadto nigdy i nigdzie nie wprowadzono zakazu zastosowania takich metod – nie ma zatem żadnego uzasadnienia prawnego, by stosować odmienne restrykcje w odniesieniu do stanowisk kolejowych. Dopuszczalność stosowania wynika również pośrednio z faktu opublikowania przez UTK wytycznych dotyczących takich szkoleń. Na podstawie tych wytycznych wiele firm podjęło starania w celu uruchomienia procesów i poniosło już nakłady finansowe na zakup sprzętu i oprogramowania.
- Obecnie, przy zmniejszonej pracy eksploatacyjnej wykorzystanie pracowników u przewoźników jest znacznie niższe i czas ten mógłby być spożytkowany do prowadzenia



szkoleń, tak aby uniknąć ich kumulacji w drugiej połowie roku, kiedy – jak zakładamy – nastąpi wzrost przewozów.

- Konieczne jest wprowadzenie nie tylko wydłużenia ważności szkoleń do 90 dni od dnia odwołania epidemii w przypadku utraty ich ważności w trakcie jej trwania, ale także – na wzór przepisów dotyczących szkoleń BHP – wprowadzenie rozwiązania obejmującego pracowników, którym ważność szkoleń wygaśnie w ciągu 30 dni od dnia odwołania epidemii i dającego możliwość uzupełnienia szkoleń również w terminie 90 dni od odwołania epidemii.
- Ze względu na kumulację szkoleń, w szczególności z wykorzystaniem symulatorów, jest niemal pewne, że zrealizowanie pełnego zakresu wymaganych szkoleń wobec wszystkich pracowników będzie niewykonalne, nawet w sytuacji zaliczania części szkoleń z roku 2021 na poczet roku 2020 (w przypadku znacznego wydłużenia okresu epidemii lub zagrożenia epidemicznego lub ponownego jego wprowadzenia na jesieni). Postulujemy, aby do przepisów zawieszających obowiązek przeprowadzania szkoleń dodać postanowienie, zgodnie z którym czas trwania zawieszenia obowiązku powoduje redukcję ilości szkoleń w stopniu proporcjonalnym. Problem ten dotyczy w szczególności dużych przedsiębiorców, zatrudniających nawet kilkuset maszynistów. Istnieje znaczne ryzyko, że w okresie jesiennym nastąpi druga fala epidemii, stąd realizacja nałożonych obowiązków w zakresie kształcenia stanie się całkowicie niemożliwa do spełnienia i sparaliżuje działalność przewozową.
- Opcjami do rozważenia mogłyby być również np. całkowite odwołanie jednej tury pouczeń okresowych albo np. ustalenie, że obowiązek przeprowadzenia trzech godzin szkolenia na symulatorze realizowany jest wyjątkowo przez 2 lata, tj. 2020 i 2021. Możliwe jest również rozważenie wydłużenia okresu ważności sprawdzianów wiedzy i umiejętności. Jednocześnie w przypadku umożliwienia prowadzenia szkoleń zdalnych (np. w zakresie procedur wewnętrznych przewoźnika) i braku zmiany zakresu świadectwa umożliwione byłoby zatrudnianie pracowników posiadających świadectwo na pożądaną przez przewoźnika typ taboru i infrastrukturę.
- Konieczna jest rewizja stanowiska Prezesa UTK wyrażonego w komunikacie urzędu w odniesieniu do możliwości stosowania zdalnej formy prowadzenia pouczeń okresowych dla personelu kolejowego, w szczególności w związku z faktem postępującej liberalizacji obostrzeń nałożonych ostatnio przez rząd w związku z ogłoszeniem stanu epidemii. Stanowisko to, wydane 26 marca 2020 r. jest już nieaktualne i nieadekwatne do obecnego „stanu” odmrażania gospodarki.

Najbardziej problematyczne w ww. stanowisku są m.in. wymogi w zakresie:



- ✓ monitorowania postępu uczestnika w szkoleniu (system powinien rejestrować aktywność uczestnika, np. czas korzystania z materiałów, aktywność uczestnika w zadaniach interaktywnych, ścieżkę poruszania się po materiałach, itp.),
- ✓ weryfikacji obecności w toku całego szkolenia,
- ✓ konieczności każdorazowego zgłaszania UTK chęci przeprowadzenia szkoleń w formie on-line,
- ✓ zapewnienia sprzętu komputerowego z opisanymi wymogami dla osób pracujących w terenie,
- ✓ przeprowadzanie testu weryfikującego stan wiedzy uczestnika szkolenia w zakresie zagadnień przekazanych w formie szkolenia zdalnego po każdej części przeprowadzonego szkolenia.

Obecnie w zakresie innych szkoleń niż kolejowe nie ma sprecyzowanych takich wymagań, więc nie widzimy podstaw prawnych do narzucania tak istotnych dodatkowych obostrzeń.

2) Konieczne jest niezwłoczne udrożnienie systemu badań lekarskich (wstępnych i okresowych) maszynistów i pozostałych zawodów kolejowych.

- Należy wprowadzić ustawową możliwość uznawania ważnych badań maszynistów u innego pracodawcy pod warunkiem potwierdzenia przez podmiot zatrudniający, że zakres zagrożeń w skierowaniu jest tożsamy z obsadzonym stanowiskiem. Konieczne jest również wyeliminowanie absurdalnych rozwiązań w zakresie nieuznawania badań na świadectwo maszynisty przy wydawaniu prawa kierowania, czy też stosowania przy badaniach wstępnych wymogów zdrowotnych zaostrzonych w stosunku do badań okresowych albo badań na licencję.
- Należy odejść od monopolu Kolejowej Medycyny Pracy (dalej „KMP”) w przypadku maszynistów i innych zawodów kolejowych i dopuszczenie możliwości przeprowadzania badań przez inne podmioty służby zdrowia. Postulujemy rozszerzenie uprawnień określonego w art. 12a ust. 3 Ustawy na okres po odwołaniu stanu epidemii/stanu zagrożenia epidemicznego. Propozycja stworzenia trzydziestodniowego buforu w zakresie powrotu do normalnego cyklu badań w zawodach kolejowych jest wynikiem negatywnych doświadczeń branży związanych ze współpracą z KMP, która ma pełny monopol na wykonywanie tych badań i ściśle określone zdolności realizacji. Ograniczenia w tym zakresie rynek odczuł już w okresie zmian dotyczących wdrożenia powszechnego obowiązku posiadania licencji przez maszynistów, co wiązało się ze zwiększeniem ilości wykonywanych badań w zakresie mniejszym niż wynika to z aktualnej sytuacji spowodowanej przez epidemię.



Alternatywnym rozwiązaniem byłaby rezygnacja z zawieszenia obowiązku kierowania i wykonywania badań okresowych lub zmiana przepisów konserwujących monopol w tym zakresie.

- Konieczne jest określenie przez KMP jakie są realne możliwości w zakresie ilości przeprowadzanych badań we wszystkich ośrodkach oraz jakie będą zasady kwalifikacji do badań i ustalania terminów.
- Postulujemy także rozważenie propozycji wydłużenia ważności wszystkich badań okresowych wykonanych przed 7 marca br. o czas trwania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii.