

**Stanowisko Prezesa UTK w sprawie
zminimalizowania ograniczeń ruchu
kolejowego spowodowanych następstwem
zdarzeń polegających na pominięciu
wskaźnika W4**

1. Stanowisko

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, w toku nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, sprawowanego w oparciu o art. 13 ust. 1a pkt 7a ustawy o transporcie kolejowym¹ zwrócił uwagę na kwestie związane z generowaniem nadmiernych opóźnień pociągów wynikających z oczekiwania na przybycie na miejsce zdarzenia komisji kolejowej i podjęcie decyzji co do sposobu dalszego prowadzenia prac w zakresie badania zdarzenia kolejowego.

Prezes UTK w kontekście takich zdarzeń zwraca uwagę na uprawnienia komisji kolejowej do odstąpienia w uzasadnionych przypadkach od udania się na miejsce incydentu.

2. Wprowadzenie – treść przepisów regulujących zagadnienie

Zdarzenie kategorii C44 zostało zdefiniowane w Załączniku 5 do Rozporządzenia ws. zdarzeń kolejowych²:

Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

Natomiast wskaźnik W4 „Wskaźnik zatrzymania” został zdefiniowany w § 112 ust. 2 pkt 4 Rozporządzenia w sprawie prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji³:

W4 „Wskaźnik zatrzymania” oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu: prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle (rys. 168):

- a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji lub przystanku, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróżnych był najdogodniejszy,*
- b) wskaźnik ustawia się przy końcu peronu lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi; wskaźnik ustawiony przy końcu peronu, niebędący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie,*
- c) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej latarni ze szkłem mlecznobiałym lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych.*

Zgodnie z § 15 ust. 2 Rozporządzenia ws. zdarzeń kolejowych:

w uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem § 3 ust. 3 rozporządzenia, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postoju lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej.

¹ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2023 r., poz. 1786, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.

² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369), zwane dalej „Rozporządzeniem ws. zdarzeń kolejowych”.

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.), zwane dalej „Rozporządzeniem w sprawie prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji”.

Ust. 3 wyżej wymienionego przepisu wskazuje ponadto, że: *W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być określony na zasadach, o których mowa w § 9 ust. 2-4, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu.*

Przywołany § 9 Rozporządzenia ws. zdarzeń kolejowych stanowi, że:

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.

2. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, o których mowa w § 8 ust. 2, przez kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznic kolejowej, biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.

3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.

3. Uzasadnienie – rekomendowany tryb działania

Prezes UTK stoi na stanowisku, że w przypadku incydentów kategorii C44 polegających na pominięciu wskaźnika W4 wyznaczającego miejsce zatrzymania czoła pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce incydentu. Jest to możliwe jedynie wtedy, gdy brak jest przeszkód do kontynuowania jazdy i nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej oraz bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a jednocześnie jest uzasadnione z uwagi na zapobiegnięcie zakłóceniom ruchu pociągów. Wówczas należy dokonać oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn incydentu na wskazanej stacji postoju lub stacji docelowej pociągu.

W przypadku badania przyczyn zdarzeń kategorii C44 polegających na pominięciu wskaźnika W4 wyznaczającego miejsce zatrzymania czoła pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce incydentu, w przypadku, gdy:

- nie zachodzi podejrzenie niewłaściwego stanu psychofizycznego maszynisty,
- nie zachodzi podejrzenie niewłaściwego stanu technicznego pojazdu kolejowego, który uniemożliwiłby kontynuowanie jazdy (np. niesprawny układ hamulcowy),
- nie zachodzą inne okoliczności, które powodują zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i/lub utrudnienia dla pracy komisji kolejowej uniemożliwiające gruntowne przebadanie zdarzenia kolejowego.

Sposób weryfikacji tego wymogu, sposób nadzoru nad dalszym prowadzeniem pociągu, a także dokumentowanie tego rodzaju sytuacji w dokumentacji prowadzonej przez drużynę pociągową powinien zostać ściśle określony w przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego, a poczynione ustalenia powinny zostać zakomunikowane przewodniczącemu komisji kolejowej bądź członkowi komisji pełniącemu jego funkcję, który podejmuje decyzję w sprawie.

Podsumowując, w przypadku opisanych zdarzeń zdaniem Prezesa UTK zasadne jest skorzystanie z trybu postępowania przewidzianego w § 15 ust. 2 w związku z § 9 w ust. i 3 Rozporządzenia w sprawie zdarzeń kolejowych.

4. Podstawa prawna

- 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.)
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369)
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.)