

**Stanowisko Prezesa UTK
dotyczące kwalifikacji przyczyny
bezpośredniej zdarzenia kolejowego
do kategorii B34 oraz B35**

Stanowisko

Obecnie obowiązujące regulacje prawne definiują dwie kategorie kwalifikacji przyczyny bezpośredniej zaistnienia wypadku z udziałem osób poza przejazdami i przejściami – kategorie B34 oraz B35. W ocenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, pomimo braku zastosowania należytego stopnia szczegółowości w opisie powyższych kategorii przez ustawodawcę, nie jest dopuszczalne interpretowanie przez komisje kolejowe zagadnień wedle własnego uznania. Jest konieczne stosowanie jednolitego klucza podczas kwalifikacji przyczyny bezpośredniej zaistniałego zdarzenia kolejowego. **Prezes UTK stoi na stanowisku, że najechania na osoby znajdujące się w sposób nieupoważniony w torze poza przejazdami i przejściami powinny być bezwzględnie kwalifikowane do kategorii B34, zaś inne wypadki związane z uszkodzeniem osób wynikające z ruchu pociągu – do kategorii B35.**

Zagadnienie

W wyniku prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych zidentyfikowany został problem nieprawidłowego kwalifikowania przez komisje kolejowe przyczyny bezpośredniej wypadków związanych z najechaniem przez pojazd kolejowy na osoby nieupoważnione znajdujące się w torze poza przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami.

Podstawa prawna

- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.) – dalej jako „uotk”;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa 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

Prezes UTK na podstawie art. 10 uotk jest *centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego*. W ramach swojej działalności Prezes UTK sprawuje nadzór m.in. nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Postępowania te, zgodnie z *rozporządzeniem*, mają na celu wyjaśnienie przyczyn okoliczności zaistnienia zdarzenia kolejowego wraz z określeniem wniosków zapobiegawczych, które pomogą uniknąć analogicznych sytuacji w przyszłości.

Prezes UTK zidentyfikował problem nieprawidłowego kwalifikowania przez komisje kolejowe przyczyny bezpośredniej wypadków związanych z najechaniem przez pojazd kolejowy na osoby nieupoważnione znajdujące się w torze poza przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami.

Zgodnie z załącznikiem nr 5 do rozporządzenia, **kategoria B34** dotyczy wypadków, których przyczyną bezpośrednią było *najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach*. Z kolei **kategoria B35** dotyczy *zdarzeń z osobami związanych z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)*.

W ocenie Prezesa UTK, obie z powyższych kategorii dotyczą zupełnie różnych przyczyn zdarzeń i nie powinny być ze sobą mylone.

Kategoria B34 dotyczy bowiem wypadków związanych z osobami przebywającymi na torach w sposób nieupoważniony. Sformułowanie *najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory* jest źródłem niewłaściwych interpretacji. Zapis ten jest w niektórych przypadkach traktowany przez komisje kolejowe niepoprawnie przez co najechanie na osobę znajdującą się w torze, jednak nieprzechodzącą przez niego (np. stojącą, siedzącą lub leżącą), nie jest uznawane za wypełnienie definicji kategorii B34 i w konsekwencji jest niewłaściwie kwalifikowanie jako wypadek kategorii B35.

Prezes UTK stoi na stanowisku, że **kategoria B35** odnosi się do osób rannych znajdujących się w pojeździe kolejowym i poszkodowanych w wyniku jego ruchu lub próbujących wskoczyć do poruszającego się pojazdu. Na przykład do kategorii B35 powinno zostać zakwalifikowane zdarzenie polegające na ruszeniu składu podczas wymiany pasażerów, w wyniku czego podróżny dostaje się pomiędzy pojazd a krawędź peronu, a także dokonanie przez maszynistę gwałtownego hamowania skutkującego poważnymi obrażeniami podróżnego znajdującego się wewnątrz pojazdu.

Zgodnie z powyższą argumentacją, kwalifikacja przyczyny bezpośredniej do kategorii B34 lub B35 znajduje zupełnie odmienne uzasadnienie, dlatego też niedopuszczalne jest stosowanie ich w sposób zamienny.

W opinii Prezesa UTK **kategoria B34** powinna być rozumiana jako *najechanie pojazdu kolejowego na osoby znajdujące się w torze poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach*.

Celem pracy komisji jest wyjaśnienie przyczyn znalezienia się osoby nieupoważnionej na obszarze kolejowym i sformułowanie właściwych środków zapobiegawczych. Prawidłowe określanie przyczyny bezpośredniej zdarzenia jest niezwykle istotne z punktu widzenia poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Prawidłowa kwalifikacja, a także jednolite wytyczne co do przyporządkowania przyczyny bezpośredniej przez wszystkie komisje kolejowe, są podstawą do formułowania trafnych wniosków zapobiegawczych celem uniknięcia podobnych zdarzeń w przyszłości oraz do tworzenia rzetelnych statystyk wypadkowości będących fundamentem skutecznego sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem transportu kolejowego.