

**Stanowisko Prezesa UTK
w sprawie udziału podmiotów
odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM)
oraz dysponentów pojazdów
w pracach komisji kolejowych**

Identyfikacja problemu

Kwestia uczestnictwa ECM i dysponentów w pracach komisji dotyczy takich zdarzeń kolejowych, kiedy w ocenie komisji kolejowej stan pojazdu kolejowego mógł mieć wpływ na jego przebieg, rozmiar i skutki.

Od 1 marca 2016 r. Prezes UTK sprawuje nadzór nad pracą komisji kolejowych na podstawie art. 13 ust. 1a pkt 7a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 2117), zwanej dalej „utk”. Celem tego nadzoru jest nie tylko ocena formalna przebiegu postępowań, ale przede wszystkim nadzór nad właściwie prowadzonymi procesami analizy przyczyn i formułowania takich środków zapobiegawczych, które mogą w sposób realny wpłynąć na obniżenie wskaźników wypadkowości na kolei.

W ocenie Prezesa UTK cel powyższy można osiągnąć jedynie wtedy, jeżeli zdarzenie badane przez komisję kolejową zostanie wyjaśnione w sposób rzetelny, z odpowiednią dbałością o szczegóły mogące stanowić podstawę do identyfikacji i eliminowania przyczyn zdarzeń kolejowych.

Mowa tutaj przede wszystkim o:

- ustaleniu pełnego przebiegu zdarzenia (ciągu przyczynowo – skutkowego wraz ze wskazaniem okoliczności, które zapoczątkowały powstanie nieprawidłowości),
- ustaleniu przyczyn wraz z ich hierarchizacją - zgodnie z § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369), zwanego dalej „rozporządzeniem z 16 marca 2016 r.”,
- prawidłowym sklasyfikowaniu bezpośredniej przyczyny zdarzenia (zgodnie z katalogiem określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia z 16 marca 2016 r.),
- sformułowaniu środków zapobiegawczych adekwatnych do zidentyfikowanych przyczyn (zgodnie z § 26 rozporządzenia z 16 marca 2016 r.).

Zgodnie z treścią § 26 ust. 1 rozporządzenia z 16 marca 2016 r. komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu tam, gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu. Powinna przy tym uwzględnić stosowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, systemy zarządzania utrzymaniem lub przepisy wewnętrzne.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa kluczowe jest, by zarówno w pracach komisji, jak i w procesie wdrażania określonych środków zapobiegawczych były zaangażowane podmioty

odpowiedzialne za utrzymanie oraz dysponenci pojazdów, którzy w istotny sposób mogą przyczynić się do zminimalizowania udziału czynników ryzyka w obszarze utrzymania i zarządzania pojazdami kolejowymi. ECM mają bowiem elementarną wiedzę w zakresie przebiegu procesu utrzymania, stanowiącego niewrażliwy aspekt bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych. Ponadto wraz z dysponentami są odpowiedzialni za wdrażanie właściwych działań, które tę bezpieczną eksploatację zapewniają.

Podstawa prawna

W ramach analizy obecnego stanu prawnego w zakresie możliwości włączenia do prac komisji kolejowej przedstawiciela ECM, dysponenta (jak i innych podmiotów mających związek ze zdarzeniem) zwrócić należy uwagę na treść art. 28 m uotk. Przepis ten w ust. 3 wskazuje, że w skład komisji kolejowych wchodzi w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem. Analogiczny zapis znajduje się w § 2 pkt 3 rozporządzenia z 16 marca 2016 r.

Wspomniany powyżej katalog podmiotów wskazany w § 2 ust. 3 rozporządzenia z 16 marca 2016 r. nie jest zamknięty, zaś brak wymienienia w nim ECM, czy dysponenta, nie stanowi przeszkody do udziału tych podmiotów w procesie badania zdarzeń kolejowych. Doświadczenie wskazuje, że w znacznej liczbie przypadków jest to wskazane i pożądane. Chodzi tu szczególnie o zdarzenia, w których przyczyną bezpośrednią jest niewłaściwy stan techniczny pojazdów i jego podzespołów. Zdarzenia te charakteryzują się często wysoką powtarzalnością, której nie uda się obniżyć bez podejmowania współpracy z ECM bądź dysponentem i podejmowania działań związanych z ciągłym doskonaleniem procesu utrzymania.

Decyzja w kwestii włączenia przedstawiciela innego podmiotu w skład komisji zależna jest od jej przewodniczącego. Wskazuje na to § 9 pkt 4 rozporządzenia z 16 marca 2016 r., wedle którego przewodniczący komisji kolejowej, w porozumieniu z jej członkami, może włączyć do jej składu członka spoza osób wyznaczonych przez podmioty do udziału w komisjach kolejowych, jeżeli udział tej osoby może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydem.

Nie ma zatem przeciwwskazań o charakterze prawnym, związanych z włączeniem przedstawiciela ECM czy dysponenta pojazdu do składu komisji kolejowej.

Stanowisko w świetle obowiązujących obecnie przepisów

W ocenie Prezesa UTK włączenie do składu komisji przedstawiciela ECM lub dysponenta pojazdu byłoby pożądane ze względów wskazanych powyżej, a także ze względu na możliwości, jakie daje komisji kolejowej włączenie członka spoza najczęściej funkcjonującego składu (przedstawiciel zarządcy infrastruktury oraz przedstawiciel przewoźnika). Mając bowiem na uwadze zdarzenia występujące na sieci kolejowej (ich liczbę, skutki oraz znaczenie dla bezpieczeństwa systemów transportu kolejowego), Prezes UTK uważa, że niezbędne jest poszukiwanie nowych, efektywnych i adekwatnych rozwiązań w dziedzinie środków zapobiegawczych.