

# Stanowisko Prezesa UTK

w sprawie zdarzeń kolejowych występujących  
na infrastrukturze należącej bądź użytkowanej w oparciu o inny  
tytuł prawny przez podmioty niewykonujące zadań zarządcy  
infrastruktury

## Stanowisko

W ocenie Prezesa UTK, w przypadku zdarzenia kolejowego, w wyniku którego pojazdy wjeżdżają na infrastrukturę kolejową wyłączoną z eksploatacji, obowiązki dotyczące zawiadamiania właściwych jednostek o zdarzeniu i badania zdarzenia spoczywają na tym autoryzowanym zarządcy infrastruktury, z którego torów zjechały pojazdy. W ramach posiadanego systemu zarządzania bezpieczeństwem jest on bowiem zobowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa na „styku” działalności innych przedsiębiorstw prowadzących działalność poza systemem kolejowym. Współpraca ta powinna zapewniać koordynację działań zarządcy i przewoźników kolejowych w sytuacjach normalnych i awaryjnych na danej sieci kolejowej, a jednocześnie uwzględniać ryzyko społeczne i ryzyko działalności osób trzecich i podmiotów prowadzących działalność poza systemem kolejowym. Obejmuje ona również szczególne przypadki takie, jak styk czynnych torów autoryzowanego zarządcy oraz nieczynnej infrastruktury będącej w zarządzie innego podmiotu, np. bocznicy kolejowej.

## Zagadnienie

W sytuacji, gdy do zdarzenia kolejowego dochodzi w związku z ruchem pociągów lub składów manewrowych, które planowo stoją lub poruszają się po torach autoryzowanego zarządcy infrastruktury, jednak w wyniku zdarzenia wjeżdżają na niezabezpieczony tor zamknięty (poza granice fizyczne infrastruktury), gdzie np. ulegają wykolejeniu, za podmiot zobligowany do wypełnienia obowiązków wskazanych w art. 28g ustawy oraz w § 7 i 9 (oraz związanych) rozporządzenia z 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369, uznać należy właściwego dla miejsca zdarzenia autoryzowanego zarządcę infrastruktury. Autoryzacja bezpieczeństwa obliguje bowiem ten podmiot do przestrzegania wiążących się z tym zobowiązań prawnych (w tym np. w zakresie zarządzania ryzykiem wspólnym).

## Akty prawne

- ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z późn. zm.) – dalej jako „ustawa”;
- rozporządzenie z 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369) – dalej jako „rozporządzenie”.

## Uzasadnienie stanowiska

Sprawując nadzór nad bezpieczeństwem systemu transportu kolejowego w Polsce, Prezes UTK podejmuje liczne działania mające na celu zapewnienie posiadania i przestrzegania procedur postępowania w obliczu zaistniałych zagrożeń, jak również przedstawia adekwatne zalecenia, które mają służyć zapobieganiu podobnym wypadkom czy incydentom w przyszłości.

W ocenie Prezesa UTK, w sytuacji gdy zdarzenie kolejowe związane było z działalnością prowadzoną przez zarządcę (np. praca manewrowa prowadzona w oparciu o regulamin techniczny posterunku), to zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem jest on zobowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonej przez siebie działalności również na „styku” działalności innych przedsiębiorstw prowadzących działalność poza systemem kolejowym. System ten powinien zapewniać koordynację działań zarządcy i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych na danej sieci kolejowej, a jednocześnie uwzględniać ryzyko społeczne i ryzyko działalności osób trzecich i podmiotów prowadzących działalność poza systemem kolejowym (np. korzystających z elementów infrastruktury takich jak rampy wyładownicze, punkty za/wyładunkowe, prowadzących działalność na terenach nieczynnych bocznic kolejowych czy generujących wzmożony ruch drogowy na przejazdach kolejowo-drogowych itp.).

W przypadku, gdy granice fizyczne infrastruktury przebiegają tak, że ich przekroczenie może powodować zagrożenie, np. wjazd na tor, który nie spełnia podstawowych wymagań i nie jest utrzymywany prawidłowo lub wjazd elektrycznym pojazdem trakcyjnym na tor nieelektryfikowany, to w przypadku wystąpienia zdarzenia kolejowego autoryzowany zarządca infrastruktury jest podmiotem właściwym do wypełnienia obowiązków związanych ze zgłaszaniem i badaniem tego zdarzenia. Wynika to m.in. z faktu, że w sytuacjach ruchowych wskazanych powyżej, sposób zabezpieczenia przed niekontrolowanym opuszczeniem granic fizycznych infrastruktury (które zagraża bezpieczeństwu ruchu), powinien być szczegółowo określonych w regulacjach wewnętrznych zarządcy infrastruktury oraz odpowiadać, w każdym momencie, stanowi faktycznemu w terenie.

Niektóre komisje kolejowe badające zdarzenia kolejowe błędnie interpretują przepisy prawa w tym obszarze. Zgodnie z treścią § 7 rozporządzenia, do pisemnego zawiadomienia właściwych jednostek, wskazanych w tym akcie, zobowiązany jest zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic właściwy dla miejsca zdarzenia. Sformułowanie „*właściwy dla miejsca zdarzenia*” interpretowane literalnie w aspekcie lokalizacji - dokładnego kilometrażu linii lub toru kolejowego, w którym dane zdarzenie zaistniało, powoduje niejednokrotnie unikanie

przez zarządcę infrastruktury odpowiedzialności za niewykonanie powyższych działań. Aspekty te prowadzą w konsekwencji do niezgłoszenia zdarzenia oraz nieprzeprowadzenia jego badania przez żadną ze stron. Zdaniem Prezesa UTK, postępowanie takie uznać należy za niewłaściwe zarówno z punktu widzenia obowiązujących przepisów jak i proaktywnego podejścia do procesu badania zdarzeń kolejowych i wyciągania z nich stosownych wniosków zapobiegawczych.