PMT LINIE KOLEJOWE
Spółka z o.o.

Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych

Lr – 3

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2025 r. poz. 1234 z późn.zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

PREZES ZARZĄDU

Renata Krok

Opracowała:

Katarzyna Szczotka

(data, pieczęć i podpis zarządcy infrastruktury kolejowej zgodnie z KRS bądź wpisem do ewidencji działalności gospodarczej)

Owczary, 2026 r.

Zarządzenie nr PD/ 18 /2026
Prezesa Zarządu PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
z dnia 4 marca 2025 r.

W sprawie przyjęcia i stosowania Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków , wypadków i incydentów kolejowych Lr-3.

§ 1.

Wprowadza się do stosowania dokument pn. „Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków , wypadków i incydentów kolejowych Lr-3" zwana dalej Instrukcją w brzmieniu zawartym w załączniku do niniejszego Zarządzenia.

§ 2.

1. Stosowanie Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Lr-3, powierza się pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych utrzymaniem infrastruktury kolejowej, z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
2. Za zapoznanie pracowników z Instrukcją odpowiedzialni są: Kierownik Działu Ruchu, Kierownik Działu Infrastruktury Torowej i Kierownik Działu Automatyki.
3. Nadzór nad właściwym wykonywaniem oraz aktualizacją Instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Lr-1. powierza się Kierownikowi Działu Ruchu (ER)

§ 3.

Traci moc Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Lr-3 wprowadzona zarządzeniem Prezesa Zarządu nr DN/6/2019 z dnia 5 sierpnia 2019 r.

§ 4.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

PREZES ZARZĄDU

Renata Krok

Otrzymują:
PW, DF, DB, DE, DT, DS, ER, EU, EA.

Niniejsza regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2025 r. poz. 1234 z późn.zm.) w tym w szczególności warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

1) Bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
2) Bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych,
3) Ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.

Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych jest realizacją postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369 z późn.zm.).

Na podstawie art. 17 ust. 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2025 r. poz. 1234 z późn.zm.) wprowadza się do użytku w PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. regulację wewnętrzną *„Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Lr – 3"*

PMT Linie Kolejowe Spółka z o.o.
Owczary 79d, 59-300 Lubin
NIP 502-00-79-088
REGON 020802830

PREZES ZARZĄDU

.....Renata Krok

(data, pieczęć i podpis zarządcy infrastruktury kolejowej zgodnie z KRS bądź wpisem do ewidencji działalności gospodarczej)

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE **5**
§ 1 Przedmiot opracowania 5
§ 2 Zakres stosowania 6
§ 3 Znaczenie używanych pojęć i określeń 6
ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU **8**
§ 4 Zgłoszenie zdarzenia 8
§ 5 Postępowanie dyżurnego ruchu po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu 8
§ 6 Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia 10
§ 7 Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu 11
§ 8 Zatajenie zdarzenia 12
ROZDZIAŁ III KOMISJA KOLEJOWA **12**
§ 9 Zadania komisji kolejowej 12
§ 10 Organ prowadzący postępowanie 12
§ 11 Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych 13
§ 12 Sposób prowadzenia postepowania przez komisję kolejową 13
§ 13 Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia 14
ROZDZIAŁ IV BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA **15**
§ 14 Czynności komisji kolejowej na miejscu wypadku lub incydentu 15
§ 15 Szczegółowy zakres badań na miejscu wypadku lub incydentu i ich ocena 16
§ 16 Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu 20
§ 17 Wstępna analiza zdarzenia 21
§ 18 Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania 21
ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA **22**
§ 19 Ustalenia końcowe 22
§ 20 Rodzaje przyczyn zdarzenia 23
§ 21 Wnioski zapobiegawcze 23
§ 22 Protokół ustaleń końcowych 24
§ 23 Postępowanie w sprawach spornych 24
§ 24 Termin zakończenia postępowania 24
ROZDZIAŁ VI CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA **25**
§ 25 Akta postępowania 25
§ 26 Rejestracja zdarzeń 26
§ 27 Statystyka zdarzeń 26
§ 28 Wskaźniki bezpieczeństwa, Raport w sprawie bezpieczeństwa, Program poprawy bezpieczeństwa 26
ROZDZIAŁ VII INNE POSTANOWIENIA **27**
§ 29 Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom 27

ZAŁĄCZNIKI **28**
Załącznik nr 1 – Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie 28
Załącznik nr 2 – Wzór protokołu wysłuchania 29
Załącznik nr 3 – Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców 30
Załącznik nr 4 – Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu 31
Załącznik nr 5 – Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe 35
Załącznik nr 6 – Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorie 39
Załącznik nr 7 – Wzór protokołu Ustaleń końcowych 44
Załącznik nr 8 – Wzór rejestru zdarzeń kolejowych 50

Tabela zmian 52

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Przedmiot opracowania

1. Niniejsze opracowanie *„Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Lr – 3"* zwana dalej „Instrukcją" stanowi realizację postanowień zawartych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2025 r. poz. 1234 z późn.zm.) i jest jednym z przepisów wewnętrznych, o których mowa w art.17 ust. 1b ww. ustawy.
2. Instrukcja jest zgodna z obowiązującymi aktami prawnymi, a w szczególności z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369 z późn.zm.).
3. Instrukcja określa sposób:
   1) powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach;
   2) sposób postepowania pracowników PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., zwanej dalej „PMTLK";
   3) tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej;
   4) sposób prowadzenia postępowania przez komisje kolejową;
   5) kwalifikacje przyczyn bezpośrednich zaistniałych zdarzeń oraz ich kategorie;
   6) zasady prowadzenia statystyki i analizy stanu bezpieczeństwa;
   7) zasady postepowania w zakresie zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom i incydentom;
   8) wzory dokumentów stosowanych podczas prowadzenia postępowań przez komisje kolejowe;
   9) inne kwestie związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego.
4. Wskazany w „Instrukcji" sposób powiadamiania, badania i podejmowania środków zapobiegawczych po wystąpieniu zdarzenia kolejowego stanowi wypełnienie obowiązku wynikającego z art. 9 ust. 3 lit. i Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz pkt. 7.1. załącznika II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010.
5. Celem „Instrukcji" jest poprawienie stanu bezpieczeństwa transportu kolejowego poprzez ustalanie i wykonanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe oraz określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego.
6. W przypadku zaistnienia poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych w obrębie punktów styku linii kolejowych z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej, należy przestrzegać postanowień zawartych umów.
7. Wprowadzenie zmian do treści „Instrukcji" w sprawach zdarzeń wymaga ich zatwierdzenia przez Zarząd PMTLK i odnotowania ich w tabeli zmian (końcowa część instrukcji).
8. Ewentualną zgodę na odstępstwo od postanowień „Instrukcji" z wyłączeniem wymogów określonych w przepisach powszechnie uznanych i stosowanych udziela PMTLK w formie odrębnej uchwały Zarządu.

§ 2

Zakres stosowania

1. Instrukcja ma zastosowanie wyłącznie w obrębie linii kolejowych i bocznic kolejowych zarządzanych przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (Owczary 79d, 59-300 Lubin) i dotyczy i dotyczy wyłącznie normalnotorowej infrastruktury kolejowej, wyszczególnionej w obowiązującym (zatwierdzonym przez Zarząd PMTLK) dokumencie „Statut linii kolejowych".
2. Instrukcja obowiązuje:
   1) na terenie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMTLK;
   2) przewoźników kolejowych, którzy zostają zobowiązani do jej stosowania na podstawie zawartej umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej;
   3) wykonawców robót na terenie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMTLK;
   4) użytkowników bocznic, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę zarządzaną przez PMTLK;
   5) innych przedsiębiorców kolejowych (np. współużytkowników bocznicy), którzy zobowiązani są do jej stosowania na podstawie odrębnie zawartej umowy (bądź w szczególnych przypadkach na podstawie regulaminu pracy bocznicy kolejowej).
3. W szczególności instrukcja obowiązuje wszystkich pracowników PMTLK oraz wszystkie osoby i pracowników innych przedsiębiorstw (firm) wykonujących czynności związane z projektowaniem, budową, eksploatacją, utrzymaniem i likwidacją infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMTLK.
4. Wszystkie stosowane druki i dokumenty powinny być zgodne z postanowieniami niniejszej „Instrukcji".
5. Jeżeli nie ustalono innych zasad, to na obszarze kolejowym zarządzanym przez innego zarządcę infrastruktury kolejowej należy stosować przepisy obowiązujące u tego zarządcy.

§ 3

Znaczenie używanych pojęć i określeń

1. **Wypadek** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
   a) kolizje,
   b) wykolejenia,
   c) zdarzenia na przejazdach,
   d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
   e) pożar pojazdu kolejowego;
2. **Poważny wypadek** - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
   a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
   b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;

3. Incydent - każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;

4. Bezpieczeństwo - bezpieczeństwo w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego 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 03.05.2013, str. 8, z późn.zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 402/2013";

5. Ciężko ranny - osobę, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu
ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny;

6. Dyżurny ruchu – pracownik bezpośrednio odpowiedzialny za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach);

7. Kierujący akcją ratunkową – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków wypadku kolejowego;

8. komisja kolejowa – osobę lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura
ma z nimi związek;

9. Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska - stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro;

10. Poszkodowany – zabity, ciężko ranny lub ranny;

11. Poważna awaria – zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

12. Punkt niebezpieczny - ukres rozjazdu, ukres skrzyżowania torów, granicę przetaczania, koniec drogi ochronnej przebiegu lub inny punkt, uzasadniony warunkami miejscowymi, których przejechanie w trakcie danej jazdy może grozić kolizją pojazdu kolejowego lub wykolejeniem pojazdu kolejowego;

13. Ranny - osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;

14. Ryzyko - ryzyko w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 402/2013;

15. Ustawa - ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;

16. Zabity - osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku;

17. Zagrożenie - zagrożenie w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 402/2013;

18. Zdarzenie - poważny wypadek, wypadek lub incydent;

19. Zdarzenie na przejeździe - zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innego użytkownika przejazdu takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu znajdującego się na torach lub w ich pobliżu.

20. Znaczący wypadek - wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:

1) z przynamniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną;
   lub
2) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro;
   lub
3) powodujący znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.

ROZDZIAŁ II

ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

§ 4

Zgłoszenie zdarzenia

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:

1) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury - w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury, albo
2) użytkownikowi bocznicy kolejowej - w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicy kolejowej.

3. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierownik pociągu lub maszynista (albo ewentualnie inny pracownik kolejowy) zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury.
4. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury na stacji obsługującej bocznicę ma obowiązek zarejestrować w dzienniku telefonicznym zgłoszenie użytkownika bocznicy kolejowej o zdarzeniu zaistniałym na bocznicy.
5. Kierujący robotami lub pracownik zespołu wykonującego roboty na liniach kolejowych, torach, obiektach i urządzeniach (w tym także nieoddanych do eksploatacji) na obszarze zarządzanym przez PMT LK powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
6. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

§ 5

Postępowanie dyżurnego ruchu po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

1) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem (aby zapobiec ewentualnym większym jego skutkom), włącznie z uzasadnionym nadaniem sygnału A 1r „Alarm" – automatycznie lub słownie;
2) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (nr 112), podając w miarę możliwości informacje o:
   a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
   b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
   c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
   d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
   e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje

pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce;

4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury;
5) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną – jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
6) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju;
7) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratowniczą, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy. Wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w Dzienniku telefonicznym.

2. Pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność;
2) zarządzić wyjazd zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;
3) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
4) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej (jeżeli zachodzi taka potrzeba);
5) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi;
6) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
7) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego oraz stanowisko kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
8) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
   a) miejsce zdarzenia,
   b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
   c) rodzaj i wielkość opakowania,
   d) rodzaj uszkodzenia,
   e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
   f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego;
9) w przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenie na promieniowanie jonizujące lub wystąpienie skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych i wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:
   a) miejsce zdarzenia,
   b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej, uzupełnione o nazwę substancji promieniotwórczej według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
   c) rodzaj i wielkość opakowania,
   d) rodzaj uszkodzenia,
   e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,

f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
g) dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej;

10) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern - żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;
11) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala - po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu.

3. Wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie zaistniałe na sieci kolejowej, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

1) członków komisji kolejowej ze strony zarządcy infrastruktury;
2) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej "Przewodniczącym PKBWK";
3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.;
4) właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa - w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa.

4. Informacje o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w § 5, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

§ 6

Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu pracownik, powołany pisemnie do udziału w pracach komisji kolejowej niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.

2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia członków komisji kolejowej, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu, prowadzący pojazd kolejowy, powinien:

1) sprawdzić, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry). Jeżeli ruch nie może się odbywać, należy, o ile to możliwe, zabezpieczyć miejsce zdarzenia, a do zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm";
2) poinformować dyżurnego ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury o dostrzeżonych zagrożeniach dla dalszego prowadzenia ruchu kolejowego, spowodowanych zaistniałym zdarzeniem;
3) udzielić pierwszej pomocy poszkodowanym;
4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru;
5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyn zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia;
6) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże pasażerów;
7) informować dyżurnego ruchu o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju (pogotowie ratunkowe, straż pożarna, policja, zespół kolejowego ratownictwa technicznego itp.).

3. W razie zaistnienia zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych pracownik kolejowy w miarę możliwości powinien zaalarmować o tym osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz przekazać dyżurnemu ruchu informację o numerach znajdujących się na pomarańczowych tablicach umieszczonych na wagonach.

4. Powiadomiony o zdarzeniu pracownik PMTLK, upoważniony do udziału w komisji kolejowej, po przybyciu na miejsce zdarzenia do czasu przybycia kierującego akcją ratowniczą, obejmuje kierownictwo, oraz:

1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu;
2) sprawdza wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji, zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów;
3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia;
4) upewnia się o wykonaniu obowiązków przez pracowników kolejowych, którzy zauważyli zdarzenie (w szczególności kierownika pociągu, prowadzącego pojazd kolejowy) – zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów;
5) zabezpiecza dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych oraz zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia;
6) współpracuje z przedstawicielami przewoźników w zakresie organizacji przewozu pasażerów lub ładunków;
7) szacuje przewidywany czas trwania ograniczeń w ruchu pociągów i podaje go dyżurnemu ruchu w celu przekazania informacji dla przewoźników i pasażerów;

5. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:

1) niezwłocznie – jeżeli jest to niezbędne do udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
2) niezwłocznie po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej lub członka komisji pełniącego tę funkcję do czasu pisemnego powołania przewodniczącego – jeżeli jest to niezbędne do zapobiegania znacznym zakłóceniom ruchu pociągów, pod warunkiem że urządzenia sterowania ruchem kolejowym są wyposażone w sprawny rejestrator zdarzeń i zdarzenie to zostało zarejestrowane;
3) dla pozostałych przypadków – po uprzednim opisaniu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

§ 7

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu

1. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznicy kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

2. Wzór zawiadomienia określa **Załącznik nr 1** do niniejszej instrukcji.

3. Jeżeli okoliczności i kategoria zdarzenia nie są jednoznaczne, w zawiadomieniu przewodniczący wspólnie z członkami komisji kolejowej ustala kategorię zdarzenia na "w trakcie ustalania".

4. Zawiadomienie otrzymuje:

1) Przewodniczący PKBWK;
2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej "Prezesem UTK";
3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
   a) prokuratura rejonowa,
   b) komenda Policji,
   c) jednostka Żandarmerii Wojskowej.

5. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

6. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jego stwierdzenia.

7. W przypadku, gdzie zdarzenie z towarem niebezpiecznym spowodowało jego uwolnienie, uszkodzenie ciała, taboru, środowiska lub nastąpiła interwencja władz, doradca ds. przewozu koleją towarów niebezpiecznych, dodatkowo sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych".

§ 8

Zatajenie zdarzenia

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia jest zabronione.

2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który dowiedział się o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia, zobowiązany jest:

1) powiadomić o tym fakcie Prezesa Zarządu PMT LK lub bezpośredniego przełożonego;
2) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji;
3) powołać komisję kolejową;
4) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

ROZDZIAŁ III

KOMISJA KOLEJOWA

§ 9

Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest:

1) ustalenie okoliczności i przyczyn zdarzenia;
2) szacunkowe określenie rozmiarów strat z tytułu zdarzenia;
3) sformułowanie wniosków zapobiegawczych.

2. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji kolejowej.

§ 10

Organ prowadzący postępowanie

1. Postepowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzą komisje kolejowe, w skład których wchodzą w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury lub użytkowników bocznic kolejowych, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w tym zdarzeniu, bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym zdarzeniem.

2. Przy ministrze właściwym do spraw wewnętrznych działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

3. PKBWK prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.

4. PKBWK może prowadzić postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, który w nieznacznie różniących się warunkach byłby poważnym wypadkiem, a także w sprawie innego wypadku lub incydentu, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.

5. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 4, podejmuje Przewodniczący PKBWK.
6. W przypadku podjęcia postępowania w sprawie wypadku lub incydentu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.
7. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe.

§ 11

Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych

1. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorącej udział w transporcie kolejowym, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1, kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
4. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
5. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, o których mowa w ust. 2, przez kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznicy kolejowej, biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.
6. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.
7. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
8. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
9. O zmianie, o której mowa w ust. 1, informuje się:
1) członków komisji kolejowej;
2) Prezesa UTK;
3) Przewodniczącego PKBWK.

10. Zmiany w składzie komisji kolejowej dokumentuje się w aktach postępowania.

§ 12

Sposób prowadzenia postepowania przez komisję kolejową

1. Komisja kolejowa:
1) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu;
2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu;
3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.

2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;

2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z § 18 ust. 3;
6) żądać od związanych z wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4, i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydentem - w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej - do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.

3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.

4. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji, za wyjątkiem sytuacji jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na dalsze badania zdarzenia przez jedną osobę, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.

5. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
1) skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
2) opinie członków komisji kolejowej;
3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz
4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.

6. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej lub elektronicznej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.

7. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, o których mowa w § 16, § 22.

8. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.

9. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

10. Z czynności, o których mowa w § 12 ust. 2 pkt 3 i 4, sporządza się protokół.

§ 13

Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia

1. Komisja kolejowa zobowiązana jest do współpracy z:
1) kierującym akcją ratowniczą – w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych oraz wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych;
2) Policją i Prokuraturą – w zakresie zbierania materiałów dowodowych;
3) przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącym i członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – w zakresie prowadzenia postępowania.

2. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu przewodniczącego lub członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia oraz o dokonanych ustaleniach.

3. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

4. Komisja kolejowa w trakcie prowadzenia postępowania jest zobowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty na żądanie Policji, Prokuraturze oraz sądom; w razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów należy, o ile to możliwe, przekazywać ich uwierzytelnione odpisy lub kopie; w przypadku konieczności przekazania oryginałów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy lub kopie. Przekazanie materiałów i dokumentów odbywa się za protokołem zdawczo-odbiorczym.

ROZDZIAŁ IV

BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA

§ 14

Czynności komisji kolejowej na miejscu wypadku lub incydentu

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu.

2. W uzasadnionych przypadkach, za wyjątkiem przypadku zabicia lub zranienia, 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 bocznicy kolejowej.

3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być określony na zasadach, o których mowa w § 11 ust. 5-7 niniejszej instrukcji, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu.

4. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu, o którym mowa w § 15 niniejszej instrukcji.

5. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.

6. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

7. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 14 ust. 1, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:

1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby;

4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim;
5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach:
   a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
   b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
   c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
   d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
   e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;
7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
11) bada stan nawierzchni kolejowej;
12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.

8. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa **Załącznik nr 3**

§ 15

Szczegółowy zakres badań na miejscu wypadku lub incydentu i ich ocena

1. Komisja kolejowa powinna niezwłocznie, na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, wykonać badania w możliwie największym zakresie, odpowiednim do skutków i okoliczności wypadku lub incydentu.

2. Badając okoliczności wypadku lub incydentu, w zależności od potrzeb, należy dokonać:

1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. Pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem należy poddać badaniu na zawartość alkoholu w organizmie oraz, z chwilą uzasadnionego przypuszczenia, środków działających podobnie do alkoholu. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości u innego pracownika w czasie pracy, również należy poddać go ww. badaniu. Komisja kolejowa ma obowiązek wystąpić do Policji lub innych uprawnionych służb o przeprowadzenie badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem.
2) sprawdzenia i odczytania zapisów:
   a) w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, książkach utrzymania drogi kolejowej, dziennikach telefonicznych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach danych z rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
   b) rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym (w tym rejestratorów obrazu),
   c) nagrań rozmów zapisanych przez rejestratory przy urządzeniach łączności radiotelefonicznej oraz łączności przewodowej,
   d) urządzeń rejestrujących stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu,
   e) z systemów telewizji przemysłowej.
   Komisja kolejowa zleca odczytanie, opisanie i zabezpieczenie zapisów urządzeń rejestrujących (w tym prędkościomierza) przez wyznaczonych przez tę komisję oraz posiadających wymagane kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie pracowników podmiotów, które użytkują te urządzenia rejestrujące. Dokumenty i nośniki danych oraz sporządzone opisy i protokoły istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu, stanu i widoczności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
5) sprawdzenia stanu i ustawienia urządzeń radiołączności na pojazdach kolejowych i posterunkach ruchu biorących udział w zdarzeniu;
6) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, prawidłowości działania urządzeń shp, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej. W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być nieprawidłowe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji kolejowej zarządza badanie rozszerzone (w protokole z tych badań należy odnotować rodzaj i klasę dokładności przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary).
7) ustalenia stanu nastawienia lub położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
8) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, ustalenia liczby wagonów z czynnym hamulcem oraz włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego (oraz wyjaśnienia ewentualnej przyczyny niewłączenia), sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, ustalenia miejsca i wyników ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja kolejowa sporządza protokół.
9) badania nawierzchni, podtorza i podłoża, w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozjazdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki – stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
10) o ile w wyniku zdarzenia tor nie został zniszczony, pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia

(pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu R>300 m, co 2,5 m na łukach o promieniu R≤300 m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;

11) o ile to możliwe, pomiaru szerokości i przechyłki toru pod obciążeniem statycznym w miejscu wykolejenia oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykolejenia, w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu R>300 m, co 2,5 m na łukach o promieniu R≤300 m, oraz na bazie pomiarowej wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego;
12) o ile to możliwe, pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m;
13) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
    a) bezstykowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,
    b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru.
    Jeżeli to możliwe, należy ustalić, jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zaistnienia zdarzenia;
14) w przypadku wykolejenia na rozjeździe, skrzyżowaniu torów w jednym poziomie lub wykolejnicy:
    a) opisania położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
    b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozjazdnic,
    c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz badań technicznych,
    d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w punktach wskazanych w arkuszu rozjazdu dla danego typu rozjazdu oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego, o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej
15) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego – przy czym:
    a) ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary należy wykonywać w trzech miejscach:
    - na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, w tym: wysokość, grubość i stromość obrzeża, wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, a także sprawdzać stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
    - na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
    - na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia,
    b) zakres pomiarów powinien być zgodny z Dokumentacją systemu utrzymania (DSU), a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów należy dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych, przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdu. W razie potrzeby pojazd trakcyjny należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym;
16) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego ze względu na współpracę odbieraków prądu z siecią trakcyjną – przy czym:
    a) w przypadku zdarzeń mających związek z niewłaściwą współpracą odbieraków prądu trakcyjnego z siecią jezdną, pomiary powinny odbywać się:
    - w miejscu zdarzenia,
    - w hali napraw lokomotyw – w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, na wniosek przewodniczącego lub członka komisji kolejowej,
    b) zakres pomiarów powinien być zgodny z obowiązującymi normami oraz dokumentacją systemu utrzymania (DSU) dla danego typu pojazdu kolejowego;

17) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w regulacjach wewnętrznych dotyczących utrzymania wagonów, obowiązujących w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego:
    a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
        - ustalenia daty i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
        - ustalenia stanu (ew. braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, cięgłowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
        - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokości obrzeża, grubości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
        - ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
    b) na torze prostym, wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,
    c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo-kontrolne:
        - wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
        - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
        - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu, a wózkiem wagonowym,
        - pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
        - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;
18) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach, pomiaru wysokości zamocowania zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych nad główką szyny, uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;
19) pomiaru rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół pojazdu na szynę;
20) ustalenia, czy pociąg nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej rozkładem jazdy, nakazanej sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą;
21) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów – przed zdarzeniem oraz po nim;
22) w przypadku zdarzenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu – ustalenia:
    a) czy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
    b) czy prowadzący pociąg lub pojazd kolejowy podawał wymagane sygnały,
    c) czy pracownik obsługi przejazdu zamknął na czas rogatki i czy był obecny na stanowisku pracy, w miejscu wyznaczonym regulaminem,
    d) stanu nawierzchni drogi przed przejazdem, dojazdów do przejazdu i nawierzchni na przejeździe w poziomie szyn,
    e) czy są zachowane warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
    f) czy dokonano sprawdzenia warunków widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia na zasadach określonych w § 16 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 09 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie oraz warunków technicznych ich użytkowania (Dz. U. z 2025 r. poz. 1105);
23) ustalenia – w razie pożaru w wagonie – na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, a także rodzaju wagonu, ładunku, sposobu opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcy ładunku oraz ewentualnej obecności konwojenta;
24) ustalenia – w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego –

odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od toru czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;

25) określenia warunków atmosferycznych panujących w czasie zdarzenia;
26) w przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym:
    a) określenia, czy ciśnieniowe urządzenia transportowe odpowiadają określonym wymaganiom technicznym,
    b) sprawdzenia prawidłowości oznakowania opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,
    c) określenia, czy przestrzegano zasad pakowania razem i ładowania razem określonych towarów niebezpiecznych,
    d) sprawdzenia prawidłowości doboru cystern i opakowań do rodzaju przewożonego towaru,
    e) wizualnej oceny stanu technicznego opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,
    f) sprawdzenia dokumentacji wymaganej przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych.

3. W przypadku wykolejenia komisja kolejowa przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie zdarzenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia.

4. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca zdarzenia.

5. Na szkicu, o którym mowa w ust. 4, należy wskazać kilometraż oraz dane istotne dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu – w szczególności układ i numery torów w rejonie zdarzenia oraz usytuowanie, oznaczenie i położenie: sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, budynków nastawni i innych posterunków technicznych, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.

6. Pracownicy dokonujący pomiarów pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić, przy udziale komisji kolejowej, szkice zawierające wyniki tych pomiarów.

7. Jeżeli wypadek lub incydent został spowodowany urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęgu, osi, wideł maźniczych itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu), należy wykonać fotografię, szkic przekroju urwanej, złamanej lub pękniętej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru uszkodzenia oraz struktury materiału.

8. Jeżeli istnieje uzasadnione przypuszczenie, że wypadek lub incydent został spowodowany niewłaściwym załadowaniem lub nieprawidłowym umocowaniem przesyłki, należy wykonać fotografię, szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym polegały nieprawidłowości, np.:

1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń;
2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku należy wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej zamiast parzystej liczby nitek, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle).

Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną zdarzenia, nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika.

§ 16

Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 14, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór

określa **Załącznik nr 5** do niniejszej instrukcji, albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa **Załącznik nr 6.**
2. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
3. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.
4. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznicy, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

§ 17

Wstępna analiza zdarzenia

1. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
1) wstępną hipotezę przyczyn wypadku, z ewentualnym wskazaniem przyczyn, które można wykluczyć;
2) plan wysłuchań pracowników kolejowych (z uwzględnieniem personelu wykonawców i podwykonawców), pasażerów mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
3) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych

§ 18

Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
3. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
4. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
5. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca zarządca infrastruktury kolejowej lub użytkownik bocznicy kolejowej.
6. Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

7. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:

1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.

8. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.

9. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 14 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

10. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

ROZDZIAŁ V

USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

§ 19

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:

1) przyczyny wypadku lub incydentu;
2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
3) wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa **Załącznik nr 6** do rozporządzenia.

3. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:

1) **przyczynę pierwotną** - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu;
2) **przyczyny bezpośrednie** - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;
3) **przyczyny pośrednie** - pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
4) **przyczyny systemowe** - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.

4. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w ust. 1-3, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.

5. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

§ 20

Rodzaje przyczyn zdarzenia

1. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu.
2. Podczas ustalania przyczyn wypadku lub incydentu należy uwzględnić w szczególności:
1) zapisy w instrukcjach i regulaminach;
2) niewłaściwe metody pracy;
3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór;
4) nienależyte utrzymanie infrastruktury;
5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych;
6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe;
7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – wskutek ich nieznajomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.);
8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.);
9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez pasażerów (np. wskakiwanie do jadącego pociągu lub wyskakiwanie z niego);
10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i inne osoby, np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu lub przejścia itp.;
11) uchybienia polegające na nieprawidłowym załadunku, niewłaściwym opakowaniu lub umocowaniu ładunku;
12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
13) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa);
14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.);
15) nagły zgon.

§ 21

Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 19 i § 20, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
2. Wnioski zapobiegawcze wypracowuje się przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych. W zależności od ustaleń komisji kolejowej co do przyczyn wypadku lub incydentu, należy je formułować m.in. w zakresie:
1) propozycji zmian w obowiązujących regulacjach prawnych lub przepisach wewnętrznych;
2) zmian w systemie organizacji pracy, technologii utrzymania itp.;
3) zmian w systemie nadzoru lub intensyfikacji nadzoru;
4) zmian w systemie szkoleń;
5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem;
6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia;
7) działań na rzecz rozwoju kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród pracowników;
8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach;
9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej;
10) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych;
11) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych;

12) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.

§ 22

Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa **Załącznik nr 7** do niniejszej instrukcji.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
3. Protokół ustaleń końcowych albo jego kopię komisja kolejowa udostępnia:
1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK - w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
3) właściwej miejscowo komendzie Policji - jeśli zachodzi taka konieczność;
4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej - jeśli zachodzi taka konieczność.
4. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.
5. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
6. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

§ 23

Postępowanie w sprawach spornych

1. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach.
2. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
3. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyn wypadku lub incydentu, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie, przed upływem terminu na zakończenie postępowania, nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wystąpić z wnioskiem do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.
5. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ust. 3 i 4 Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych podejmie decyzję o przeprowadzeniu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, to PKBWK prowadzi postępowanie według obowiązujących ją zasad, z wyłączeniem komisji kolejowej.

§ 24

Termin zakończenia postępowania

1. Postępowanie w sprawie zdarzenia kolejowego powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.

2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek (pisemny) przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
4. O przedłużeniu terminu zakończenia postępowania przewodniczący komisji kolejowej zobowiązany jest powiadomić Prezesa Zarządu PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.

ROZDZIAŁ VI

CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA

§ 25

Akta postępowania

1. Do akt postępowania należy włączyć:
1) pisemne zawiadomienie o zdarzeniu (wg wzoru z **Załącznika nr 1**);
2) protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu (wg wzoru z **Załącznika nr 4** albo **Załącznika nr 5**);
3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami dokonanych pomiarów (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
4) opisy stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru;
5) protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym (wg wzoru z **Załącznika nr 3**);
6) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób (wg wzoru z **Załącznika nr 2**);
7) protokoły dokonanych konfrontacji, wizji lokalnych, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
8) plany działań komisji kolejowej;
9) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego wypadku lub incydentu (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.);
10) wyciągi lub kopie z dokumentów: dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych (wydruki z systemów komputerowych), książek kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym, dzienników oględzin rozjazdów itp.;
11) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia;
12) wyniki badań i ekspertyz, opinie biegłych rzeczoznawców, instytutów badawczych, jednostek naukowych itp.;
13) kosztorysy strat spowodowanych zdarzeniem (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych" ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy);
14) Protokół ustaleń końcowych (wg wzoru z **Załącznika nr 7**);
decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem, i dokumenty niezbędne do ich uzyskania.

2. Do akt postępowania powinno się załączać tylko te dokumenty, które wiążą się z danym zdarzeniem; należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości dokumentów – w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
3. Po zakończeniu postępowania zgromadzone dokumenty należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość).
4. Akta po zakończeniu postępowania należy przekazać do Pełnomocnika ds. SMS/MMS w celu archiwizacji.

§ 26

Rejestracja zdarzeń

1. Pracownik PMT LK (dyżurny ruchu), któremu zgłoszono zdarzenie zapisuje powiadomienie oraz powiadomienia innych osób i wydaje dyspozycje wezwania jednostek ratownictwa w Dzienniku telefonicznym.
2. Pełnomocnik ds. SMS/MMS prowadzi rejestr zdarzeń według wzoru stanowiącego Załącznik nr 9 do niniejszej instrukcji.

§ 27

Statystyka zdarzeń

1. Prowadzenie statystyki zdarzeń zaistniałych na infrastrukturze zarządzanej przez PMT LK jest niezbędne w celu planowania i monitorowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z ustanowionego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji kontrolnych i statystycznych.
2. Statystyka zdarzeń kolejowych obejmuje następujące informacje:
   1) ogólną liczbę zdarzeń;
   2) liczbę zdarzeń związanych z transportem towarów niebezpiecznych;
   3) liczbę zabitych;
   4) liczbę rannych.
3. Statystyka obejmuje następujące rodzaje zdarzeń:
   1) kolizje;
   2) wykolejenia;
   3) zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych;
   4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu;
   5) pożary w taborze;
   6) inne (zamachy, skażenie środowiska, klęski żywiołowe itp.)
4. W statystyce należy wyodrębnić samobójstwa i próby samobójcze.

§ 28

Wskaźniki bezpieczeństwa, Raport w sprawie bezpieczeństwa, Program Poprawy Bezpieczeństwa

1. W celu dokonywania bieżącej i okresowej oceny osiąganego poziomu bezpieczeństwa oraz monitorowania rozwoju bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa zawarte w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w szczególności wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).
2. Zgodnie z art. 17a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, PMT LK opracowuje „Raport w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. za rok (...)" dla potrzeb Urzędu Transportu Kolejowego, który obejmuje swym zakresem:
   1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa;
   2) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
   3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
   4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.

3. Raport, o którym mowa w ust. 2, opracowuje Pełnomocnik ds. SMS/MMS z uwzględnieniem wytycznych wydanych przez Urząd Transportu Kolejowego.

4. Pełnomocnik ds. SMS/MMS corocznie opracowuje „Program poprawy bezpieczeństwa" i przedkłada go Prezesowi Zarządu nie później niż do końca stycznia danego roku obowiązywania.

5. Zasadniczym celem Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest realizacja priorytetowych celów bezpieczeństwa. Wdrożenie i realizacja Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego ma również na celu zapobieganie występowaniu ryzyka na poziomie niedopuszczalnym.

ROZDZIAŁ VII

INNE POSTANOWIENIA

§ 29

Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom

1. Dla zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy stosować procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w pełni przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego zawartych w prawie krajowym i UE, w szczególności dotyczących:

1) zatrudniania na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego pracowników posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności;
2) posiadania aktualnych regulacji wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
3) właściwego utrzymania dopuszczonych do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych;
4) eksploatowania wyłącznie pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz inne wymagane prawem dokumenty.

2. Każdy pracownik kolejowy jest zobowiązany stosować regulacje wewnętrzne (w tym procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, przestrzegać regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.

3. Kierownicy komórek organizacyjnych PMT LK odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na zarządzanym obszarze oraz są zobowiązani do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1 – Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE[1]

....
pieczęć lub dane jednostki organizacyjnej miejsce i data

Kategoria zdarzenia[2]: .....
Miejsce zdarzenia[3]: .....
Data i godzina zdarzenia: .....
Zwięzły opis zdarzenia [4]: .....
.....
.....
Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia: .....
.....
.....
Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia: .....
.....
Przebieg akcji ratowniczej: .....
.....
.....
Wstępne określenie skutków zdarzenia: .....
.....
.....

Otrzymują:
1. PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
3. PKBWK
4. .....
5. .....

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

[1] Niepotrzebne skreślić
[2] Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent
[3] W zależności od miejsca zdarzenia należy podać: numer linii, nazwę szlaku lub posterunku, nazwę bocznicy, kilometraż, numer toru.
4 Należy podać również europejski numer pojazdu (EVN) kolejowego uczestniczącego w zdarzeniu.

Załącznik nr 2 – Wzór protokołu wysłuchania

PROTOKÓŁ WYSŁUCHANIA

Sporządzony dnia ……..… w ……..

Protokół sporządził:

Nazwisko i imię ……..……

Stanowisko ……..……

Miejsce zatrudnienia: … ……..……

Osoby obecne przy wysłuchaniu:

1)……
2)……

Wyjaśnienie złożył:

Nazwisko i imię: ……

Data i miejsce urodzenia: …… w/we ……..…

Stanowisko:……

Miejsce zatrudnienia: … ……..……..

w sprawie:

……
……

treść wyjaśnień:

……
……

Pytania dodatkowo zadawane w sprawie i odpowiedzi wysłuchiwanego:

Pytanie 1
……
Odpowiedź:
……
Pytanie 2
……
Odpowiedź:
……

Wysłuchanie powyższe po zapoznaniu się z treścią podpisuję.
Do sposobu wysłuchania zastrzeżeń nie wnoszę.

…… ……
(podpis protokołującego) (data i czytelny podpis osoby wysłuchanej)

podpisy osób obecnych przy wysłuchaniu

Załącznik nr 3 – Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców

PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW

W POCIĄGU NR ..... / SKŁADZIE MANEWROWYM[1)]

sporządzony dnia .....o godz. .....na stacji, posterunku odgałęźnym, posterunku odstępowym, km szlaku[1)].....z powodu niezatrzymania się przed sygnałem „STÓJ" lub w innym miejscu.....i przejechania na odległość .....m poza wymagane miejsce zatrzymania.

1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym									
Liczba wagonów			Dł. w [m]	Liczba osi	Masa brutto [t]	Masa hamująca			Uwagi
			wymagana			wymagana		rzeczywista	
ogółem	próżnych	ładownych	%	ton [t]		%	ton [t]	ton [t]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

2. Stan hamulców badanego pojazdu o godz.					
Seria i numer pojazdu z napędem (i innego)	Ciśnienie powietrza w przewodzie głównym i hamulcowym wg wskazań manometrów	Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych – gorące, letnie, zimne)	Hamulec ręczy (sprawny, niesprawny)	Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie)[1)]	Uwagi
1	2	3	4	5	6

3. Stan hamulców badanego wagonu o godz.										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny czy próżny	Hamulec włączony (tak/nie)[1)]	Wagon oklejony nalepką "hamulec niezdatny do użytku" (tak, nie)[1)]	Masa hamująca wagonu w tonach [t]	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych – gorące, letnie, zimne)	Uwagi
							próżny / ładowny	P, R, G, R+Mg		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Prędkość pociągu, (składu manewrowego)	rozkładowa.....km/h	z jaką przejechał obok sygnału „STÓJ" lub
	Rzeczywista.....km/h	Innego odpowiadającego mu miejsca

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	

Treść protokołu parafuje	przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznicy kolejowej	
	członek komisji kolejowej	

Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis):
.....
.....

[1)] Niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 4 – Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu

PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA

WYPADKU/INCYDENTU[1)] KOLEJOWEGO[2)]

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem/incydentem[1)] kategorii..... zaistniałym w dniu ..... o godz. ..... na stacji / szlaku / bocznicy[1)] ..... w torze .....km ..... linii ..... przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko	Nr telefonu
1.					
2.					
3.					

I. Opis miejsca wypadku lub incydentu – usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

a) na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza, urządzenia ERTMS itp.):

.....
.....

b) na gruncie;

.....
.....

c) urządzeń wewnętrznych (przekaźnikownia, siłownia itp.):

.....
.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynieryjnych:

.....
.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....
.....

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

.....
.....

5. Urządzeń elektroenergetycznych, łączności i innych (np. hamulców torowych):

.....
.....

6. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.):

.....
.....
.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia..... zachmurzenie.....

opady .....temperatura.....

widoczność..... słyszalność.....

inne zjawiska.....

III. Okoliczności powstania zdarzenia (miejsce, czas, mechanizm zdarzenia, uczestnicy zdarzenia, dane o pociągu, taborze manewrującym, wagonach, obsłudze):

.....
.....
.....
.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
c)	użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				

2. Określenie strat i szacunkowej wartości strat z tytułu zdarzenia:

.....
.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....
.....

V. Przeprowadzone badania:

1. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających uczestników zdarzenia:

.....

2. Ocena wyników badań i pomiarów (wyniki badań w załączeniu):

.....

VI. Działania ratownicze:

rozpoczęte dnia ..... od godz. ..... do godz. ..... dnia .....

z udziałem:

1) zespołu ratownictwa medycznego .....
2) pogotowia ratownictwa technicznego .....
3) pogotowia technicznego.....
4) pogotowia sieciowego.....
5) pogotowia drogowego.....
6) jednostek ochrony przeciwpożarowej.....

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu[1)]

.....

kategoria: .....

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu[1)]

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu[1)]

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu[1)]

.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....

.....

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

1. Dalsze postępowanie będzie prowadzone przez komisję kolejową w składzie:

- .....
- .....
- .....

pod przewodnictwem .....

2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania:

.....

.....

X. Praca komisji: od godz. ..... dnia ..... do godz. ..... dnia .....

XI. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu[1)] obecni na jego miejscu:

1. .....
2. .....
3. .....
4. .....
5. .....

XII. Wykaz załączników:

.....

.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie[1]:

.....

.....

.....

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

.....

.....

.....

XV. Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis):

.....

.....

.....

.....

[1] Niepotrzebne skreślić.
[2] Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydentem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

Załącznik nr 5 – Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe

PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCAWYPADKU/INCYDENTU[1)] NA

PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU[2)]

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem/incydentem[1)] kategorii..... zaistniałym w dniu ..... o godz. ..... na stacji / szlaku / bocznicy[1)] ..... w torze .....km ..... linii ..... przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko	Nr telefonu
1.					
2.					
3.					

I. Okoliczności wypadku / incydentu[1)] (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łącza strażnicowego, stan rogatek, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu, ograniczenia prędkości):

.....
.....
.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia..... zachmurzenie.....

opady .....temperatura.....

widoczność..... słyszalność.....

inne zjawiska.....

III. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
c)	użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				
	....				

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

.....
.....

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych:

.....
.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....
.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania .....

2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:

.....

3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:

.....

4. Rodzaj (i typ) nawierzchni na przejeździe:

.....

5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej:

.....

6. Typ urządzeń ssp:

.....

7. Sygnalizacja świetlna:

.....

8. Sygnalizacja dźwiękowa:

.....

9. Widoczność:
z 5 m wymagana ..... rzeczywista .....
z 10 m wymagana ..... rzeczywista .....
z 20 m wymagana ..... rzeczywista .....
10. Pochylenie toru: .....
11. Pochylenie (podłużne) drogi [%]:
strona prawa ..... strona lewa .....
12. stan oświetlenia:

.....
.....

13. Data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje nt. ich realizacji:

.....

V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:

.....

VI. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób uczestniczących w wypadku / incydencie [1]:

1. Kierowcy pojazdu drogowego:

.....

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

……

3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

……

VII. Szacunkowa wartość strat:

……

VIII. Akcja ratownicza:

trwała od godz. …… dnia……

do godz. …… dnia ……

z udziałem ……

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu[1)]

……

kategoria: ……

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu[1)]

……

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu[1)]

……

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu[1)]

……

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

……

……

XI. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

1. Dalsze postępowanie będzie prowadzone przez komisję kolejową w składzie:

- ……

- ……

- ……

pod przewodnictwem ……

2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania:

……

……

XII. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu[1)] obecni na jego miejscu:

1. ……

2. ……

3. ……

4. ……

5. ……

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie[1]:

……

……

……

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

……

……

……

XV. Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis):

……

……

……

……

[1] Niepotrzebne skreślić.

[2] Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydentem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

Załącznik nr 6 – Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorie

I. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku / wypadku oraz jej kategorie:

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny - dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
5a	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny - dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	*20
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
24	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Klęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

1. Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy odpowiednio:

1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: A - poważny wypadek, B - wypadek;
2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbową;
3) zakwalifikować zdarzenie przez wstawienie w miejsce oznaczenia * liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.

2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, oznacza minięcie:

1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał "Stój" lub informującego o niebezpieczeństwie;
2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub

innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);

4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem kozłów oporowych oraz wskaźnika W 4.

3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, nie jest sytuacja, w której:

1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał "Stój";
2) z dowolnej przyczyny sygnał "Stój" nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.

4. Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) albo PS (próba samobójcza).

5. Przykłady:

1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pociągu lub innego pojazdu kolejowego na stację na tor zajęty - kategoria poważnego wypadku - A02;
2) dla wypadku - najechania pociągu lub innego pojazdu kolejowego na inny pociąg lub inny pojazd kolejowy stojący na torze zajętym, z przyczyny jak w pkt 1 - kategoria wypadku - B02;
3) dla poważnego wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako samobójstwo - kategoria poważnego wypadku - A34S;
4) dla wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako próba samobójcza - kategoria wypadku - A34PS.

II. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorie:

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny - dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
4a	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny - dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - nieosłonięcie sygnałem "Stój" odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, - nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, - nieostrzeganie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	**C52**
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	**C53**
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	**C54**
15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	**C55**
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	**C57**
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	**C59**
18	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych	**C60**
19	Zamach zbrodniczy	**C61**
20	Klęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	**C62**
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	**C63**
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	**C64**
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez poszkodowanych	**C65**
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą, zamykającą się lub otwierającą się rogatką bądź sygnalizatorami drogowymi, na których załączone były sygnały zabraniające wjazdu pojazdu drogowego lub pozostanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu kolejowo-drogowego po zamknięciu rogatek lub załączeniu sygnalizacji w czasie gdy do przejazdu kolejowo-drogowego zbliżał się pociąg lub inny pojazd kolejowy, bez kolizji z pociągiem lub pojazdem kolejowym	**C66**
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	**C67**
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	**C68**
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	**C69**

1. Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.

2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, oznacza minięcie:

1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał "Stój" lub informującego o niebezpieczeństwie;
2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);
4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem kozłów oporowych oraz wskaźnika W 4.

3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, nie jest sytuacja, w której:

1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał "Stój";
2) z dowolnej przyczyny sygnał "Stój" nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.

4. Próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe PS.

5. Przykład

Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami - kategoria incydentu - C64.

Załącznik nr 7 – Wzór protokołu Ustaleń końcowych

.....
(stempel jednostki organizacyjnej)

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH[1)]

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem/incydentem[2)] kategorii..... zaistniałym w dniu ..... o godz. ..... na stacji / szlaku / bocznicy[2)] ..... w torze/rozjeździe[2)] .....km ..... linii ..... na obszarze zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej[2)] ..... jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej[2)] właściwa dla miejsca zdarzenia.....

przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko	Nr telefonu
1.					
2.					
3.					

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr ..... z dnia .....

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:
.....
.....

1. Zebrany materiał dowodowy:

1.1 Krótki opis zdarzenia – stanu zastanego przez komisję kolejową:
.....

1.2 Urządzenia srk, sygnalizatory i ich wskazania (typ, rodzaj):
.....

a) na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza itp., stan zamknięć i plomb):
.....

b) na gruncie:
.....

c) urządzenia wewnętrzne (przekaźnikownia, siłownia itp.):
.....

1.3 Tory, rozjazdy, budowle inżynieryjne (rok zabudowania, typ, rodzaj przytwierdzenia, parametry toru, parametry torowiska, ostatnie pomiary (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):
.....

1.4 Pojazdy kolejowe i ich urządzenia (właściciel / dzierżawca, stacja / zakład macierzysty, świadectwo sprawności technicznej, data REV):
.....

1.5 Sieć trakcyjna (ostatni przegląd (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):
.....

1.6 Urządzenia elektroenergetyczne, hamulce torowe i inne:
.....

1.7 Urządzenia łączności przewodowej i radiowej (ostatni przegląd (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne):
.....

1.8 Zapisy w dokumentacji mającej związek ze zdarzeniem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.):
.....

1.9 Przejazd kolejowo-drogowy kategorii (wg metryki): ....., obsługiwany z miejsca / z odległości[2)] ..... m

a) typ urządzeń ssp:

.....

b) sygnalizacja dźwiękowa:

.....

c) sygnalizacja dźwiękowa:

.....

d) widoczność czoła pojazdu kolejowego mierzona z wysokości 1÷1,2 m nad osią pasa ruchu drogi:

z 5 m	wymagana		rzeczywista	
z 10 m	wymagana		rzeczywista	
z 20 m	wymagana		rzeczywista	

e) kąt skrzyżowania (oś drogi z osią toru):

.....

f) pochylenie (spadek / wzniesienie)[2)] toru w kierunku jazdy taboru:

.....

g) pochylenie podłużne drogi na dojazdach:
– strona prawa: .....%,
– strona lewa .....%

h) widoczność przejazdu z drogi (według Zał. nr 3 część A do Rozporządzenia MIR z dn. 20.10.2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie):

.....

i) osygnalizowanie przejazdu od strony toru:

.....

j) osygnalizowanie przejazdu od strony drogi:

.....

k) usytuowanie reklam / billboardów w odległości mniejszej niż 20 m:

.....

l) stan oświetlenia przejazdu:

.....

ł) data ostatniego badania przejazdu (kto dokonał) i wydane zalecenia:

.....

m) natężenie ruchu drogowego: .....

natężenie ruchu kolejowego: .....

iloczyn ruchu: .....

1.10 Dane o pociągu lub składzie manewrowym:

a) numer pociągu: ....., rodzaj pociągu ....., przewoźnik .....

b) relacja .....

seria i numer taboru trakcyjnego: .....

c) prędkość rozkładowa pociągu: .....

ograniczenie prędkości: .....

prędkość rzeczywista: .....
d) prędkość składu manewrowego wg RTS: .....
prędkość rzeczywista:.....
e) ładunek: .....
f) oznaczenia na pomarańczowej tablicy z wagonu przewożącego towar niebezpieczny: .....
g) numer nalepki ostrzegawczej (wg RID): .....
h) długość pociągu w metrach: .....
skład pociągu (ilość wag., seria wag., ustawienie wag. w składzie): .....
i) masa ogólna pociągu: .....
j) masa hamująca wymagana pociągu: ..... masa hamująca rzeczywista pociągu .....
k) procent masy hamującej wymaganej pociągu .....,
procent masy hamującej rzeczywistej .....
l) wag. z hamulcem wyłączonym: ....., wag. z hamulcem tarczowym: .....
wag. z hamulcami klockowymi ze wstawkami „K": .....
m) nastawianie hamulców wolnodziałające (G) / szybkodziałające (P, R, R+Mg) / szybkodziałające (P, pierwsze 5 wag. G) / ręczne[2)]
n) miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca: .....
o) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców: .....
p) miejsce ostatniej próby uproszczonej: .....
q) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców: .....
r) osygnalizowanie czoła i końca pociągu .....

1.11 Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie:

a) wykonawca:
.....

b) charakter i zakres prac:
.....

c) wykorzystywane urządzenia przy wykonywaniu prac:
.....

d) nadzorujący wykonawstwo:
.....

1.12 Pracownicy kolejowi łącznie z personelem podwykonawców mający związek ze zdarzeniem:

Imię i nazwisko	stanowisko	zakład pracy	wiek	Staż pracy na danym stanowisku	data i godz. rozpoczęcia pracy	liczba godzin wypoczynku przed rozpoczęciem pracy

1.13. Pozostałe osoby mające związek ze zdarzeniem:

Imię i nazwisko	data urodzenia	miejsce zamieszkania	stanowisko	stan trzeźwości

1.14 warunki pogodowe:

pora dnia..... zachmurzenie.....

opady .....temperatura.....

widoczność..... słyszalność.....

inne zjawiska.....

1.15. Uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy (powiadomienie o zdarzeniu):

Imię i nazwisko powiadamiającego	stanowisko	godzina powiadomienia	powiadamiana jednostka	imię i nazwisko przyjmującego

1.16 Poszkodowani:

	zabici	**ciężko ranni**	**ranni**
	imię, nazwisko, data urodzenia	imię, nazwisko, data urodzenia	imię, nazwisko, data urodzenia
pracownicy łącznie z personelem podwykonawców			
pasażerowie			
osoby nieuprawnione			
użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych / przejść			
inne osoby			

1.17 Uszkodzenia i zniszczenia:

	rozmiar i charakter uszkodzeń/zniszczeń	szacunkowa kwota odtworzeniowa
tor		
rozjazd		
obiekt inżynieryjny		
urządzenia SRK		
elementy sieci trakcyjnej		
pojazdy kolejowe		
przewożony ładunek		
środowisko		
bagaż pasażerów		
inne		

1.18 Ubezpieczenie pojazdu drogowego (ubezpieczyciel, numer polisy ubezpieczeniowej);

.....

2. Analiza zebranego materiału dowodowego

2.1 Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:
2.1.1 pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:
.....
2.1.2 świadków:
.....
2.2 Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru (w oparciu o przeprowadzone badania, pomiary):
2.2.1 system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
2.2.2 tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:
.....
2.2.3 urządzenia łączności (radiowej i przewodowej):
.....
2.2.4 pozostałe elementy infrastruktury:
.....
2.2.5 pojazdy kolejowe:
.....
2.3 Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu):
.....
2.4 Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
2.4.1 środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:
.....
2.4.2 wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:
.....
2.4.3 środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:
.....
2.5 Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
2.5.1 czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....
2.5.2 stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:
.....
2.5.3 warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:
.....
2.5.4 przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:
.....
2.6 Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) lub utrzymaniem (MMS):
2.6.1 weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
.....
2.6.2 weryfikację praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:
.....
2.6.3 ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:

.....

3. Ustalenia komisji kolejowej:

3.1 Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów[2)] zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....

.....

3.2 Opis przebiegu wypadku / incydentu[2)] (opis dynamiki wypadku / incydentu[2)]), z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku/ incydentu[2)]:

.....

.....

.....

3.3 Przyczyny wypadku / incydentu[2)]:

3.3.1 Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu[2)]

.....

kategoria: .....

3.3.2 Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu[2)]

.....

3.3.3 Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu[2)]

.....

3.3.4 Przyczyny systemowe wypadku / incydentu[2)]

.....

3.4 Kategoria wypadku / incydentu[2)]: .....

3.5 Zdarzenie było / nie było[2)] znaczącym wypadkiem (w rozumieniu § 3 ust. 20 instrukcji Lr-3).

3.6 Zdarzenie było / nie było[2)] związane z poważną awarią (w rozumieniu § 3 ust. 11 instrukcji Lr-3).

3.7 Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydentu[2)] lub wniosków zapobiegawczych:

.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1 .....

4.2 .....

4.3 .....

4.4 .....

5. Podpisy członków komisji kolejowej:

	Imię i nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący			
Członkowie:			
1.			
2.			
3.			

[1)] Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydentem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

[2)] Niepotrzebne skreślić.

Załącznik nr 8 – Wzór rejestru zdarzeń kolejowych

(strona tytułowa)

REJESTR WYPADKÓW, POWAŻNYCH WYPADKÓW I INCYDENTÓW KOLEJOWYCH
w ..... r.

Data rozpoczęcia: 1 stycznia ..... r.
Data zakończenia: 31 grudnia ..... r.

Lp.	miejsce zdarzenia (stacja, szlak), nr pociągu	data; godz. min.	kategoria	rodzaj taboru – typ i nr pojazdu	skutki zdarzenia			zasadnicza przyczyna zdarzenia	prowadzący dochodzenie	skład komisji kolejowej	data zakończenia dochodzenia	zastosowane środki zaradcze
					zabitych/ rannych	koszty naprawy taboru	inne koszty napraw					

TABELA ZMIAN

Lp.	Decyzja Zarządu PMTLK (podać nr Decyzji/Zarządzenia)	Data zmiany	Zmiana dotyczy (§, ust., pkt., załącznik)	Data i podpis pracownika wprowadzającego zmianę