

**Stanowisko Prezesa UTK w sprawie
właściwej kwalifikacji
zdarzeń kolejowych kategorii C51
w zakresie sieci trakcyjnej
i urządzeń jej zasilania**

Wstęp

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 z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹, zwrócił uwagę na występujące nieprawidłowości w kwalifikacji zdarzeń kolejowych dotyczących sieci trakcyjnej, tj. w zakresie kwalifikacji incydentów kategorii C51². W związku z brakiem jednolitego podejścia i związanymi z tym przypadkami błędnej kwalifikacji zdarzeń jako sytuacji potencjalnie niebezpiecznych kategorii D80³, Prezes UTK uznał za konieczne wydanie stanowiska wskazującego przesłanki determinujące właściwą kwalifikację.

Stanowisko

Uszkodzenie pojazdu kolejowego powstałe w wyniku interakcji z uszkodzoną siecią trakcyjną, a w szczególności uszkodzenie (połamanie) odbieraka prądu bądź innych urządzeń na dachu pojazdu kolejowego lub uszkodzenie szyby czy poszycia pojazdu kolejowego, stanowi incydent, który należy kwalifikować do kategorii C51 wskazanej w załączniku nr 5 do rozporządzenia z dnia 16 marca 2016.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka⁴, *bezpieczeństwo* oznacza brak niedopuszczalnego ryzyka szkody. Należy przy tym mieć na uwadze, że szkoda bez wątplenia odnosi się również do mienia. Uszkodzenie mienia jest zatem skutkiem braku zapewnienia bezpieczeństwa. Z kolei art. 4 pkt 47 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje, że *incydent* to każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Mając to na uwadze należy uznać, że każde zdarzenie prowadzące do powstania szkody materialnej, w tym uszkodzenie pojazdu kolejowego powstałe w wyniku interakcji z siecią trakcyjną, a w szczególności uszkodzenie (połamanie) odbieraka prądu bądź innych urządzeń na dachu pojazdu kolejowego lub uszkodzenie szyby czy poszycia pojazdu kolejowego, stanowi szkodę, a co za tym idzie, ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Powyżej przytoczone definicje wskazują więc wprost, że tego rodzaju zdarzenia kolejowe spełniają kryteria incydentu, zgodnie z art. 4 pkt 47 ustawy o transporcie kolejowym.

Niezależnie od wielkości strat powstałych w wyniku zaistniałego zdarzenia, jako nadrzędną przesłankę decydującą o kwalifikacji zdarzenia uznaje się wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, że dla odróżnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej od incydentu nie jest istotne precyzyjne oszacowanie rozmiarów powstałej szkody, a wyłącznie zidentyfikowanie, że taka szkoda wystąpiła. Wystąpienie szkody jest zatem wystarczającą przesłanką pozwalającą na wykazanie wpływu zdarzenia kolejowego na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

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

² Kwalifikacja w oparciu o zapisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369), zwanego dalej „rozporządzeniem z dnia 16 marca 2016 r.”.

³ Kwalifikacja w oparciu o zapisy Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, stanowiącego Załącznik do uchwały Nr 686/2016 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 12 lipca 2016 r.

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE. L 121 z 3.5.2013 r., str. 8, z późn. zm.).

Zdaniem Prezesa UTK konieczne więc jest wyraźne wyodrębnienie zdarzeń, w których doszło do powstania szkody materialnej, w tym uszkodzenia pojazdu kolejowego powstałego w wyniku interakcji z siecią trakcyjną od innych sytuacji polegających na awarii urządzeń, chwilowego zaniku zasilania w sieci trakcyjnej lub innych, które nie generują następstw w postaci szkody. Grupy zdarzeń – incydentów kat. C51 oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych kat. D80, posiadają zupełnie odmienny charakter zarówno w zakresie przyczyn, jak i zaistniałych skutków. Jak wskazano na wstępie, wystąpienie strat zarówno w obrębie sieci trakcyjnej, jak i w uczestniczącym w zdarzeniu pojeździe kolejowym (np. uszkodzenie pantografu bądź innych urządzeń na dachu pojazdu kolejowego, szyby, poszycia pojazdu) stanowi szkodę i ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wobec powyższego wszyscy zarządcy infrastruktury winni w swoich przepisach wewnętrznych wprowadzić zapisy, umożliwiające właściwą, obiektywną i jednoznaczną kwalifikację, spójną z przepisami powszechnie obowiązującego prawa.

Podstawa prawna

1. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE. L 121 z 3.5.2013 r., str. 8, z późn. zm.);
2. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.);
3. 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).