

Drzewo leżące na torach nie oznacza klęski żywiołowej

10.01.2018

W ocenie Urzędu Transportu Kolejowego komisje kolejowe badając przyczyny zdarzeń i wypadków na liniach kolejowych nadużywają określenia „klęska żywiołowa”. W wielu przypadkach na przykład najechanie na drzewo leżące na torach należy kwalifikować jako najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę, a nie jako efekt klęski żywiołowej.

W minionym roku częstą przyczyną zdarzeń kolejowych było najechanie na drzewo leżące na torach. Komisje kolejowe kwalifikują takie zdarzenia do kategorii B28 lub C62 - „Klęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)”. Występuje tu jednak wiele problemów interpretacyjnych. Powodem takiego zdarzenia może być przyczyna naturalna (np. huragan), ale też niewłaściwe utrzymanie pasa terenu wzdłuż linii kolejowej.

UTK zwraca uwagę, że aby można było mówić o klęsce żywiołowej, nie wystarczy samo wystąpienie katastrofy naturalnej (lub ewentualnie awarii technicznej), lecz konieczne jest jednocześnie wystąpienie skutków zagrażających życiu lub zdrowiu dużej liczby osób, mieniu w wielkich rozmiarach albo środowisku na znacznych obszarach, ale również podjęcie szczególnych środków ochrony i minimalizacji skutków klęsk pochodzenia naturalnego.

Jednym z celów pracy komisji kolejowych jest zidentyfikowanie rzeczywistych przyczyn zdarzeń kolejowych,

co ma fundamentalne znaczenie dla wskazywania adekwatnych środków zapobiegawczych a w efekcie przyczynia się do poprawy poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Nie powinno się kwalifikować zdarzeń do kategorii B28 i C62 (tj. *Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspasy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)*) w przypadkach, w których nie jest to w pełni uzasadnione. Uzasadnieniem takim może być na przykład ustalenie, że zarządca infrastruktury wprowadził szczególne procedury postępowania, związane z ryzykiem wystąpienia np. silnych wiatrów, ulewnych opadów deszczu czy śniegu. Często wiąże się to z koniecznością powołania Zespołów Zarządzania Kryzysowego i przygotowaniem szczególnych zasobów do walki ze skutkami oddziaływania środowiska (np. poprzez zwiększenie obsady pociągów ratunkowych, zabezpieczenie dodatkowych narzędzi na posterunkach ruchu, zgromadzenie dodatkowych zapasów paliw i żywności czy przygotowanie dodatkowych lokomotyw osłonowych). Stosowanie kategorii B28 i C62 uznać należy za zasadne gdy zostaną wprowadzone nadzwyczajne środki operacyjne i eksploatacyjne.

W normalnych warunkach eksploatacyjnych (tzn. bez wprowadzenia ostrzeżeń i podejmowania szczególnych kroków operacyjnych), najechanie na drzewo leżące na torach należy kwalifikować jako zdarzenie B13 i C60 - „*najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę*”).

Stanowisko dotyczące takiej interpretacji dostępne jest w dziale [Stanowiska Prezesa UTK](#) na stronie internetowej urzędu.