

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

WSB University

Bocznicie kolejowe przykłady „luk prawnych”

§§§

Józef Szczepański
Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów
Transportu Szynowego

Luką prawną nazywamy sytuację na gruncie prawa, w której nie występuje odpowiednia norma prawna/przepis.

Luka **contra legem** – występuje gdy dla danego stanu faktycznego (kwestii prawnej) obowiązuje norma prawna (przepis prawny), ale nie jest ona taka jak być powinna

luka **extra legem** – występuje gdy dla danego stanu faktycznego (kwestii prawnej) brak jest normy prawnej (przepisu prawa)

luka **intra legem** – występuje gdy dla danego stanu faktycznego (kwestii prawnej) obowiązuje norma prawna (przepis prawny), jest ona jednak nazbyt ogólna (niedookreślona)



Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 sierpnia 1927r. o zapobieganiu chorobom zawodowym i ich zwalczaniu (*Dz.U. z 1927r. Nr 78, poz.676*)

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (*Dz.U. z 1928r. Nr 35, poz.325*)

Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy
(*Dz.U. z 1954r. Nr 38 poz. 167*)

- na podstawie art. 51 Ustawy z dnia 30 marca 1965r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (*Dz.U. z 1965r. Nr 13, poz.91*) przedmiotowe rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej straciły moc, jednakże na podstawie ust. 2 tegoż artykułu pozostały w mocy przepisy wykonawcze do czasu wydania przez właściwych ministrów nowych przepisów bhp dotyczących prac wykonywanych w poszczególnych gałęziach pracy (przepisy branżowe) – delegacja w art. 7;
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974r. - Kodeks pracy (*t.j. Dz.U. z 2022r., poz.1510 z późn.zm.*) w art. 237 z indeksem 15 § 2 upoważniono ministrów właściwych dla określonych gałęzi pracy lub rodzajów prac do określenia, w drodze rozporządzenia, przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczących tych gałęzi lub prac.
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974r. – Przepisy wprowadzające Kodeks pracy (*Dz.U. z 1974r. Nr 24, poz. 142 z późn. zm.*) uchyliła Ustawę o bezpieczeństwie i higienie pracy z 1965r., zezwalając (art. XXIV) na stosowanie przepisów wykonawczych dotychczasowych do czasu wydania nowych przepisów na podstawie Kodeksu pracy;

- takie pojęcia jak: „**koleje zakładowe**”, „**koleje użytku publicznego**”, „**tory zakładowe**”, „**bocznicie zakładowe**”, „**przetokowy**”, „**drużyna przetokowa**”, „**woźnica**”, „**poganiacz**” w obowiązujących aktach prawnych nie są zdefiniowane i w ogóle nie występują;
- używanie terminów „**pociąg**”, „**składy pociągowe**” zamiast „**manewr**”, „**skład manewrowy**”.

Część zapisów Rozporządzeniu dotyczy kwestii , które są regulowane w odmienny sposób przez ministra właściwego do spraw transportu w aktach prawnych dotyczących warunków prowadzenia ruchu kolejowego oraz warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.

Rozdział III. Przepisy szczegółowe dla kolei zakładowych poruszanych przy pomocy zwierząt pociągowych.

W § 61 Rozporządzenia czytamy :

„ Woźnica obsługujący koleje zakładowe poruszane przy pomocy zwierząt pociągowych powinien iść po zewnętrznej stronie toru.”

Wobec tego, czy osoba obsługująca koleje zakładowe jest mniej ważna od prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej ? I czy w związku z tym woźnica nie powinien legitymować się prawem kierowania pojazdem kolejowym ?

A tak na poważnie – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (*tj. Dz.U. z 2015, poz.360 z późn.zm.*) - §9 nie uwzględnia wykonywania manewrów z wykorzystaniem siły zwierząt pociągowych.



Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (*tj.Dz.U. z 2021,poz.1984 z późn.zm.*)

Art.4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1a) **droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;

2) **linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;

10) **bocznicą kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;

Art. 5 ust. 2a

Zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznic kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane...

Art. 13 ust. 1a

Do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:

7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych, bocznic kolejowych oraz innych dróg kolejowych”;

Załącznik nr 1

Wykaz elementów infrastruktury kolejowej

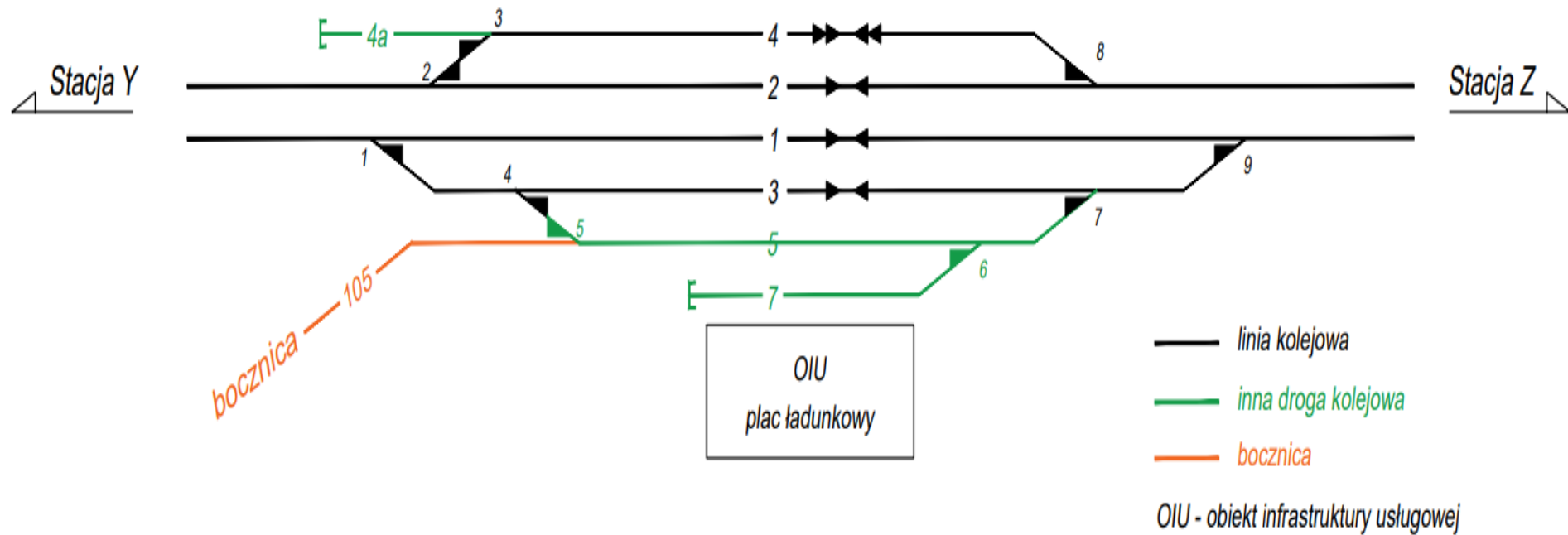
W skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem, że tworzą część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi...

Ustawodawca w artykule 4 Ustawy nie zdefiniował pojęcia „inna droga kolejowa”, w związku z czym ta kategoria drogi kolejowej jest dowolnie interpretowana w dokumentach zarządców infrastruktury kolejowej. W statutach sieci kolejowej sporządzanych przez zarządców, w pozycji inna droga kolejowa znajdujemy:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: w Wykazie innych dróg kolejowych (załącznik nr 3 do Statutu) umieszczono wszystkie tory, po których nie jest prowadzony ruch pociągów. Są to zatem wszystkie tory stacyjne poza torami głównymi zasadniczymi i głównymi dodatkowymi;
- pozostali zarządcy: uwaga „nie dotyczy” pomimo, iż na sieci kolejowej tych zarządców są na stacjach eksploatowane tory o funkcjach innych niż prowadzenie ruchu pociągów.

Taka swoboda interpretacyjna określenia „inna droga kolejowa” nie powinna mieć miejsca, chociażby ze względu na kwestie związane z regulacjami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz warunków budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Schemat dróg kolejowych stacja X



Należy podkreślić, że w aktach prawnych wydanych przez ministra właściwego ds. transportu nie znajdujemy odniesień do innej drogi kolejowej np.:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (*tj. Dz.U. z 2015, poz. 360 z późn.zm.*);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (*Dz.U. z 1998r., Nr 151, poz. 987 z późn.zm.*);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (*Dz.U. z 2015r. poz. 1744 z późn.zm.*).

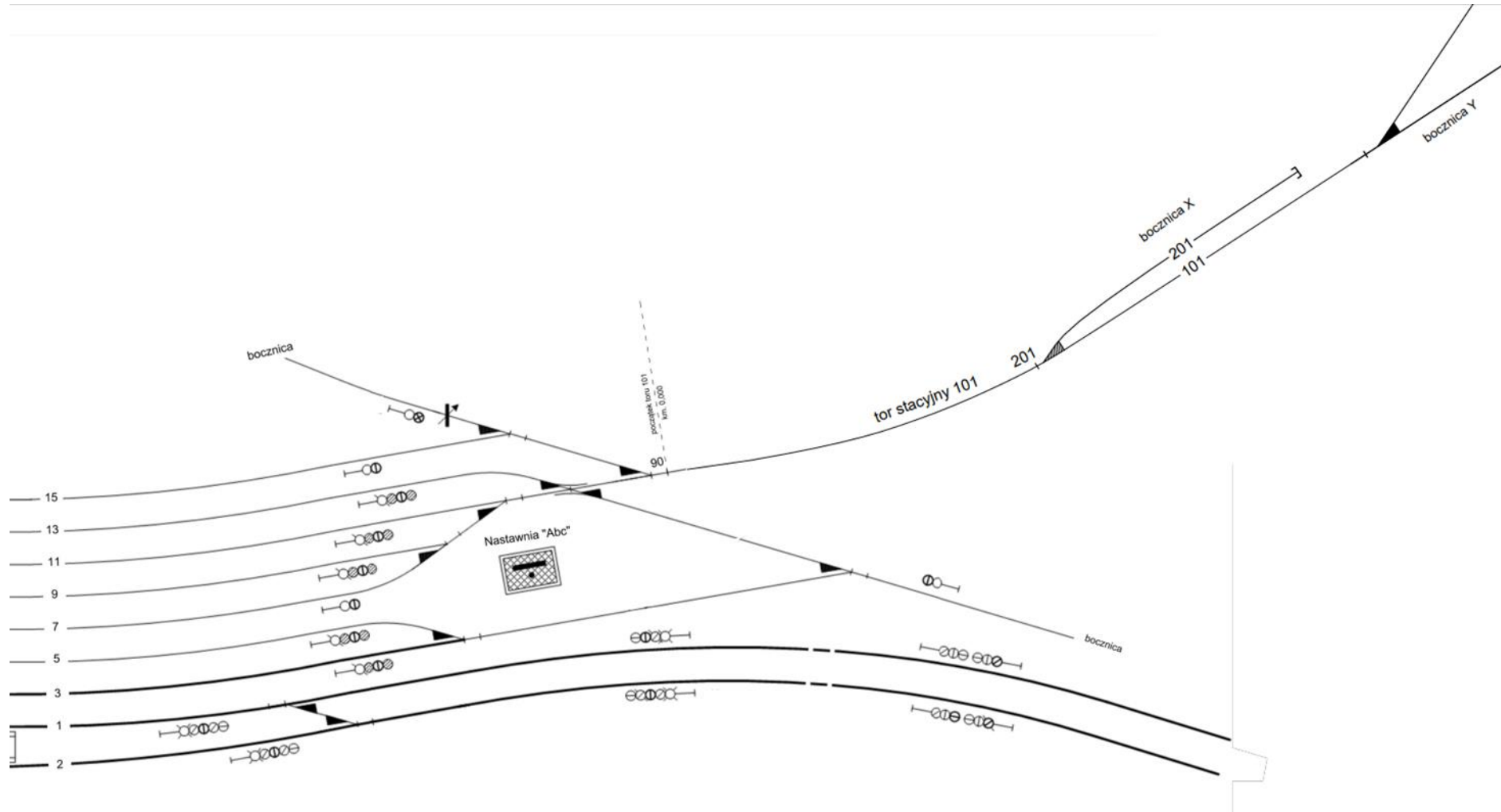
Poza tym, w art. 5 Ustawy wśród zadań należących do zarządcy infrastruktury nie wymieniono nadawania i znoszenia drodze kolejowej statusu innej drogi kolejowej.

W Ustawie o transporcie kolejowym występują m.in. następujące określenia odnoszące się do bocznic kolejowej:

- **punkt początkowy** - *art. 5 ust. 1 pkt 1 b)*;
- **punkt styku dróg kolejowych** – *art. 36n ust. 2*;

W Przewodniku opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej (*dokument Urzędu Transportu Kolejowego z 2022r.*) znajdujemy:

- **punkt odgałęzienia** – *rozdział „Postanowienia ogólne” pkt 1.2.* Za punkt odgałęzienia przyjmuje się początek rozjazdu zwyczajnego (styk przedglicowy) albo środek rozjazdu krzyżowego – ostatniego na drodze dojazdu do bocznic kolejowej; w sytuacjach szczególnych, rzadko spotykanych, punktem odgałęzienia może być np. koniec linii kolejowej... Dla punktu odgałęzienia zlokalizowanego na rozjeździe należy podać numer toru, od którego odgałęzia się bocznic, jego kilometraż linii kolejowej...



W świadectwie bezpieczeństwa dla bocznicy X, w pozycji „Lokalizacja bocznicy”, czytamy, że ...odgałęzia się na stacji A od toru nr 15 rozjazdem nr 90 w km ... linii kolejowej ..., zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Niemal identyczny tekst znajdujemy w świadectwie bezpieczeństwa dla bocznicy Y.

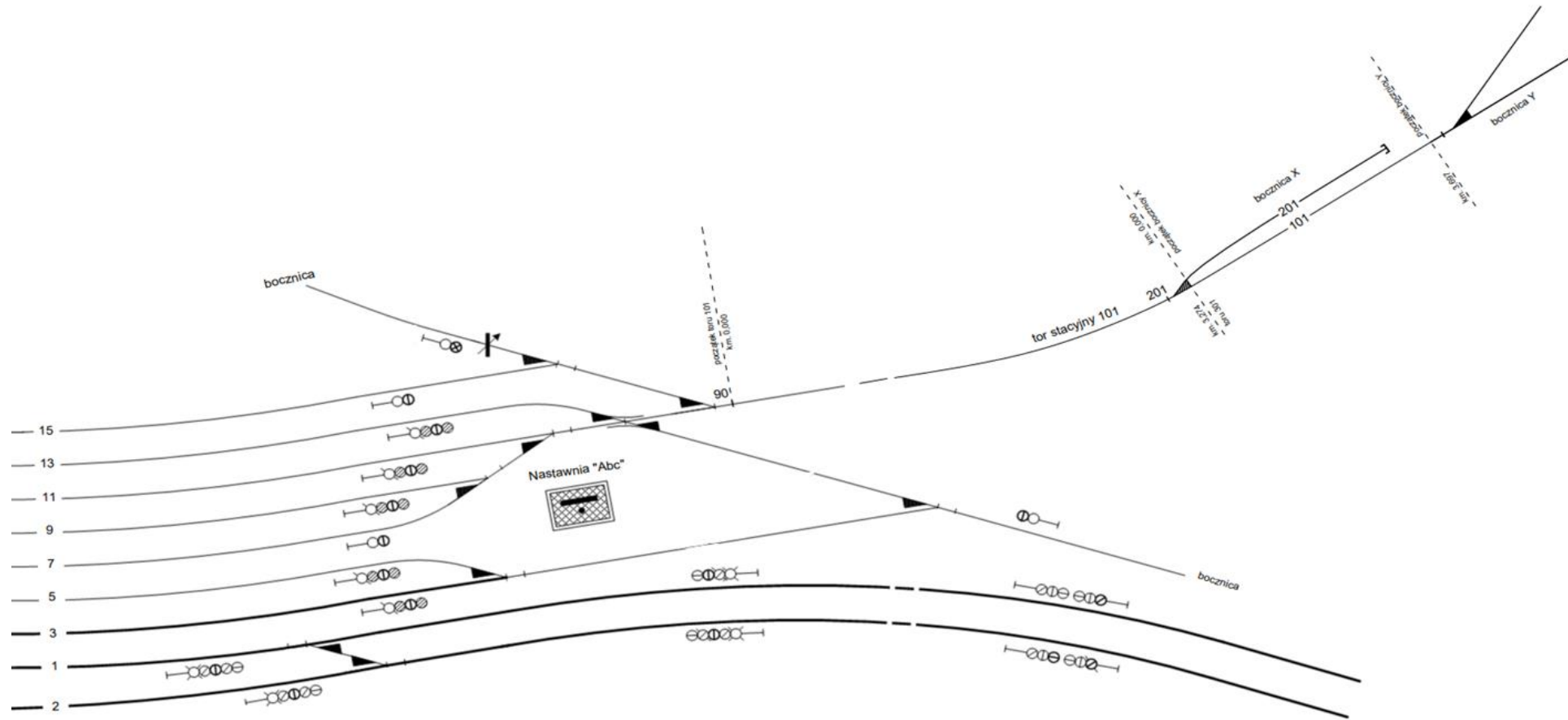
Abstrahując od paradoksu, że dwie różnie położone bocznic kolejowe mają, wg świadectwa bezpieczeństwa, tę samą lokalizację, to brak jest określenia punktu początkowego bocznic. Rozjazd ma swój przestrzenny rozmiar, punkty charakterystyczne i jeden z tych punktów należało by wskazać jako punkt początkowy bocznicy.

Zdaniem autora prezentacji takimi punktami mogą być:

- **styk przediglicowy rozjazdu;**
- **styk za krzyżownicą rozjazdu;**
- **kilometraż toru, jeżeli bocznic nie jest połączona rozjazdem z sąsiednią drogą kolejową**

Precyzyjne określenie punktu styku dróg kolejowych ma podstawowe znaczenie dla odpowiedzialności zarządcy za prowadzenie ruchu kolejowego i utrzymanie infrastruktury kolejowej, w tym odpowiedzialności z tytułu wypadków i incydentów.

Ponadto do dyskusji pozostaje określanie kilometra 0.000 bocznicy w odniesieniu do kilometrażu linii kolejowej. Można to precyzyjnie odnieść do torów szlakowych i głównych, natomiast dla tzw. torów bocznych (innej drogi kolejowej) punkt początkowy powinno się wymiarować kilometrem toru, z którym bocznic jest połączona.



Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

WSB University

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ