

Standardizace v zemích Severoatlantické aliance a v zemích Evropské unie ve vztahu ke krizovému plánování železniční dopravy České republiky

Základní povinností státu v odvětví národního hospodářství doprava je rozvíjet dopravní infrastrukturu. Provozoschopná a odolná dopravní síť slouží k uspokojování přepravních potřeb a je základním předpokladem pro úspěšné podnikání v dopravě. Každé její narušení negativně ovlivňuje tržní prostředí České republiky. Dopravní síť je jednou ze základních oblastí kritické infrastruktury ČR. Gestorem, který odpovídá za řízení a koordinaci dopravní kritické infrastruktury, je Ministerstvo dopravy. Převážná část dopravní cesty, včetně objektů a zařízení, je veřejně přístupná, a proto také snadno zranitelná. Zkušenosti uplynulých let dokládají, že útoky proti bezpečnosti dopravy (dopravním prostředkům, zařízením, objektům) jsou reálné a představují významné bezpečnostní riziko.

Snahou autorů je informovat o některých standardech, které platí nebo vstupují v platnost v zemích Severoatlantické aliance a Evropské unie. Postupným zaváděním těchto standardů v ČR je posilována bezpečnost železniční dopravy, snižována míra rizika pro vznik mimořádných událostí a zodolňována železniční infrastruktura pro případ vzniku a řešení krizových situací.

Severoatlantická aliance

Standardizační dohoda NATO (STANAG) je záznam dohody mezi některými nebo všemi členskými státy NATO, které se zavazují k zavedení stejné nebo obdobné výzbroje, munice a jiného materiálu a stejných nebo obdobných způsobů činnosti v oblasti operační, logistické a administrativní. Standardizačním dokumentem NATO je „spojenecká publikace“ (AP). Jako společně přijatý dokument se jej dohodly používat buď některé, nebo všechny členské země NATO, a následně je distribuován na uživatelské úrovni.

Česká republika má způsob přistoupení ke standardizační dohodě NATO upravený zákonem č. 309/2000 Sb. V souladu s § 1 tohoto zákona byl zřízen Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti (dále jen ÚOSKJ), který je podřízen Ministerstvu obrany.

Pod pojmem obranná standardizace se rozumí přistupování ČR ke standardizačním dohodám NATO, tvorba českého obranného standardu a způsob jeho provádění. Katalogizací se potom rozumí pořízení a aktualizace katalogizačních dat o výrobku, výrobci a dodavateli. Pojem státní ověřování jakosti znamená zjišťování toho, zda dodavatel plní požadavky na jakost vyplývající ze smlouvy.

Standardizační dohoda NATO umožňuje zavést do užívání stejnou nebo podobnou výzbroj, munici, případně jiný materiál. Umožňuje také podobné způsoby činnosti v oblasti operační, logistické a administrativní.

Na základě uzavřené dohody je zajištěna spolupráce ÚOSKJ s Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Tento úřad nese v souladu se zákonem č. 22/1997 Sb., odpovědnost za oblast technické normalizace, za tvorbu českých technických norem a za jejich harmonizaci s normami EU.

Pravidla připomínkového řízení k návrhu na přistoupení ke standardizační dohodě NATO a způsob vypořádání připomínek jsou přílohou usnesení vlády ČR ze dne 27. 11. 2000 čí. 1194. Pokud standardizační dohoda přesahuje působnost Ministerstva obrany a zasahuje do působnosti Ministerstva dopravy, zašle ÚOSKJ tuto dohodu spolu s návrhem na přistoupení Ministerstvu dopravy ke stanovisku. Lhůta pro sdělení stanoviska činí 15 pracovních dnů ode dne doručení návrhu na přistoupení. Ministerstvo dopravy se jako připomínkové místo vyjadřuje především k tomu zda:

- ☐ jsou požadavky STANAG obsaženy v právních předpisech,
- ☐ jsou požadavky STANAG obsaženy v českých technických normách,
- ☐ je potřebné vytvořit nebo změnit český obranný standard,
- ☐ jsou požadavky STANAG obsaženy v interních normách Ministerstva dopravy,
- ☐ bude potřebné pro realizaci STANAG navýšit počet pracovních sil, případně věcných a finančních zdrojů,
- ☐ souhlasí se zavedením STANAG a nemá výhrady k jejímu celému znění.

Stanovisko Ministerstva dopravy slouží mj. jako podklad k vydávání interních normativních aktů (INA), metodik, směrnic a pomůcek jak Ministerstva obrany, tak dalších ústředních správních úřadů. S touto činností je přímo spojena příprava národních stanovisek pro jednání Rady pro standardizaci NATO. Národní stanoviska obsahují také analýzy a doprovodné zprávy k jednotlivým standardizačním dohodám NATO a ke spojeneckým publikacím.

Vlastní přistoupení ke standardizační dohodě NATO je realizováno formou tzv. Prohlášení o přistoupení ke standardizační dohodě NATO. Prohlášením se přijímá obsah standardizační dohody NATO buď v celém rozsahu, nebo s výhradou k některé z jejích částí. Přistoupení ČR ke standardizační dohodě NATO oznamuje ÚOSKJ příslušným orgánům NATO. Tentýž úřad dále standardizační dohody NATO eviduje, uchovává a zpřístupňuje. Oznámení o přistoupení ČR ke standardizační dohodě NATO je zveřejněno ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. V návaznosti na přijatou standardizační dohodu NATO zajišťuje ÚOSKJ následně tvorbu, schvalování, vydávání a evidenci českého obranného standardu.

Při koncipování zásad pro krizové plánování železniční dopravy v ČR je nezbytné vycházet nejen z úkolů spojených s řešením vojenských krizových situací, ale také z úkolů souvisejících s civilním nouzovým plánováním.

Hlavním orgánem pro plánování, zabezpečování, operativní řízení a realizaci mezinárodních přesunů a přeprav v ČR je Centrum vojenské dopravy. Je součástí Ředitelství logistiky a zdravotnické podpory dislokované ve Staré Boleslavi a od 1. 1. 2004 nahradil tento organizační prvek bývalé Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy ozbrojených sil. Centrum vojenské dopravy odpovídá mj. za koordinaci opatření mezi vojenskými a civilními orgány k podpoře a zajištění požadavků na přesuny a dopravu ozbrojených sil jiných států. Dále plánuje, koordinuje a řídí mezinárodní přesuny a dopravu ozbrojených sil, zabezpečuje přepravu občanů, jednotek a prostředků do postižených zemí v rámci humanitárních operací a pomoci. Pro krizové plánování železniční dopravy je tento orgán partnerem pro České dráhy, a.s. (dále jen ČD).

České dráhy, a.s. provozují veřejnou přepravu podle obecně platných přepravně právních norem a předpisů. Vojenská přeprava po železnici zahrnuje přepravu osob, techniky a mate-

riálu ozbrojených sil a dalších armád po síti ČD. Orgány vojenské dopravy Armády ČR mohou takto označit také další přepravy.

Vojenská přeprava je zajišťována přednostně a pokud o to orgány vojenské dopravy AČR písemně požádají odpovědné orgány ČD, zajistí železnice vojenskou přepravu i na úkor přepravy veřejné. Pro vzájemné vztahy mezi AČR a ČD při zajišťování a realizaci těchto přeprav platí zásadně pravidla stanovená ČD (přepravní ustanovení, interní předpisy, tarify).

Přeprava vojenských osob s vojenskou technikou a materiálem je vojenským převozem. Ten může být přepravován ve vlacích s přepravou cestujících, ve vlacích bez přepravy cestujících nebo ve vojenských vlacích.

Vojenský převoz musí být vždy instradován. Instradace je příkaz pro určený okruh zaměstnanců ČD k provedení vojenské přepravy. Vydán může být telefonicky, dálnopisem, faxem, elektronickou poštou, nebo písemně. Musí obsahovat všechna potřebná opatření k zabezpečení a realizaci vojenské přepravy a musí být splněn přednostně. Ve vlacích s přepravou cestujících musí být nejméně jeden oddíl vyhrazený pro vojenské osoby, a také označený.

Pokud je přepravována vojenská technika nebo materiál, a to nejméně v jednom železničním voze, jedná se o vojenský transport. Ten může být doprovázený (střežený) nebo nedoprovázený (nestřežený). O tom, zda bude transport instradovaný nebo neinstradovaný, doprovázený vojenskou stráží nebo ochrannou směnou nebo nedoprovázený, rozhoduje orgán vojenské dopravy v součinnosti s odesílací vojenskou součástí AČR podle povahy zásilky.

V případě, že vojenské přepravy, transporty i převozy nejedou jako samostatný vlak, jsou přepravovány pravidelnými vlaky veřejné přepravy. Odstavení vlaku veřejné přepravy se zařazenou vojenskou dílčí přepravou je možné pouze se souhlasem odpovědného orgánu ČD.

Pokud vlak přepravuje pouze vojenské osoby nebo zásilky (materiál, techniku) jedná se o vojenský vlak. Ten může být zaveden z provozních důvodů železnice, případně na zvláštní písemnou žádost předloženou orgány vojenské dopravy AČR. K vojenskému vlaku nelze bez souhlasu orgánu vojenské dopravy AČR připojovat žádné nevojenské zásilky. Vojenský vlak může být sestaven z několika vojenských převozů nebo transportů, případně může být dalšími vojenskými přepravami doplňován nebo dělen. Nesmí být odstaven.

Do vojenského vlaku lze zařadit vozy ložené výbušninami, municí, lehce zápalnými tuhými látkami, pohonnými hmotami a mazadly v obalech i automobilních cisternách, nádržkové vozy plněné stlačeným nebo zkapalněným plynem a jinými nebezpečnými látkami. Podmínky pro jejich zařazení do vlaku stanoví předpis ČD s označením D2, čl. 1252, 1253 a předpis ČD s označením D1, příloha 5. Pro přepravu musí být splněny podmínky stanovené *Řádem pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží* (dále jen RID).

Pokud je munice uložena na jednotlivých motorových vozidlech, tancích, apod. a tato jsou převážena na otevřených železničních vozech musí být splněny další specifické podmínky. Vozidla takto ložená musí být během přepravy střežená a železniční vozy nelze použít jako ochranné vozy u jiných zásilek s nebezpečným zbožím. Přepravovaná motorová vozidla musí být v bezvadném stavu a nesmí docházet k úniku paliva z nádrží. Tímto způsobem se smí přepravovat munice pouze ve vnitrostátní přepravě, přičemž vozidla i vozy musí být řádně označeny podle ustanovení předpisu ČD označeného D1, příloha 5 a podle RID.

Ve vojenské dopravě jsou pro přepravu osob používány zásadně osobní vozy 2. třídy. Vozy 1. třídy, případně lehátkové a lůžkové vozy v mezinárodní přepravě, se mohou použít pouze na zvláštní požadavek Centra vojenské dopravy.

Pásová technika je přepravována na vozech plošinových, kolová výhradně na vozech nízkostěnných. Pohonné hmoty, maziva a jiné hořlavé kapaliny jsou přepravovány v nádržkových vozech nebo v krytých vozech, pokud jsou v obalech. Lze je také přepravovat v automobilních cisternách naložených na plošinových vozech.

Převozy a transporty jsou nakládány nebo vykládány v železničních stanicích na všeobecných nakládkových a vykládkových kolejích, na vlečkách a výjimečně i na volné trati. Nakládka nebo vykládka zboží, které by mohlo ohrozit vodní hospodářství, je povolena jen v případech, kdy odesílatel (příjemce) má zpracovaný a schválený havarijný plán pro dané místo. K nakládání těžkých předmětů může vojenská součást AČR použít nakládacích zařízení ČD (jeřáby, zdvihače, transportéry), která obsluhují výhradně zaměstnanci ČD. Za správné naložení a zajištění nákladu odpovídá vždy odesílatel.

Pro zpracování instradací vojenských, případně státně důležitých přeprav je základní pomůckou platný Grafikon vojenské dopravy a některé další předepsané plány (např. Plán vlakotvorby, Plán řadění nákladních vlaků). Všechny vojenské přepravy jsou označeny šestimístním číslem přepravy, které určuje příslušná Správa vojenské dopravy. K zabezpečení vojenských a státně důležitých přeprav je vedena předepsaná dokumentace (viz čl. 403 předpisu ČD označený D33).

Pro mezinárodní přepravu vojsk zemí NATO po železnici jsou stanoveny závazné normy, jež se zásadně liší od ustanovení vnitrostátních předpisů ČD. „Spojenecká publikace NATO AMovP-4“ platná od 1. 1. 1994 určuje technická pravidla pro nakládání a přepravu vojenského zařízení na železničních vozech. Přepis platí pro přepravy mezi železnicemi jedenácti evropských zemích NATO včetně ČD.

Pro případ překračování státních hranic ČR příslušníky AČR, případně příslušníky jiných armád a pro zabezpečení jejich pohybu na území cizího státu v rámci operace NATO (přesuny a přeprava jednotlivců nebo skupin) jsou nezbytné předepsané dokumenty.

Základním dokumentem je **Cestovní příkaz NATO**. Je určen pro individuální a společnou přepravu vojenských osob, jejich zavazadel, zbraní a dokumentů. Zaručuje osvobození oficiálních dokumentů od celní prohlídky, pokud jsou uvedeny v seznamu a opatřeny pečeti. Osoby cestující s Cestovním příkazem NATO jsou zproštěny od celní registrace podle národních předpisů. Příkaz vydává pověřený úřad státu odesílatele, a to v jazyce státu odesílatele, angličtině a francouzštině.

Pokud je vyžadována přeprava přes území jiného státu NATO, je odpovědným úřadům tohoto státu předložen „Požadavek na pozemní přepravu“, který je standardizován. Veškeré přepravní požadavky jsou plánovány orgány vojenské dopravy jednotlivých států NATO, které postupují v součinnosti. Pokud odpovědné velitelství pozemní přepravu schválí, vydá „Potvrzení požadavku na pozemní přepravu“ a informuje určené jednotky o přípravě přepravy.

Jednotlivé státy NATO mají pro značení vojenských vlaků pohybujících se na jejich území stanovený odlišný postup. Proto jsou vojenské vlaky určené pro operace NATO označeny vlastním číselným kódem. Jedná se o **mezinárodní identifikační kód pro vojenské vlaky**, který je neměnný během přepravy po území všech zúčastněných států NATO.

Kód obsahuje následující údaje: přednostní priorita přepravy, vysílající země, datum odjezdu (měsíc, den), vlastník nákladu, druh nákladu, hostitelská země. Označení upřesňuje STANAG 1059.

V ČR přiděluje identifikační číslo Centrum vojenské dopravy. Železniční organizace jednotlivých států přitom postupují podle svých předpisů a např. ČD označí vojenskou přepravu předepsaným šestimístním číslem přepravy.

Evropská unie

Právní akty Evropských společenství tvoří jako celek zvláštní a samostatný systém práva, který nelze podřadit nebo ztotožnit s vnitrostátními právními systémy (právními řády) členských zemí stávající Evropské unie, ani se systémem mezinárodního práva. Tento soubor právních aktů bývá označován jako právo EU nebo jako komunitární právo, případně jako právo Evropských společenství. Všechna tato označení jsou pro běžnou legislativní praxi v zásadě rovnocenná.

Podstatu komunitárního práva tvoří dvě skupiny pramenů:

- ❑ primární prameny (primární komunitární právo) - mezinárodní smlouvy o založení Evropských společenství, EU a další smlouvy, popř. jiné akty, kterými byly zřizovací smlouvy doplněny nebo změněny,
- ❑ sekundární prameny (sekundární komunitární právo) - akty orgánů Evropských společenství a EU, které tyto orgány schvalují na základě primárních pramenů; publikovány jsou v *Official Journal of the European Communities*, který je jakousi obdobou Sbírky zákonů ČR.

Normativní právní akty EU tvoří:

- ❑ nařízení - má obecnou platnost, je závazné ve všech svých částech, platí přímo v každém členském státu a je proto přímo aplikovatelné,
- ❑ směrnice - nemá obecnou platnost, je závazná pouze pro ty členské státy, jímž je určena a to ne jako celek, ale pouze ve smyslu výsledku, který má být dosažen,
- ❑ rozhodnutí - nemá obecnou platnost, je závazné jen pro adresáta, kterému je určeno, avšak je závazné ve všech svých částech,
- ❑ doporučení - právně nezávazný pokyn, vysvětlení, názor a stanovisko vydané k určité problematice.

V procesu sbližování bylo a je základním úkolem ČR zajistit slučitelnost právních předpisů ČR s právními předpisy EU. Řešeny byly otázky adaptace ČR na podmínky tržního hospodářství, vztahu soukromého a veřejného práva, právního zabezpečení mezinárodních závazků, které ČR převzala.

Normativní právní akty EU neobsahují pojem krizová situace, ani neřeší situace, které jsou v obecně závazných právních předpisech ČR jako krizové vymezeny. Je proto nezbytné respektovat požadavky EU, jež se týkají především odborné způsobilosti, provozní bezpečnosti a interoperability konvenčního železničního systému. K provozování kolejové dopravy vydává EU směrnice, které jsou základním nástrojem pro sbližování právních předpisů v jednotlivých členských státech EU.

K posílení liberalizace v železniční dopravě došlo v EU po přijetí směrnic č. 2001/12/ES, 2001/13/ES, 2001/14/ES a 2001/16/ES. Tyto směrnice byly následně změněny a doplněny směrnici Evropského parlamentu a Rady s označením 2002/0022(COD), 2002/0023(COD), 2002/0025(COD).

Posílen byl především přístup železničních dopravců na stávající železniční infrastrukturu. Bylo rozšířeno právo přístupu na vybranou síť železničních tratí EU pro všechny oprávněné železniční dopravce. Těmi jsou dopravci kteréhokoliv státu EU s licenci udělenou na mezinárodní nákladní dopravu. Úprava vstoupila v platnost dnem 20. 4. 2003 na dobu pěti let.

Týká se všech tratí EU bez rozdílu, zda jde o tratě ve vlastnictví států, regionů či soukromých vlastníků. Evropská unie doporučila současně členským státům liberalizaci ve vnitrostátní dopravě dále rozšiřovat.

Směrnice 2002/0022(COD) Evropského parlamentu a Rady, o bezpečnosti železnic EU a změně směrnice Rady 95/18/ES, o poskytování licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES, o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci. Účelem směrnice je zajistit rozvoj a zlepšování bezpečnosti na železnicích prostřednictvím následujících činností:

- harmonizace regulační struktury v členských státech,
- definování odpovědností mezi subjekty,
- vytvoření společných bezpečnostních cílů a společných bezpečnostních metod,
- vytvoření národního bezpečnostního orgánu a nezávislého národního orgánu pro vyšetřování nehod v každém členském státě,
- definování společných zásad pro management, regulaci a dohled v oblasti bezpečnosti železnic.

Směrnice vymezuje mj. podmínky k provozování metra, tramvají a dalších systémů tzv. „lehké železnice“ (light railway – úzkokolejná, polní železnice). V mnoha členských státech podléhají tyto dráhy místním nebo regionálním bezpečnostním pravidlům a dohled je prováděn místními nebo regionálními orgány. Nevztahují se na ně požadavky na interoperabilitu nebo poskytování licencí v rámci EU. Tramvaje navíc často podléhají právní úpravě pro bezpečnost silničního provozu a z tohoto důvodu nemohou být plně pokryty bezpečnostními pravidly stanovenými pro železnice. Z těchto důvodů a podle zásady subsidiarity, je členským státům dovoleno vyloučit takové místní železniční systémy z oblasti aplikace této směrnice.

Směrnice 2002/0023(COD) Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského železničního systému. Směrnice stanoví podmínky k dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému na území EU. Podmínky se týkají návrhu, konstrukce, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozu a údržby součástí systémů uváděných do provozu. Dále se týkají odborné kvalifikace, zdravotních a bezpečnostních podmínek pracovníků, kteří provoz systémů zabezpečují.

Pro krizové plánování železniční dopravy ČR je třeba vzít v úvahu následující očekávané změny:

- působnost směrnice bude rozšířena od 1. 1. 2008 na celý železniční systém členských států EU,
- nová vozidla budou označena alfanumerickým identifikačním kódem podle pravidel stanovených Evropskou železniční agenturou,
- nová vozidla budou zapsána do národního registru, který bude přístupný všem oprávněným orgánům, především Evropské železniční agentuře, železničním společnostem a manažerům infrastruktury EU,
- notifikované osoby budou nezávislé na orgánech vydávajících licence, povolení k uvádění do provozu, bezpečnostní osvědčení a pověřených kontrolami v případě nehod,

- ❑ Komise EU zřídí koordinační skupinu notifikovaných osob,
- ❑ Evropská železniční agentura bude zpracovávat pro Komisi EU návrhy technických specifikací pro interoperabilitu.

Na kompatibilitě mezi charakteristikami infrastruktury (pevné části všech příslušných subsystémů) a charakteristikami vozového parku závisí úroveň železniční dopravy v EU. Týká se to jak úrovně výkonové, kvality poskytovaných služeb a vynaložených nákladů, tak bezpečnosti provozu.

Směrnice 2002/0025(COD) Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic ES. Účelem směrnice je mj.:

- ❑ rozšířit přístupová práva na všechny druhy služeb v oblasti železniční nákladní dopravy, v souladu se zásadou poskytování služeb,
- ❑ vytvořit v železniční nákladní dopravě na národní i evropské úrovni příležitosti pro nové dopravní služby a pro zlepšování současných dopravních služeb,
- ❑ poskytnout komplexní služby v dopravě mezi členskými státy a v rámci členských států tak, aby železniční nákladní doprava byla plně konkurenceschopná.

Česká republika vyřešila otázku liberalizace s dostatečným předstihem. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, otevřel přístup k železniční infrastruktuře ČR všem oprávněným dopravcům. Liberalizace při provozování železniční dopravy dosáhla v ČR takového stupně, kdy cca 10 % nákladní přepravy zajišťují železniční dopravci mimo České dráhy, a.s.

Otevřít zcela železniční infrastrukturu ČR mezinárodním subjektům ještě před vstupem ČR do EU nebylo možné, neboť neexistovala možnost smluvně zabezpečit nezbytnou recipitu.

Použité prameny:

Směrnice 2002/0022(COD) Evropského parlamentu a Rady, o bezpečnosti železnic EU a změně směrnice Rady 95/18/ES, o poskytování licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES, o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci.

Směrnice 2002/0023(COD) Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského železničního systému.

Směrnice 2002/0025(COD) Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic ES.

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 309/2000 Sb., o obranné standardizaci, katalogizaci a státním ověřování jakosti výrobků a služeb určených k zajištění obrany státu a o změně živnostenského zákona.

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně některých zákonů.

STANAG 2468 Technické aspekty přepravy vojenského materiálu po železnici - AmovP-4.

ČD D33 Předpis o vojenské přepravě, České dráhy, s.o., čj. 58132/00-011.