

Załącznik  
do zarządzenia Nr 18/2012  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 4 czerwca 2012 r.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

**Instrukcja o postępowaniu  
w sprawach poważnych wypadków, wypadków,  
incydentów oraz trudności eksploatacyjnych  
na liniach kolejowych**

**Ir-8**

**Warszawa, 2012 rok**

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r.  
o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.)  
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala  
Biuro Bezpieczeństwa  
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa  
tel. 022 47 328 50  
[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl), e-mail: [ibr@plk-sa.pl](mailto:ibr@plk-sa.pl)

Wszelkie prawa zastrzeżone.  
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja  
w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji,  
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

## Spis treści

<b>ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....</b>	<b>5</b>
§1. Cel i zakres instrukcji.....	5
§2. Znaczenie używanych określeń.....	6
<b>ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU .....</b>	<b>10</b>
§3. Zgłoszenie o zdarzeniu.....	10
§4. Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytorów, po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu .....	11
§5. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia.....	13
§6. Pisemne zawiadomienie i wstępna informacja o zdarzeniu.....	14
§7. Zatajanie zdarzenia .....	15
<b>ROZDZIAŁ III KOMISJA KOLEJOWA.....</b>	<b>15</b>
§8. Zadanie komisji kolejowej.....	15
§9. Organ prowadzący postępowanie .....	15
§10. Skład komisji kolejowej.....	16
§11. Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie zdarzenia .....	17
§12. Kierowanie pracami komisji kolejowej .....	17
§13. Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej .....	18
§14. Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia ....	19
<b>ROZDZIAŁ IV BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA.....</b>	<b>19</b>
§15. Podjęcie prac przez komisję kolejową.....	19
§16. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia.....	20
§17. Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena .....	21
§18. Protokół oględzin miejsca zdarzenia .....	27
§19. Wstępna analiza zdarzenia .....	27
§20. Karta uszkodzowanego .....	28
<b>ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA .....</b>	<b>28</b>
§21. Ustalenia końcowe .....	28
§22. Rodzaje przyczyn .....	29
§23. Wnioski zapobiegawcze .....	30
§24. Ustalenie strat.....	30
§25. Protokół ustaleń końcowych .....	31
§26. Postępowanie w sprawach spornych.....	32
§27. Termin zakończenia postępowania .....	32
<b>ROZDZIAŁ VI CZYNNOSCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA.....</b>	<b>32</b>
§28. Akta postępowania .....	32
§29. Wykonanie wniosków zapobiegawczych .....	34
§30. Informacja o zdarzeniu .....	34
<b>ROZDZIAŁ VII TRUDNOŚCI EKSPLOATACYJNE .....</b>	<b>34</b>
§31. Rodzaje przyczyn .....	34

§32. Zgłoszenie trudności eksploatacyjnej .....	35
§33. Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o trudności eksploatacyjnej .....	35
§34. Badanie trudności eksploatacyjnej.....	36
§35. Ustalenia końcowe.....	37
§36. Ustalenie strat.....	37
<b>ROZDZIAŁ VIII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI.....</b>	<b>38</b>
§37. Rejestracja zdarzeń .....	38
§38. Statystyka zdarzeń .....	38
§39. Wskaźniki bezpieczeństwa .....	39
§40. Raport roczny .....	39
<b>ROZDZIAŁ IX ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM .....</b>	<b>39</b>
§41. Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom .....	39
§42. Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru	40
§43. Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego .....	41
§44. Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom.....	42
<b>ZAŁĄCZNIKI .....</b>	<b>43</b>
Załącznik nr 1 Wykaz adresatów właściwych dla miejsca zdarzenia, których należy zawiadomić pisemnie.....	44
Załącznik nr 2 Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku / wypadku / incydencie na linii kolejowej .....	45
Załącznik nr 3 Wzór wstępnej informacji o zdarzeniach skutkujących ofiarami, znacznymi stratami materialnymi lub zagrożeniem dla środowiska .....	46
Załącznik nr 4 Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej .....	48
Załącznik nr 5 Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu .....	49
Załącznik nr 6 Wzór protokołu oględzin miejsca poważnego wypadku / wypadku / incydentu kolejowego.....	50
Załącznik nr 7 Wzór protokołu oględzin miejsca poważnego wypadku / wypadku / incydentu na przejeździe kolejowym .....	54
Załącznik nr 8 Wzór karty uszkodzonego w poważnym wypadku / wypadku / incydencie .....	57
Załącznik nr 9 Kwalifikacja przyczyn zdarzenia oraz jego kategorie.....	59
I. Kwalifikacja przyczyn poważnego wypadku / wypadku oraz ich kategorie .....	59
II. Kwalifikacja przyczyn incydentu oraz ich kategorie .....	61
III. Kwalifikacja przyczyn trudności eksploatacyjnych oraz ich kategorie .....	63
Załącznik nr 10 Wzór strony tytułowej akt postępowania.....	64
Załącznik nr 11 Wzór rejestru zdarzeń .....	65
Załącznik nr 12 Wzór Rejestru trudności eksploatacyjnych .....	67
Załącznik nr 13 Wzór protokołu ustaleń końcowych .....	68
Załącznik nr 14 Wzór sprawozdania o zdarzeniach.....	72
Załącznik nr 15 Wzór protokołu z wystuchania .....	73
<b>WYKAZ ZMIAN .....</b>	<b>74</b>

## ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

### §1.

#### Cel i zakres instrukcji

1. Celem „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8”, zwanej dalej Instrukcją, jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) i trudności eksploatacyjnej oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie wniosków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe.
2. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach i trudnościach eksploatacyjnych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i trudności eksploatacyjnych oraz zasady dokumentowania prowadzonego postępowania.
3. W sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w ruchu granicznym oraz w ruchu z innym zarządcą infrastruktury, należy przestrzegać postanowień zawartych porozumień i umów.
4. Instrukcja określa także:
  - 1) zasady prowadzenia statystyk i analiz stanu bezpieczeństwa;
  - 2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania zdarzeniom i trudnościom eksploatacyjnym;
  - 3) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
5. Instrukcja obowiązuje:
  - 1) we wszystkich jednostkach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej PKP PLK S.A.;
  - 2) innych przedsiębiorców kolejowych, którzy zostaną zobowiązani do jej stosowania na podstawie „Umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej” (Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych).
6. Instrukcji nie stosuje się dla infrastruktury kolejowej dzierżawionej przez PKP PLK S.A. innym podmiotom gospodarczym.
7. Zasady prowadzenia akcji ratunkowych regulują: Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniu ratowniczym i „Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym” Ir-15 (D-21).
8. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy.
9. Biuro Bezpieczeństwa Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwane dalej Biurem Bezpieczeństwa, jest uprawnione do interpretowania postanowień zawartych w niniejszej Instrukcji.

## §2.

**Znaczenie używanych określeń**

1. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych.
2. **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:
  - 1) kolizje;
  - 2) wykolejenia;
  - 3) zdarzenia na przejazdach;
  - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
  - 5) pożar pojazdu kolejowego.
3. **Poważny wypadek** – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
  - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi;
 lub
  - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą zdarzenie na co najmniej 2 miliony euro,
 mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.
4. **Znaczący wypadek** – określenie stosowane wyłącznie dla celów statystycznych, np. CSI, jest to wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
  - 1) z przynajmniej 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.
 Nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych.
5. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
6. **Trudność eksploatacyjna** – wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem, powodujące utrudnienia, np. przerwę lub ograniczenie w prowadzeniu ruchu kolejowego, nie mające związku z jego bezpieczeństwem.
7. **Kolizja** – jest to zdarzenie obejmujące:

- 1) zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków;
  - 2) najechanie – niezamierzone, dynamiczne:
    - a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
    - b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
    - c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego;
  - 3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
8. **Wykolejenie** – utrata kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
  9. **Zdarzenia na przejazdach** – oznaczają poważne wypadki, wypadki, incydenty na przejazdach z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi lub innych obiektów i elementów tymczasowo znajdujących się na torach kolejowych lub w ich pobliżu, zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów.
  10. **Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** – oznaczają poważne wypadki, wypadki, incydenty, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot.
  11. **Pożar pojazdu kolejowego** – oznacza pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów.
  12. **Pociąg** – jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych, sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym, albo pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
  13. **Zarządca infrastruktury** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową. Funkcję zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.
  14. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.
  15. **Linia kolejowa** – droga kolejowa mająca początek i koniec, wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, wraz z zajętymi pod nie gruntami.
  16. **Posterunek ruchu** – służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.

17. **Posterunek zapowiadawczy** – jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
18. **Stacja** – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpocząć i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
19. **Szlak kolejowy** – część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
20. **Odstęp** – część toru szlakowego między:
- 1) posterunkiem zapowiadawczym i najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicy lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej;
  - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicy;
  - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicy;
  - 4) dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
21. **Bocznicza kolejowa** – droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład boczniczy kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane.
22. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
23. **Baza pomiarowa pojazdu kolejowego** – dla wagonu dwuosiowego to rozstaw osi, dla pojazdu kolejowego z wózkami to rozstaw czopów skrótu wózków, dla wózka to rozstaw skrajnych osi.
24. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem własnym.
25. **Poszkodowany** – osoba, która w wyniku zdarzenia poniosła śmierć na miejscu, zmarła w wyniku odniesionych obrażeń ciała albo doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
26. **Ofiary w ludziach** – zabici lub ciężko ranni w poważnym wypadku albo ciężko ranni w wypadku.
27. **Zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub w jego wyniku doznała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia wypadku (z wyłączeniem samobójstwa).
28. **Ciężko ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku, wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała, lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo.
29. **Ranny** – osoba, która w wyniku zdarzenia doznała obrażeń ciała niewymagających hospitalizacji powyżej 24 godzin – niezaliczana do ofiar zdarzenia.



30. **Pasażer** – każda osoba, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywająca podróż koleją; do celów statystyki zdarzeń uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść do lub wysiąść z pociągu będącego w ruchu.
31. **Pracownicy łącznie z personelem podwykonawców** – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie zdarzenia znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury.
32. **Użytkownik przejazdu kolejowego** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowego lub przejścia dla pieszych, w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.
33. **Osoba nieuprawniona** – każda osoba przebywająca na terenie kolei w przypadku, której obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.
34. **Inne osoby** – oznaczają wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane jako „pasażerowie”, „pracownicy łącznie z personelem podwykonawców”, „użytkownicy przejazdu kolejowego” lub „osoby nieuprawnione”.
35. **Samobójstwo** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i kwalifikowany przez właściwy organ.
36. **Straty** – koszty związane ze zdarzeniem kolejowym lub trudnością eksploatacyjną.
37. **Komisja kolejowa** – zespół osób wyznaczonych przez dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. i kierowników jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu. Celem działania tego zespołu jest zbadanie okoliczności i przyczyn zdarzenia, ustalenie wniosków zapobiegawczych i wskazanie środków zaradczych.
38. **Kierujący akcją ratunkową** – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków zdarzenia.
39. **Dyspozytor** – pracownik bieżącego nadzoru zarządcy infrastruktury, regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego obszaru linii kolejowej lub właściwy pracownik innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu.
40. **Przerwa w ruchu pociągów** – brak możliwości jazdy pociągów do jednej z sąsiednich stacji przez co najmniej 30 minut.
41. **Ograniczenie ruchu** – zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji, związane ze zdarzeniem, trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów.
42. **Dyżurny ruchu** – pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach).

43. **System zarządzania bezpieczeństwem** – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
44. **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** – informacje statystyczne odnoszące się do znaczących wypadków, wypadków i incydentów kolejowych, ich skutków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.
45. **Regulamin RID** - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.
46. **Załącznik 2 do SMGS** - Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS).
47. **Inspektorat bezpieczeństwa ruchu kolejowego** – zamiejscowe stanowisko wchodzące w skład Biura Bezpieczeństwa.

## ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

### §3.

#### Zgłoszenie o zdarzeniu

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 obowiązany jest zgłosić zdarzenie niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury lub dyspozytorowi, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.
3. Pracownik kolejowy jest zobowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.
4. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierownik pociągu lub maszynista zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury.
5. Dyżurny ruchu jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić o zdarzeniu najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności.
6. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury stacji obsługującej bocznice ma obowiązek zarejestrowania w dzienniku telefonicznym (R-138) zgłoszenie użytkownika bocznic kolejowej o zdarzeniu zaistniałym na bocznic.
7. Kierujący robotami na nowobudowanych liniach, torach, obiektach i urządzeniach nieoddanych do eksploatacji na obszarze zarządzanym przez PKP PLK S.A., powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury najbliższego posterunku ruchu o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego na terenie wykonywania robót.
8. Zgłaszając zdarzenie należy podać: miejsce, czas, opis zdarzenia i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

**§4.****Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytorów, po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu**

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie zdarzenia, powinien:
  - 1) wezwać Pogotowie Ratunkowe, jeżeli w wyniku zdarzenia są poszkodowani;
  - 2) wezwać Państwową Straż Pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
    - a) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
    - b) pożaru lub wybuchu,
    - c) zaważenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
    - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
    - e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania;
  - 3) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi liniowemu, swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz jednostce Straży Ochrony Kolei;
  - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi zakładowemu;
  - 5) zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
  - 6) powiadomić drużyny pociągowe o przyczynie postoju i przewidywanym czasie postoju,
  - 7) żądać od właściwego dyspozytora, stosownie do potrzeb:
    - a) wezwania pociągu ratownictwa technicznego,
    - b) wezwania pomocy dla ambulansu pocztowego,
    - c) powiadomienia Policji,
    - d) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej,
    - e) powiadomienia dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
2. Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych, któremu zgłoszono zdarzenie jest zobowiązany:
  - 1) dokonać czynności, o których mowa w ust 1 pkt 1-3 oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność;
  - 2) zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu, dyspozytorowi wyższego szczebla oraz właściwemu terytorialnie dyspozytorowi straży ochrony kolei;
  - 3) wezwać stosownie do potrzeb i sytuacji jednostki ratownictwa technicznego;
  - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
  - 5) powiadomić członków komisji kolejowej, właściwej dla okoliczności i skutków wypadku, o konieczności przybycia na miejsce zdarzenia;

- 6) zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie Komendzie Policji, jednostce Żandarmerii Wojskowej, jeżeli zachodzi taka konieczność, oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla;
  - 7) 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;
  - 8) powiadomić Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska;
  - 9) powiadomić:
    - a) jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy,
    - b) przedstawiciela przewoźnika lub drużyny trakcyjnej, o udziale w zdarzeniu ich pojazdu kolejowego,
    - c) najbliższą placówkę pocztową operatora publicznego, jeżeli pracownicy pocztowi pełniący służbę w pojeździe kolejowym (pocztowym) zostali poszkodowani w zdarzeniu, albo zostały uszkodzone w zdarzeniu przesyłki pocztowe,
    - d) najbliższy urząd celny, jeżeli pracownicy celni, wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym zostali poszkodowani w zdarzeniu lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocłeniu.
3. Dyspozytor Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, któremu zgłoszono zdarzenie jest zobowiązany:
- 1) powiadomić o zdarzeniu właściwy terenowo inspektorat bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - 2) powiadomić odpowiednie terytorialnie Centra Zarządzania Kryzysowego administracji państwowej i samorządowej;
  - 3) powiadomić o zdarzeniu Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, w przypadku zagrożenia środowiska;
  - 4) powiadomić o zdarzeniu oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego, właściwy dla miejsca zdarzenia;
  - 5) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych, powiadomić o zdarzeniu Wojewodę oraz Komendanta Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej, podając:
    - a) miejsce zdarzenia,
    - b) nazwę towaru niebezpiecznego (według nazwy w liście przewozowym) lub inne informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego,
    - c) rodzaj i wielkość opakowania,
    - d) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
    - e) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,

- f) nazwisko i numer telefonu;
- 6) w przypadku zagrożenia radiacyjnego powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki i Wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:
    - a) miejsce zdarzenia,
    - b) nazwę substancji promieniotwórczej (według nazwy w liście przewozowym) lub inne informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej,
    - c) rodzaj i wielkość opakowania,
    - d) rodzaj uszkodzenia,
    - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
    - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
    - g) nazwisko i numer telefonu;
  - 7) jeżeli zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala, po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratunkową oraz po uzgodnieniu z zainteresowanymi przewoźnikami kolejowymi, 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.
4. Dyspozytor Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, któremu zgłoszono zdarzenie, jest zobowiązany niezwłocznie powiadomić o nim Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz dyrektora Biura Bezpieczeństwa.

## **§5.**

### **Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia**

1. Powiadomiony o zdarzeniu naczelnik sekcji eksploatacji zarządcy infrastruktury lub wyznaczony przez niego pracownik, niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia naczelnika sekcji eksploatacji lub wyznaczonego przez niego pracownika, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu, kierujący pojazdem kolejowym powinien:
  - 1) przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry). Jeżeli ruch nie może się odbywać, należy osłonić przeszkodę, a dla zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm”;
  - 2) udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w wagonach;
  - 3) zapobiec powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru;
  - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia;
  - 5) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże pasażerów.
3. Naczelnik sekcji eksploatacji lub osoba przez niego wyznaczona, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową, obejmuje kierownictwo, a także:

- 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu;
  - 2) sprawdza wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej Instrukcji, a 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 osoby wymienione w ust 2, zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów;
  - 5) zabezpiecza dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury, stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia;
  - 6) współpracuje z przedstawicielami przewoźników w zakresie organizacji przewozu pasażerów lub ładunku.
4. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
- 1) niezwłocznie – jeżeli jest to niezbędne dla udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
  - 2) po uprzednim opisanie stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej – dla pozostałych przypadków.

## **§6.**

### **Pisemne zawiadomienie i wstępna informacja o zdarzeniu**

1. Naczelnik sekcji eksploatacji lub osoba przez niego upoważniona obowiązany jest zawiadomić pisemnie o zdarzeniu adresatów określonych w Załączniku nr 1, przy czym treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
2. Zawiadomienie o zdarzeniu, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2, powinno być przekazane niezwłocznie, nie później jednak niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia, przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, faksu, telegraficznie lub listownie priorytetem.
3. 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; powyższy sposób należy zastosować w przypadku zmiany zdarzenia na samobójstwo zgłoszone odrębnym trybem przez właściwy organ, powiadamiając zainteresowanych.
4. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, należy dodatkowo, poza zawiadomieniem o zdarzeniu, sporządzić raport wg kryteriów określonych w Regulaminie RID i Załączniku 2 SMGS i przekazać go do władzy właściwej. Raport ten sporządza doradca ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych wskazany przez przewodniczącego komisji kolejowej.

5. Jeżeli zdarzenie, które zaistniało na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A., wymaga szybkich i koniecznych decyzji (z uwagi na zasięg, skutki osobowe i materialne lub rezerwans społeczny), przedstawiciel Zakładu Linii Kolejowych po przybyciu na miejsce zdarzenia i zapoznaniu się z okolicznościami oraz skutkami, niezwłocznie:
  - 1) sporządza wstępną informację wg wzoru określonego w Załączniku nr 3;
  - 2) przesyła wstępną informację za pomocą dostępnych środków łączności dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa.

## **§7.**

### **Zatajenie zdarzenia**

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który powziął wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia zobowiązany jest:
  - 1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej Instrukcji;
  - 2) powołać odpowiednią do okoliczności i skutków zdarzenia komisję kolejową;
  - 3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

## **ROZDZIAŁ III**

### **KOMISJA KOLEJOWA**

## **§8.**

### **Zadanie komisji kolejowej**

1. Postępowanie w sprawach zdarzeń prowadzi komisja kolejowa, której zadaniem jest ustalenie:
  - 1) okoliczności zdarzenia;
  - 2) przyczyny zdarzenia;
  - 3) wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia 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.

## **§9.**

### **Organ prowadzący postępowanie**

1. W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia postępowanie prowadzi:
  - 1) komisja miejscowa - w sprawach zdarzeń powstałych podczas wykonywania prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechaniu pociągu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania z pociągu;
  - 2) komisja zakładowa - w sprawach pozostałych zdarzeń.

2. Przy Ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.
3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory.
4. Komisja miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji zakładowej, do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.
5. Komisja zakładowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.
6. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych sprawuje nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe.

## **§10.**

### **Skład komisji kolejowej**

1. Skład komisji miejscowej oraz zakładowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu.
2. W pracach komisji kolejowych powołanych na okoliczność zdarzenia związanego z przewozem towarów niebezpiecznych biorą udział uprawnieni doradcy ds. bezpieczeństwa przewozów koleją towarów niebezpiecznych zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.
3. W przypadku zdarzenia związanego z powstaniem pożaru lub wybuchem, w pracach komisji kolejowych dodatkowo biorą udział: inspektor lub specjalista ds. ochrony przeciwpożarowej właściwego dla miejsca zdarzenia Zakładu Linii Kolejowych oraz przewoźnika.
4. Do komisji miejscowej i zakładowej należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym. Prezes PKP PLK S.A. oraz kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym mogą określić wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji kolejowych oraz sposób ich uzyskiwania.
5. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych oraz kierownicy innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym:
  - 1) pisemnie informują wyznaczonych pracowników o powołaniu ich do udziału w pracach komisji kolejowych;
  - 2) wydają powołanym pracownikom stosowne upoważnienia, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 4, ważne na czas udziału w pracach komisji kolejowej, które powinni posiadać podczas prac w komisji.
6. Wykaz osób powołanych pisemnie, przez kierownika jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, do udziału w pracach komisji miejscowej oraz zakładowej (ich nazwiska, imiona, adresy zamieszkania oraz numery telefonów) powinni posiadać dyspozytorzy Zakładu Linii Kolejowych, Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kole-



jomym i właściwe terenowo inspektoraty bezpieczeństwa Biura Bezpieczeństwa oraz Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

7. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych powinien organizować szkolenia dla członków komisji kolejowych.

## **§11.**

### **Wyznaczanie składu komisji kolejowej do postępowania w sprawie zdarzenia**

1. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych oraz kierownicy innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwi dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu, zapewniają skład komisji kolejowej, w oparciu o opracowane do tego celu plany dyżurów członków komisji kolejowych oraz niezwłoczny ich wyjazd do miejsca zdarzenia, nie później niż 60 minut od momentu powiadomienia.
2. Dyspozytorzy po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu, powiadamiają o nim członków komisji kolejowej właściwej dla miejsca zdarzenia.
3. Przewodniczący komisji miejscowej lub zakładowej może włączyć do składu komisji kolejowej osobę spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
4. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji kolejowej, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.
5. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu, nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia.

## **§12.**

### **Kierowanie pracami komisji kolejowej**

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.
2. Przewodniczącego komisji miejscowej oraz zakładowej powołuje pisemnie kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, właściwej dla miejsca zdarzenia, spośród składu komisji kolejowej, o którym mowa w §10 ust 1, z zastrzeżeniem §12 ust 3.
3. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może, dla każdego rodzaju zdarzenia, wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej miejscowej oraz zakładowej, członka stałego lub doraźnego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
4. W przypadku:
  - 1) gdy komisja kolejowa nie może w sposób jednoznaczny ustalić przyczyny zdarzenia albo ujawnione zostały nowe okoliczności wpływające na zmianę kwalifikacji tego zdarzenia, nadzorujący postępowanie Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wyznacza inny skład komisji kolejowej. Przekazanie przewodniczenia komisji kolejowej odbywa się protokołarnie;

- 2) gdy zachodzi uzasadniona potrzeba dalszego prowadzenia postępowania przez komisję kolejową wyższego szczebla, przewodniczący komisji miejscowej zgłasza pisemnie kierownikowi właściwej jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury kolejowej konieczność zmiany rodzaju komisji oraz powiadamia o tym Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- 3) niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej, w trakcie prowadzenia postępowania, zmiana składu komisji następuje w drodze decyzji podjętej przez zwierzchnika osoby dotychczas uczestniczącej w pracach komisji.

Zmiana, powinna być zgłoszona komisji kolejowej i zainteresowanym jednostkom organizacyjnym oraz udokumentowana w aktach postępowania.

5. O przebiegu prac komisji kolejowej, informacji udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

### **§13.**

#### **Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej**

1. Komisja kolejowa ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny zdarzenia, określa szacunkowo rozmiary strat z tytułu zdarzenia oraz wnioski zapobiegające powstaniu podobnego zdarzenia w przyszłości.
2. Komisja kolejowa ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia może w szczególności:
  - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
  - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wyciągi i odpisy, do akt postępowania;
  - 3) wysłuchiwać protokolarnie osoby mające związek ze sprawami objętymi postępowaniem, stosując Załącznik nr 15;
  - 4) przeprowadzać lub żądać przeprowadzenia konfrontacji, wizji lokalnych lub ekspertyz;
  - 5) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania i przygotowaniu oraz dostarczeniu potrzebnych materiałów i ekspertyz;
  - 6) wnioskować o powierzenie pracownikowi kolejowemu związanemu ze zdarzeniem innej pracy, niż dotychczas wykonywana, w przypadku stwierdzenia niewywiązywania się z dotychczasowych obowiązków pracowniczych.
3. Komisja kolejowa jest obowiązana dokonać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych, przyrządami posiadającymi ważne świadectwo wzorcowania.
4. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokoły podpisane przez przeprowadzających te czynności.
5. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności, należy odnotować w protokole.

6. Osoby wysłuchiwane podpisują protokół z wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień, na każdej stronie protokołu.
7. Komisja kolejowa może wnioskować wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań, przy czym:
  - 1) wykonanie ekspertyzy na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do obiektu podlegającego ekspertyzie lub zarządca infrastruktury kolejowej w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych, budowli kolejowych i urządzeń kolejowych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
  - 2) ekspertyzę wykonują jednostki badawcze określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 103 poz. 1090 z późn. zm.).
8. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.

#### **§14.**

##### **Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia**

1. Komisja kolejowa zobowiązana jest do współpracy z:
  - 1) kierującym akcją ratunkową – w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych;
  - 2) Policją i Prokuraturą – w zakresie zbierania materiałów dowodowych;
  - 3) Przewodniczącym i członkami stałymi Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Urzędem Transportu Kolejowego – w zakresie prowadzenia postępowania.
2. Komisja kolejowa, w razie potrzeby, zwraca się do Straży Ochrony Kolei, Policji lub jednostek służby zdrowia o pomoc w przeprowadzeniu badań ustalających stan trzeźwości osób związanych ze zdarzeniem albo weryfikujących podejrzenie zażycia przez te osoby środków odurzających.
3. Komisja kolejowa jest zobowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty Policji, Prokuraturze oraz sądom z tym, że w razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy.

#### **ROZDZIAŁ IV**

##### **BADANIA OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYŃ ZDARZENIA**

#### **§15.**

##### **Podjęcie prac przez komisję kolejową**

1. Wyznaczona komisja kolejowa powinna niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia, w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.

2. Rodzaj i zakres badań, po przedstawieniu wniosków przez członków komisji kolejowej, oraz zadania dla poszczególnych członków komisji, określa przewodniczący.
3. Komisja kolejowa powinna niezwłocznie wykonać możliwie największą ilość badań na miejscu zaistnienia zdarzenia.
4. Kierownik jednostki organizacyjnej, na terenie której odbywa się praca komisji kolejowej, jest zobowiązany udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

## **§16.**

### **Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia**

1. Na miejscu zdarzenia, w zależności od potrzeb, komisja kolejowa dokonuje:
  - 1) oceny strat powstałych wskutek zdarzenia oraz ustalenia liczby osób poszkodowanych;
  - 2) oceny ogólnej stanu psychicznego i fizycznego pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
  - 3) sprawdzenia kwalifikacji pracowników, którzy mieli związek z powstaniem zdarzenia;
  - 4) czynności związanych z badaniami stanu trzeźwości osób, które mogły przyczynić się do powstania zdarzenia;
  - 5) opisu miejsca zdarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem oraz stanu i położenia pojazdów kolejowych po zdarzeniu, a także stanu połączenia pojazdów;
  - 6) ustalenia – przy zdarzeniach na przejazdach kolejowych:
    - a) czy przejazd kolejowy był należyście zabezpieczony oraz osygnalizowany od strony toru i od strony drogi,
    - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
    - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i była obecna na stanowisku pracy w miejscu wyznaczonym regulaminem,
    - d) stanu widoczności pojazdu kolejowego z drogi i z posterunku obsługi przejazdu,
    - e) warunków obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
    - f) stanu nawierzchni drogi, dojazdów do przejazdu w poziomie szyn i nawierzchni na przejeździe,
    - g) widoczności czoła pojazdu kolejowego, mierzonej z wysokości 1÷1,2 m nad osią pasa ruchu drogi;
  - 7) sprawdzenia zapisów w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu. Dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;

- 8) odczytania zapisów urządzeń rejestrujących, przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji. W szczególności należy dokonać odczytów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, rejestrujących: stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
  - 9) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, ich widzialności, jak również stanu osygnalizowania pojazdów kolejowych;
  - 10) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, prawidłowości działania blokady liniowej, systemu hamowania pojazdów kolejowych, urządzeń łączności, w szczególności radiołączności pociągowej;
  - 11) badania stanu nawierzchni kolejowej w stanie statycznym i pod obciążeniem odpowiadającym obciążeniu w chwili zdarzenia, przy czym oceny takiej dokonuje się w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ zdarzeniu, w chwili zdarzenia oraz drogi przebiegu pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia;
  - 12) pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
  - 13) określenia rodzaju przesyłki, sposobu jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcy przesyłki oraz ewentualnej obecności konwojenta w przypadku przewozu towarów;
  - 14) określenia warunków atmosferycznych panujących w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa może żądać od przewoźnika przedstawienia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu, którego wzór stanowi Załącznik nr 5.
  3. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin.

## **§17.**

### **Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena**

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
  - 1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości pracownika w czasie pracy, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie. Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, mających związek z powstałym zdarzeniem. Komisja kolejowa ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy mogli przyczynić się do spowodowania zdarzenia, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kole-

owych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania;

2) ustalenia zapisów:

- a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
- b) w wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
- c) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych),
- d) urządzeń rejestrujących stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym i czynności dyżurnego ruchu.

Dokumenty istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć do celów postępowania.

- 3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu, stanu i widzialności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowania pociągów;
- 4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
- 5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbł, shp, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej.

W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji kolejowej zarządza badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary. Szczegółowy zakres czynności i urządzeń podlegających badaniu określono w „Wytucznych badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym”;

- 6) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
- 7) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja kolejowa sporządza protokół według wzoru stanowiącego Załącznik nr 5;

- 8) badania nawierzchni, podtorza i podłoża, w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrojazdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki, stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- 9) 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 co 2,5 m na łukach o promieniu  $R \leq 300$  m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
- 10) 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 2,5 m na łukach o promieniu  $R \leq 300$  m, oraz na bazie pomiarowej wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego;
- 11) pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m;
- 12) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
  - a) bezstykowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, temperatury powietrza i szyn, 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;
- 13) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
  - a) opisanie 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, podrojazdnic,
  - c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz odpowiednich badań technicznych określonych w „Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów” odnoszących się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
  - d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o promieniu  $R \leq 300$  m oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego, o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej;
- 14) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego;

Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary powinny odbywać się w trzech miejscach:

- a) na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych, w tym: wysokość, grubość i stromość obrzeża; wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu mate-

riału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,

- b) na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszania i usprężynowania,
- c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia.

Zakres pomiarów powinien być zgodny z „Instrukcją pomiarów geometrycznych zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych” i Dokumentacją systemu utrzymania a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów 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.

15) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w „Instrukcji o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych” i „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych”:

a) wstępnie na miejscu zdarzenia:

- ustalenia terminu i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
- ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciągowego, 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 przyrządowanie 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;

16) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach, pomiaru odległości zderzaków, wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych, od główki szyny, uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;



- 17) pomiaru rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół pojazdu na szynę;
- 18) 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;
- 19) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skrzywienia wagonów;
- 20) ustalenia:
  - a) czy przejazd kolejowy był należyście zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,
  - b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
  - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku pracy, w miejscu wyznaczonym regulaminem,
  - d) czy jest zachowana widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym,
  - e) stanu jezdnii, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn;
- 21) 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;
- 22) 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 czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;
- 23) określenia warunków atmosferycznych panujących w czasie zdarzenia;
- 24) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek zdarzenia (pożaru);
- 25) odczytania rozmów z urządzeń rejestrujących oraz sporządzenia protokołu z zarejestrowanych rozmów;
- 26) w przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym:
  - a) określenia, czy ciśnieniowe urządzenia transportowe odpowiadają określonym w Regulaminie RID wymaganiom technicznym,
  - b) sprawdzenia prawidłowości stosownego 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 w stosunku do towaru,

- e) wizualnej oceny stanu technicznego opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,
  - f) sprawdzenia dokumentacji wymaganej przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych.
2. 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 wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.
  3. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje, wskazany przez przewodniczącego komisji kolejowej, pracownik podmiotu gospodarczego użytkującego pojazd kolejowy, posiadający określone kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie w przypadku rejestratora elektronicznego.
  4. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury zobowiązany jest, przy udziale komisji kolejowej, sporządzić szkic miejsca zdarzenia.
  5. Na szkicu, o którym mowa w ust. 4, należy wskazać (z podaniem kilometrażu) dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
  6. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji kolejowej.
  7. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze, itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu), należy sporządzić zdjęcie fotograficzne, szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
  8. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić zdjęcie fotograficzne, 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 wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast o średnicy 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej liczby nitek zamiast parzystej, 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.
  9. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po zdarzeniu badań budowlanych i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w zakresie

określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury lub przewoźnika, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

10. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 9, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

## **§18.**

### **Protokół oględzin miejsca zdarzenia**

1. Komisja kolejowa, która pierwsza przybyła na miejsce zdarzenia i dokonała oględzin oraz badań sporządza „Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku, incydentu kolejowego” według wzoru stanowiącego Załącznik nr 6 lub „Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, wypadku, incydentu na przejeździe kolejowym” według wzoru stanowiącego Załącznik nr 7.
2. Komisja kolejowa właściwa dla zdarzenia sporządza pisemną ocenę wykonanych badań.
3. Jeżeli komisja kolejowa nie mogła ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej powinna wpisać „Przyczyna ustalana”.
4. W protokole należy odnotować obecność osób, nie będących członkami komisji kolejowej, biorących udział w oględzinach miejsca zdarzenia.
5. Kopię protokołu oględzin miejsca zdarzenia otrzymują:
  - 1) członkowie komisji kolejowej;
  - 2) właściwy terenowo inspektorat bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - 3) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego - na żądanie.

## **§19.**

### **Wstępna analiza zdarzenia**

1. Komisja kolejowa na podstawie zebranego w wyniku oględzin i badań na miejscu zdarzenia materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i ustala protokolarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:
  - 1) plan wysłuchań pracowników, łącznie z personelem podwykonawców, pasażerów mających związek ze zdarzeniem lub osób nieuprawnionych, mających wiadomości o zdarzeniu;
  - 2) formułuje wstępną hipotezę przyczyn zdarzenia, wskazując ewentualne przyczyny, które należy wykluczyć;
  - 3) plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza miejscem zdarzenia.
2. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób, w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonania innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

3. W razie potrzeby komisja kolejowa powinna dokonać:
  - 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu zdarzenia, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie, przy czym:
    - a) wizję lokalną należy przeprowadzać w warunkach podobnych do tych, w których powstało zdarzenie, uwzględniając porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych, itp.;
    - b) przy przeprowadzaniu wizji lokalnej, oględzinach urządzeń oraz przeprowadzaniu niektórych prób, zaleca się używać kamerę lub aparat fotograficzny;
  - 2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyjaśnienia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji osób, które mają wykonywać te czynności.
4. Z wykonanych czynności, o których mowa w ust. 3, powinien być sporządzony protokół, ustalający wynik wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski dotyczące wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

## **§20.**

### **Karta poszkodowanego**

1. Dla każdej osoby poszkodowanej w zdarzeniu należy sporządzić „Kartę poszkodowanego w poważnym wypadku/wypadku/incydencie”, której wzór stanowi Załącznik nr 8.
2. Kartę poszkodowanego w poważnym wypadku/wypadku/incydencie obowiązany jest wypełnić i przesłać komisji kolejowej, w celu dołączenia do akt postępowania:
  - 1) przedstawiciel przewoźnika właściwego dla miejsca zdarzenia:
    - a) dla poszkodowanego pasażera, znajdującego się w pojeździe kolejowym przeznaczonym do przewozu osób,
    - b) dla pasażera poszkodowanego podczas wskakiwania, wyskakiwania, wypadnięcia, wsiadania lub wysiadania z pojazdu kolejowego;
  - 2) przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia – dla pozostałych poszkodowanych.

## **ROZDZIAŁ V**

### **USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA**

## **§21.**

### **Ustalenia końcowe**

1. Po zakończeniu postępowania, komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej ustalając:
  - 1) przyczyny zdarzenia;
  - 2) końcową kwalifikację przyczyn zdarzenia;
  - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz kategorię określają tabele I i II Załącznika nr 9.

## §22.

### Rodzaje przyczyn

1. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny zdarzenia, w tym:
  - 1) przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia;
  - 2) przyczyny bezpośrednie - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia;
  - 3) przyczyny pośrednie - pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
  - 4) przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych i systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
2. Podczas ustalania przyczyn zdarzenia należy uwzględnić w szczególności:
  - 1) nieprawidłowości 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 niezajomości, 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 i wyskakiwanie z niego);
  - 10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów kolejowych i innych osób, np. chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi na przejeździe, itp.;
  - 11) uchybienia w zakresie nieprawidłowego załadunku, niewłaściwego opakowania lub umocowania ładunku;
  - 12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
  - 13) zła wola (zamachy, napady, złośliwe występkę, zabójstwa oraz samobójstwa);
  - 14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry, itp.);
  - 15) nagły zgon.

### **§23.**

#### **Wnioski zapobiegawcze**

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 21 i § 22, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu wykluczenie lub ograniczenie możliwości powstawania w przyszłości przyczyn, które doprowadziły do zdarzenia.
2. Wnioski zapobiegawcze, w zależności od ustaleń komisji kolejowej, należy sformułować w zakresie:
  - 1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych;
  - 2) zmian w systemie organizacji pracy;
  - 3) zmian systemu nadzoru lub intensyfikacji nadzoru;
  - 4) zmian systemu szkoleń;
  - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem;
  - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia;
  - 7) usunięcia nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach;
  - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej;
  - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych;
  - 10) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych;
  - 11) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.
3. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych lub dyrektor Biura Bezpieczeństwa, na podstawie analizy aktu postępowania, może podjąć decyzję o rozszerzeniu zastosowania wniosków zapobiegawczych.

### **§24.**

#### **Ustalenie strat**

1. Komisja kolejowa, na podstawie dostarczonych dokumentów, rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
  - 1) kosztów akcji ratunkowej;
  - 2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej;
  - 3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych;
  - 4) rekompensat w przypadku osób poszkodowanych;
  - 5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności osób, które poniosły straty w zdarzeniu;
  - 6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu;
  - 7) rekompensat za szkody dla środowiska;
  - 8) kosztów opóźnień, zakłóceń, objazdów i kosztów komunikacji zastępczej, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych i utraty przyszłych przychodów;

- 9) kosztu postępowania.
2. Od kosztów należy odjąć ubezpieczenie lub rekompensatę uzyskaną – lub uznaną za taką, która może być uzyskana – od stron trzecich, takich jak właściciele pojazdów drogowych uczestniczących w zdarzeniach na przejazdach kolejowych.
  3. Rekompensata z polisy ubezpieczeniowej przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury nie może być odjęta od kosztów.
  4. Kolejowe jednostki organizacyjne są zobowiązane do przedstawienia, w ciągu 15 dni po dniu zdarzenia, dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość poniesionych strat związanych ze zdarzeniem.
  5. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w zdarzeniu straty.
  6. Ostateczne ustalenie powstałych strat i odpowiedzialności za nie określa zespół powołany przez PKP PLK S.A., w skład którego wchodzi przedstawiciele właściwego terytorialnie Zakładu Linii Kolejowych oraz upoważnieni przedstawiciele innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i okoliczności zdarzenia lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałym zdarzeniem. Do zespołu mogą być powołani członkowie komisji kolejowej.
  7. Podstawę prac zespołu, o którym mowa w ust. 6, stanowi protokół ustaleń końcowych.
  8. Roszczeń z tytułu zdarzeń niezawinionych przez PKP PLK S.A., zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

## **§25.**

### **Protokół ustaleń końcowych**

1. Po ustaleniu wyników postępowania, komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór stanowi Załącznik nr 13.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, odnotowując datę złożenia podpisu, przy czym numer protokołu nadaje przewodniczący komisji.
3. Komisja kolejowa przekazuje kopię protokołu ustaleń końcowych:
  - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania zaleceń i wniosków zapobiegawczych - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
  - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego oraz właściwemu terenowo inspektoratowi bezpieczeństwa ruchu kolejowego - w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
  - 3) właściwym miejscowo: Komendzie Miejskiej albo Komendzie Powiatowej lub Komendzie Rejonowej Policji oraz Prokuraturze Rejonowej.

## **§26.**

### **Postępowanie w sprawach spornych**

1. Członek komisji kolejowej, który ma zastrzeżenia do przebiegu postępowania, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji wyników badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia, ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska przewodniczącemu komisji.
2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie postępowania lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu postępowania, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.
3. Komisja kolejowa niezwłocznie, w pełnym składzie, rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.
4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyny zdarzenia, przewodniczący komisji kolejowej informuje pisemnie o tym Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

## **§27.**

### **Termin zakończenia postępowania**

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, w razie konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na piśmenny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może przedłużyć termin zakończenia postępowania, nie dłużej jednak niż o 5 miesięcy.
4. O przedłużeniu terminu zakończenia postępowania przewodniczący komisji kolejowej obowiązany jest powiadomić właściwy terenowo inspektorat bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

## **ROZDZIAŁ VI CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA**

## **§28.**

### **Akta postępowania**

1. Akta postępowania powinny zawierać:
  - 1) zawiadomienie o zdarzeniu (Załącznik nr 2);
  - 2) protokół oględzin miejsca zdarzenia (Załącznik nr 6 albo Załącznik nr 7);
  - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
  - 4) opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru;



- 5) protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu (Załącznik nr 5), dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz;
  - 6) plany działań komisji kolejowej;
  - 7) karty badania uszkodzonych w zdarzeniu (Załącznik nr 8);
  - 8) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej, itp.);
  - 9) wyciąg z dokumentów: z dzienników ruchu, z książek ostrzeżeń doraźnych, z książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów, itp.;
  - 10) odpis metryki przejazdu;
  - 11) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych;
  - 12) 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);
  - 13) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób (Załącznik nr 15);
  - 14) „Protokół ustaleń końcowych” (Załącznik nr 13);
  - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie informację o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu.
2. Do akt postępowania powinno załączać się tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
  3. Po zakończeniu postępowania zgromadzone materiały należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
    - 1) akta powinny być zszyte, zawierać spis treści i posiadać stronę tytułową wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 10;
    - 2) akta o dużej objętości należy zszyć w tomy oznaczone kolejną numeracją, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby;
    - 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej właściwego szczebla, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu.
  4. W przypadku konieczności przesłania akt postępowania do innej komórki organizacyjnej PKP PLK S.A., jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu w sprawie zdarzenia lub organom ścigania i sądowniczym, przesyłający powinien uprzednio pozostawić u siebie uwierzytelniony odpis „Protokołu ustaleń końcowych” z odnotowaną datą przesłania akt i wskazaniem adresata.

## **§29.**

### **Wykonanie wniosków zapobiegawczych**

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
  - 1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
  - 2) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję kolejową „Protokołu ustaleń końcowych” – dla pozostałych przypadków.
2. Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego czasu, niż określony w ust. 1 pkt 2, to w ciągu 14 dni dyrektor Zakładu Linii Kolejowych lub kierownik jednostki organizacyjnej innego przedsiębiorstwa kolejowego winien wydać decyzję o wyznaczeniu nowego terminu ich realizacji.
3. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych oraz kierownicy jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych odpowiadają za realizację wniosków zapobiegawczych.

## **§30.**

### **Informacja o zdarzeniu**

1. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych opracowuje pisemną informację o wybranych zdarzeniach i przedstawia pracownikom w sposób przyjęty w zakładzie pracy.
2. Na pouczeniach okresowych należy przedstawiać pracownikom informację o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie własnego zakładu, jak również na sieci PKP PLK S.A. na podstawie otrzymanych informacji o zdarzeniach. Informacja ta winna zawierać analizę przebiegu i przyczyn zdarzeń, podjęte wnioski zapobiegawcze oraz sposób ich realizacji.

## **ROZDZIAŁ VII**

### **TRUDNOŚCI EKSPLOATACYJNE**

## **§31.**

### **Rodzaje przyczyn**

1. Przyczyny trudności eksploatacyjnych:
  - 1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych;
  - 2) kradzież, uszkodzenie lub wadliwe działanie elementów infrastruktury kolejowej;
  - 3) uszkodzenie pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich wyłączenia lub wymianę;
  - 4) pożar w pojazdach kolejowych i na obszarach kolejowych;
  - 5) napady na: ludzi, tabor, budowle i urządzenia;
  - 6) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, np. obrzucenie pociągu kamieniami, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym oraz ingerencja w te urządzenia;
  - 7) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi takimi, jak: powódź, huragany, intensywne opady, itp., które spowodowały przerwę lub ograniczenie w ruchu.

2. Szczegółową klasyfikację przyczyn trudności eksploatacyjnych i ich kategorii zawiera tabela III Załącznika nr 9.

### **§32.**

#### **Zgłoszenie trudności eksploatacyjnej**

1. Pracownik kolejowy, który zauważył trudność eksploatacyjną powinien:
  - 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń, wynikających z zauważonej trudności;
  - 2) niezwłocznie zgłosić zauważoną trudność dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury najbliższego posterunku ruchu, a jeśli jest to niemożliwe, innemu pracownikowi posterunku technicznego zarządcy infrastruktury, który powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu treść otrzymanego zgłoszenia.
2. Zgłaszający trudność eksploatacyjną powinien podać miejsce, czas, rodzaj trudności, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

### **§33.**

#### **Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o trudności eksploatacyjnej**

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o trudności eksploatacyjnej jest obowiązany:
  - 1) wezwać bezpośrednio lub za pośrednictwem dyspozytora zakładowego Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję, Straż Ochrony Kolei oraz inne służby ratowniczo-techniczne, w zależności od potrzeb i okoliczności zaistniałej trudności eksploatacyjnej;
  - 2) zgłosić niezwłocznie trudność eksploatacyjną dyspozytorowi zakładowemu i właściwemu dyspozytorowi liniowemu oraz dyżurującemu pracownikowi Sekcji Eksploatacji;
  - 3) powiadomić drużyny pociągowe o przyczynie postoju i przewidywanym czasie postoju.
2. Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych, któremu zgłoszono trudność eksploatacyjną jest obowiązany:
  - 1) powiadomić dyrektora Zakładu Linii Kolejowych (dyżurującegogo pracownika zakładu);
  - 2) zapisać zgłoszoną trudność eksploatacyjną w prowadzonym Rejestrze trudności eksploatacyjnych wg wzoru określonego w Załączniku nr 12;
  - 3) przekazać informację o wystąpieniu trudności eksploatacyjnej zainteresowanym dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w trudności eksploatacyjnej;
  - 4) wezwać, stosownie do potrzeb, jednostki naprawcze lub ratownictwa technicznego;
  - 5) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym informacji dotyczących zaistniałej trudności.

**§34.****Badanie trudności eksploatacyjnej**

1. Po przyjęciu zgłoszenia o wystąpieniu trudności eksploatacyjnej, na podstawie uzyskanych informacji od dyżurnego ruchu, dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych podejmuje decyzję dotyczącą zakresu wykonania niezbędnych badań przyczyn i jej skutków, tj.:

- 1) w przypadku, gdy przyczyna powstałej trudności eksploatacyjnej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje zarządcy infrastruktury określają tryb postępowania w zaistniałej sytuacji, nie wszczyna się dodatkowych czynności związanych z badaniem trudności;
- 2) w pozostałych przypadkach, w zależności od rodzaju i charakteru zaistniałej trudności eksploatacyjnej, dyspozytor w porozumieniu z dyrektorem Zakładu Linii Kolejowych, zarządza wszczęcie (jednoosobowo lub komisyjnie) postępowania wyjaśniającego okoliczności i rozmiar skutków zaistniałej trudności eksploatacyjnej, określając:
  - a) szczebel, na którym prowadzone ma być postępowanie (Sekcja Eksploatacji lub Zakład Linii Kolejowych),
  - b) przedstawiciela zarządcy infrastruktury mającego prowadzić postępowanie wyjaśniające lub przewodniczącego i skład komisji uczestniczącej w badaniu trudności eksploatacyjnej z ramienia zarządcy infrastruktury,
  - c) przedstawicieli innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i okoliczności trudności eksploatacyjnej lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałą trudnością, którzy winni brać udział w postępowaniu wyjaśniającym, mających związek z powstaniem trudności i mogących przyczynić się do wyjaśnienia okoliczności jej powstania.

Wezwanie przedstawicieli, o których mowa powyżej do prac w komisji, kieruje do zainteresowanych dyrektor Zakładu Linii Kolejowych lub osoba przez niego upoważniona.

2. W badaniu trudności eksploatacyjnej spowodowanej:

- 1) pożarem - udział bierze inspektor ds. ochrony przeciwpożarowej;
- 2) uszkodzeniem przesyłki z towarem niebezpiecznym - udział bierze doradca ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

3. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja zobowiązana jest do dokonania oględzin miejsca trudności eksploatacyjnej i sporządzenia na tę okoliczność notatki, którą należy dołączyć do sprawozdania końcowego.

4. Notatka, o której mowa w ust. 3, powinna zawierać:

- 1) datę, godzinę i miejsce powstałej trudności eksploatacyjnej;
- 2) skład komisji lub prowadzącego postępowanie wyjaśniające;
- 3) krótki opis trudności eksploatacyjnej;
- 4) prawdopodobną lub ustaloną przyczynę i kategorię trudności eksploatacyjnej;
- 5) określenie dalszego postępowania;
- 6) wstępne ustalenie strat;

- 7) datę i podpisy komisji.
5. W przypadku, gdy oględzin dokonuje komisja, w notatce dodatkowo należy wskazać prowadzącego postępowanie wyjaśniające.
6. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji trudności eksploatacyjnej lub zmiany kwalifikacji z trudności eksploatacyjnej na zdarzenie, ostateczną decyzję podejmuje przewodniczący komisji w porozumieniu z właściwym terenowo inspektorem bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

### **§35.**

#### **Ustalenia końcowe**

1. Po zakończeniu każdego postępowania wyjaśniającego należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, którego oryginał niezależnie od sześciu komisji, należy przekazać do Zakładu Linii Kolejowych celem dalszego wykorzystania.
2. Sprawozdanie końcowe powinno zawierać:
  - 1) datę, godzinę i miejsce powstałej trudności eksploatacyjnej;
  - 2) opis trudności eksploatacyjnej;
  - 3) skład komisji prowadzącej postępowanie wyjaśniające;
  - 4) przyczynę i kategorię trudności eksploatacyjnej;
  - 5) proponowane wnioski zapobiegawcze;
  - 6) ustalenie strat;
  - 7) datę i podpisy komisji.
3. Postępowanie wyjaśniające powinno być prowadzone i zakończone bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż przed upływem 20 dni roboczych, liczonych od pierwszego dnia po zaistnieniu trudności eksploatacyjnej.
4. Rejestr trudności eksploatacyjnych, o którym mowa w § 33 ust. 2 pkt 2 oraz sprawozdania końcowe z przeprowadzonych postępowań, winny być przedmiotem analiz i stanowić podstawę do planowania i wdrażania działań profilaktycznych mających na celu ograniczenie występujących trudności.

### **§36.**

#### **Ustalenie strat**

1. Ustalenie powstałych strat i odpowiedzialności za nie określa zespół powołany przez dyrektora Zakładu Linii Kolejowych, właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia trudności eksploatacyjnej.
2. Podstawę prac zespołu, o którym mowa w ust. 1, stanowi sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania, a w jego skład wchodzi przedstawiciele zarządcy infrastruktury i jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i okoliczności trudności eksploatacyjnej lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałą trudnością.

3. W sprawach spornych może zostać powołany zespół rozjemczy na szczeblu kierownictwa zakładu zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu gospodarczego mającego związek z zaistniałą trudnością eksploatacyjną.

Przy braku ostatecznego rozstrzygnięcia sporu, dalsze postępowanie odbywa się na drodze sądowej.

4. Roszczeń z tytułu trudności eksploatacyjnych niezawinionych przez PKP PLK S.A., zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

## **ROZDZIAŁ VIII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI**

### **§37.**

#### **Rejestracja zdarzeń**

1. Każde zdarzenie powinno być zarejestrowane przez pracowników, zobowiązanych do rejestrowania zdarzeń, po otrzymaniu zgłoszenia o jego zaistnieniu.
2. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury rejestruje w dzienniku telefonicznym wszelkie rozmowy telefoniczne dotyczące zgłoszenia zdarzenia oraz wezwania Pogotowia Ratunkowego, Policji i służb ratownictwa technicznego.
3. Dyspozytor, któremu zgłoszono zdarzenie rejestruje je, zapisuje wszystkie powiadomienia oraz wydane dyspozycje wezwania jednostek ratownictwa, w stosownej dokumentacji, zgodnie z odrębnymi uregulowaniami.
4. Zakład Linii Kolejowych i jego Sekcje Eksploatacji prowadzą „Rejestr zdarzeń” wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 11, w którym rejestrowane są wszystkie zgłoszone zdarzenia, w tym także samobójstwa, zgłoszone odrębnym trybem.

### **§38.**

#### **Statystyka zdarzeń**

1. Prowadzenie statystyki zdarzeń jest niezbędne w celu programowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji statystycznych.
2. Statystyka zdarzeń prowadzona przez PKP PLK S.A. obejmuje informacje wg odrębnych uregulowań.
3. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych sporządza miesięczne sprawozdanie o zdarzeniach wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 14, a następnie przesyła je, w terminie 7 dni po zakończeniu miesiąca, do właściwego terenowo inspektoratu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
4. Biuro Bezpieczeństwa sporządza comiesięczną informację o zdarzeniach na obszarze PKP PLK S.A., w terminie 20 dni po okresie sprawozdawczym.

### **§39.**

#### **Wskaźniki bezpieczeństwa**

1. W celu dokonania oceny osiągniętego poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwienia monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa zawarte w raportach rocznych o stanie bezpieczeństwa.
2. Wzór i zawartość raportu, o którym mowa w ust. 1, określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).

### **§40.**

#### **Raport roczny**

1. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych oraz Biuro Bezpieczeństwa opracowują raz w roku „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.”, według wzoru ustalonego odrębnym trybem przez Biuro Bezpieczeństwa.
2. „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.” jest dokumentem obejmującym:
  - 1) analizę zdarzeń, z uwzględnieniem ich przyczyn i okoliczności;
  - 2) przyjęte wnioski zapobiegawcze oraz ocenę ich wykonania;
  - 3) wskazanie istniejących zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - 4) założenia działań dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych opracowuje roczny „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.”, w terminie do dnia 1 marca roku następnego i podaje do wiadomości pracownikom zakładu oraz współpracującym przedsiębiorstwom kolejowym.
4. Biuro Bezpieczeństwa opracowuje roczny „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.”, w terminie do 30 kwietnia roku następnego, którą przedkłada Zarządowi PKP PLK S.A.

## **ROZDZIAŁ IX**

### **ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM**

#### **§41.**

##### **Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom**

1. Dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy spełniać i przestrzegać warunki niezbędne dla uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie:
  - 1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności;
  - 2) posiadania aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;

- 3) eksploataowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
  - 4) eksploataowania pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej.
2. Każdy pracownik kolejowy jest obowiązany stosować przepisy wewnętrzne, regulaminy i instrukcje stanowiskowe oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
  3. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz są zobowiązani do działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

## **§42**

### **Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru**

1. Szczególne obowiązki w PKP PLK S.A., w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, mają:
  - 1) naczelnicy sekcji eksploatacji;
  - 2) kontrolerzy i instruktorzy;
  - 3) dyrektorzy Zakładów Linii Kolejowych;
  - 4) Biuro Bezpieczeństwa
2. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. oraz pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. odpowiedzialni są w szczególności za:
  - 1) wdrożenie wniosków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe;
  - 2) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych;
  - 3) zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
  - 4) zapewnienie właściwego stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych;
  - 5) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy;
  - 6) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji i warunków psychofizycznych;
  - 7) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, regulaminów i instrukcji stanowiskowych, poprzez prowadzenie szkoleń i póczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami;
  - 8) prowadzenie audytu wewnętrznego związanego z zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych przepisach.
3. Na skutek stwierdzonych uchybień w pracy, które mogą spowodować lub spowodowały zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego pracownik, decyzją pracodawcy, może zostać odsunięty od wykonywania czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych



z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

4. Kierownicy jednostek organizacyjnych oraz pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w PKP PLK S.A. mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego, w tym celu zobowiązani są do:
  - 1) sprawdzania stanu technicznego budowli, urządzeń technicznych służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych;
  - 2) bieżącego instruowania pracowników w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
5. Kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. zobowiązani są do przeprowadzania kontroli wewnętrznej każdego stanowiska pracy związanego z prowadzeniem ruchu kolejowego, co najmniej raz w miesiącu.
6. Do kontroli wewnętrznej, o której mowa w ust. 5, zobowiązani są dyrektorzy Zakładów Linii Kolejowych, ich zastępcy do spraw technicznych i eksploatacyjnych oraz zakładowy personel nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
7. Protokoły z przeprowadzonych kontroli i audytów wewnętrznych przekazują:
  - 1) naczelnicy sekcji eksploatacji i ich zastępcy, kontrolerzy i instruktorzy - dyrektorowi Zakładu Linii Kolejowych;
  - 2) dyrektorzy Zakładów Linii Kolejowych lub osoby przez nich upoważnione do przeprowadzania kontroli i audytów wewnętrznych – właściwemu terenowo inspektoratowi bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

### **§43.**

#### **Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego**

1. Biuro Bezpieczeństwa opracowuje corocznie, w terminie do dnia 30 listopada, „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.” na następny rok.
2. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.” jest dokumentem zawierającym:
  - 1) charakterystykę występujących nieprawidłowości i zagrożeń;
  - 2) szczegółową listę działań dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wraz z określeniem terminu ich wykonania i odpowiedzialnych za ich wykonanie.
2. W „Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.” należy uwzględnić działania:
  - 1) organizacyjne;
  - 2) pracownicze;
  - 3) techniczne;
  - 4) w zakresie nadzoru, audytu i kontroli.

3. Zakłady Linii Kolejowych, Zakład Maszyn Torowych, Centrum Diagnostyki, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, oraz Straż Ochrony Kolei, na podstawie „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w PKP PLK S.A.”, sporządzają własne szczegółowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na następny rok, uwzględniające specyfikę danej jednostki w zakresie wypadkowości, w terminie do dnia 31 grudnia bieżącego roku.

#### **§44.**

##### **Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom**

1. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych jest zobowiązany do organizowania, co najmniej raz w roku, narady poświęconej zapobieganiu zdarzeniom, w której powinni uczestniczyć pracownicy nadzoru odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
2. Narada, o której mowa w ust. 1., ma na celu:
  - 1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - 2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej;
  - 3) ocenę wykonania wniosków zapobiegawczych;
  - 4) wypracowanie kierunków działań zapobiegawczych;
  - 5) wymianę doświadczeń.
2. W naradzie uczestniczą kierownicy jednostek organizacyjnych, pracownicy nadzoru Zakładu Linii Kolejowych, przedstawiciel właściwej jednostki organizacyjnej podległej bezpośrednio Zarządowi PKP PLK S.A.
3. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych powinien zaprosić do udziału w naradzie także kierowników jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw kolejowych współpracujących z zakładem oraz przedstawicieli innych instytucji współpracujących w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
4. Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych, przesyła protokół z narady do właściwego terenowo inspektoratu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
5. Biuro Bezpieczeństwa organizuje raz w roku ogólnopolską konferencję poświęconą zapobieganiu wypadkom kolejowym.

**ZAŁĄCZNIKI**

**Załącznik nr 1**

**Wykaz adresatów właściwych dla miejsca zdarzenia, których należy zawiadomić pisemnie.**

(§6 ust 1)

**A**

- 1) Zakład Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 2) właściwy terenowo inspektorat bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

**B**

- 1) Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) właściwa miejscowo Prokuratura Rejonowa;
- 4) właściwa miejscowo Komenda Powiatowa (Miejska) lub Rejonowa Policji;
- 5) właściwa miejscowo Komenda Miejska bądź Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej;
- 6) jeżeli zachodzi taka konieczność, właściwa terytorialnie jednostka Żandarmerii Wojskowej.

**C**

inni adresaci wskazani przez komisję kolejową sporządzającą protokół oględzin miejsca zdarzenia.

**Załącznik nr 2**  
**Wzór zawiadomienia**  
**o poważnym wypadku / wypadku / incydencie na linii kolejowej**

(§6 ust 2)

**ZAWIADOMIENIE**  
**O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE<sup>\*)</sup> NA LINII KOLEJOWEJ**

Kategoria zdarzenia<sup>\*\*) :</sup>

.....  
Miejsce zdarzenia: .....

Data i godzina zdarzenia: .....

Zwięzły opis zdarzenia:

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

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

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

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

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

Przebieg akcji ratunkowej:

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

.....  
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

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

\*) niepotrzebne skreślić.

\*\*) przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

## Załącznik nr 3

Wzór wstępnej informacji o zdarzeniach skutkujących ofiarami,  
znacznymi stratami materialnymi lub zagrożeniem dla środowiska

(§6 ust 5)

<b>Wstępna informacja o zdarzeniach skutkujących ofiarami, znacznymi stratami materialnymi lub zagrożeniem dla środowiska</b>		
charakter zdarzenia	(kolizja z pojazdem kolejowym – drogowym - przeszkodą, wykolejenie, najechanie na osobę, wskakiwanie lub wyskakiwanie, zagrożenie środowiska, pożar)*	
kategoria***		
przyczyna***		
zwięzły opis		
data		
czas		
miejsce (tor, rozjazd, wiadukt, most)		
numer i kilometr linii	jednotorowa*	
	dwutorowa	
szlak/stacja*		
numer i relacja pociągu/ów		
prędkość: rozkładowa/dopuszczalna/rzeczywista pociągu		
przewoźnik nazwa		
przewoźnik**		
maszynista (imię i nazwisko)		
maszynista**		
pojazd trakcyjny (seria i numer)		
pojazd trakcyjny**		
dyżurny ruchu (imię i nazwisko)		
dróżnik (imię i nazwisko)		
przejazd	kategoria	
	widoczność	zachowana/niezachowana*
	oznakowanie	prawidłowe/nieprawidłowe*
urządzenia srk - typ	sprawne/niesprawne*	

liczba i dane*** zabitych	pracownicy	
	pasażerowie	
	użytkownicy przejazdu kolejowego	
	osoby nieuprawnione	
	inne osoby	
liczba i dane*** ciężko rannych	pracownicy	
	pasażerowie	
	użytkownicy przejazdu kolejowego	
	osoby nieuprawnione	
	inne osoby	
uszkodzone elementy	infrastruktury	
	taboru	
zniszczone elementy	infrastruktury	
	taboru	
ruch	przerwa od-do	
	ograniczony od-do	
*/ niepotrzebne skreślić. W przypadku zbiegu zdarzeń np. kolizja z pojazdem drogowym połączona z wykolejeniem pozostawić wszystkie związane ze zdarzeniem. W przypadku niesprawności, nieprawidłowości wskazać je.		
**/ wypełniać w przypadku udziału drugiego przewoźnika np. przy kolizji.		
***/ o ile są dostępne lub możliwe do określenia		

....., dnia ..... rok

podpis i pieczęćka

**Załącznik nr 4**

**Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej**

(§10 ust 4)

<p style="text-align: center;"><u>PODSTAWA PRAWNA</u></p> <p>1. §9.1 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych</p> <p>2. §10.5 Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8</p>	<p style="text-align: center;">..... (stempel podłużny pracodawcy)</p> <p style="text-align: center;"><b>UPOWAŻNIENIE</b> Nr /...../.....*</p> <p style="text-align: center;"><b>Niniejszym upoważniam</b></p> <p style="text-align: center;">Panią/Pana ** (Imię i Nazwisko)*** (stanowisko)*** (miejsce zatrudnienia)*** legitymująca/legitymującego się (nr i rodzaj dokumentu tożsamości)***</p> <p style="text-align: center;">do udziału w pracach komisji kolejowej (miejscowej i zakładowej)**</p> <p style="text-align: center;">..... (stempel podłużny imienny kierownika jednostki organizacyjnej)</p> <p style="text-align: center;">(miejscowość)***, (dd,mm,rrrr)***</p>
---	---

po złożeniu format A 7

---

\* nr powołania nadany zgodnie z kluczem obowiązującym u pracodawcy

\*\* usunąć niepotrzebne wyrazy

\*\*\* w miejsce ( ) wprowadzić dane z zachowaniem ustalonego formatu tekstu



## Załącznik nr 5 Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu

(§16 ust 2, §17 ust 1 pkt7)

### PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR .....

Sporządzony dnia ..... o godz. .... na stacji, post. odgałęzonym, post. odstępowym, km szlaku\*) ..... z powodu niezatrzymania się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu ..... i przejechania na odległość ..... m. poza ten sygnał (to miejsce), gdzie pociąg miał się zatrzymać.

1. Dane o pociągu										
Liczba wagonów			Liczba osi	Brutto ton	Masa hamująca			Uwagi		
ogółem	próżnych	ładownych			wymagana		rzeczywista			
1	2	3	4	5	%	ton		6	7	8

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 ręczny (sprawny, niesprawny)	Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie)	Uwagi
1	2	3	4	5	6

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz. ....											
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie)	Wagon oklejony nalepką Mw543 (tak, nie)	Masa hamująca ton	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	rozkładowa ..... km/godz., rzeczywista ..... km/godz., z jaką pociąg przejechał obok sygnału „STÓJ” lub innego odpowiadającego mu miejsca
------------------	---

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika:	
---	--

Treść protokołu potwierdził:	Przedstawiciel zarządcy infrastruktury
	Członek komisji j kolejowej

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

\*) niepotrzebne skreślić

**Załącznik nr 6**  
**Wzór protokołu oględzin**  
**miejsca poważnego wypadku / wypadku / incydentu kolejowego**

(§18 ust 1)

**PROTOKÓŁ OGLEDZIN**  
**MIEJSCA POWAZNEGO WYPADKU / WYPADKU / INCYDENTU<sup>1)</sup> KOLEJOWEGO**

sporządzony dnia ..... W.....  
w związku z zdarzeniem<sup>1)</sup> .....

zaistniałym w dniu ..... o godz. .... na stacji/szlaku .....  
w torze ..... km ..... linii .....  
przez komisję kolejową zakładową/miejscową<sup>2)</sup> w składzie:

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....
6. ....

**I. Opis miejsca zdarzenia<sup>1)</sup>** - usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskaźań:

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

b) na gruncie

c) urządzeń wewnętrznych (przełączniownia, siłownia itp.)

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich

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.)



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

- a) nawierzchni i budowli inżynierskich .....
- b) urządzeń srk .....
- c) widoczności sygnałów .....
- d) taboru .....
- e) sieci trakcyjnej .....
- f) urządzeń łączności (w tym rejestratorów rozmów) .....
- g) taśmy rejestratora prędkości .....
- h) urządzeń elektroenergetycznych .....
- i) inne .....

**VII. Działania ratownicze:** rozpoczęte dnia..... od godz. ....  
do godz. .... dnia .....

- z udziałem:
- 1. pogotowia ratunkowego .....
  - 2. pogotowia ratownictwa technicznego .....
  - 3. pogotowia technicznego .....
  - 4. pogotowia sieciowego .....
  - 5. pogotowia drogowego .....
  - 6. straży pożarnej .....

**VIII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej**

- 1. Przyczyna bezpośrednia zdarzenia .....
- kategoria .....
- 2. Przyczyna pierwotna .....
- 3. Przyczyny pośrednie .....
- 4. Przyczyny systemowe .....
- 5. Postępowanie będzie prowadzone:
  - a) jednoosobowo .....
  - b) komisyjnie przez komisję kolejową zakładową/miejscową<sup>7)</sup> w składzie: .....
  - pod przewodnictwem .....
  - .....

**IX. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań**

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

**X. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej (podać, jakie materiały, kto i w jakim terminie przekaże do akt postępowania)**

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

**XI. Praca komisji od godz. .... dnia ..... do godz. .... dnia .....**

**XII. Wykaz załączników**

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

**XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu**

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

**XIV. Podpisy członków komisji kolejowej**

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

<sup>7)</sup> niepotrzebne skreślić.

<sup>1)</sup> przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

**Załącznik nr 7**  
**Wzór protokołu oględzin**  
**miejsca poważnego wypadku / wypadku / incydentu**  
**na przejeździe kolejowym**

(§18 ust 1)

**PROTOKÓŁ OGLEDZIN**  
**MIJESCA POWAZNEGO WYPADKU / WYPADKU / INCYDENTU<sup>1)</sup> NA PRZEJEZDZIE**  
**KOLEJOWYM**

sporządzony dnia ..... w .....  
w związku ze zdarzeniem<sup>2)</sup> na przejeździe kolejowym kategorii..... zaistniałym w dniu  
..... o godz. .... na stacji / szlaku/bocznicy<sup>3)</sup>.....  
tor ..... km ..... linii .....

przez komisję kolejową zakładową/miejscową<sup>4)</sup> w składzie:

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

**I. Okoliczności zdarzenia** (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączy strażnicowego, stan rogatki przejazdowych, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu, szkic odręczny miejsca zdarzenia)

.....

.....

.....

.....

.....

**II. Warunki pogodowe:** pora dnia ..... opady .....  
temperatura ..... widoczność .....  
zachmurzenie ..... inne zjawiska .....

**III. Uczestnicy zdarzenia** (osoby mające wpływ na zaistnienie zdarzenia oraz świadkowie zdarzenia)

1. Kierowca pojazdu drogowego  
.....
2. Kierujący pojazdem kolejowym  
.....
3. Dróżnik przejazdowy lub inny pracownik obsługujący przejazd  
.....
4. Świadkowie i inni  
.....

**IV. Skutki zdarzenia**

1. Ofiary:
  - a) pracownicy łącznie z podwykonawcami  
.....
  - b) pasażerowie  
.....
  - c) osoby nieuprawnione  
.....
  - d) użytkownicy przejazdów kolejowych  
.....
  - e) inne osoby  
.....
2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych biorących udział w zdarzeniu  
.....
3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych  
.....

4. Inne, a w tym:

a) ograniczenia w ruchu pociągów

b) opóźnienia pociągów

c) wprowadzona komunikacja zastępcza

**V. Dane o przejeździe:**

kąt skrzyżowania

osygnalizowanie od strony toru

osygnalizowanie od strony drogi

rodzaj nawierzchni przejazdowej

rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej

typ urządzeń ssp ..... , sygnalizacja świetlna

sygnalizacja dźwiękowa

widoczność:

z 5 m wymagana ..... /rzeczywista .....

z 10 m wymagana ..... /rzeczywista .....

z 20 m wymagana ..... /rzeczywista .....

pochylenie toru ..... , pochylenie drogi .....

stan oświetlenia przejazdu

data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia

**VI. Wyniki badania urządzeń przejazdowych**

1. Sygnalizacji przejazdowej

2. Mechanizmów napędowych

**VII. Ubezpieczenie pojazdu drogowego** (ubezpieczyciel, numer polisy ubezpieczeniowej)

**VIII. Wyniki przeprowadzonych badań trzeźwości osób uczestniczących w zdarzeniu**

1. Kierowcy pojazdu drogowego

2. Kierującego pojazdem szynowym

3. Pracownika obsługi przejazdu

**IX. Szacunkowa wartość strat**

**X. Akcja ratownicza** trwała od godz. .... dnia .....

do godz. .... dnia .....

z udziałem .....

**XI. Wstępna przyczyna zdarzenia** (bezpośrednia, pierwotna, pośrednie, systemowe oraz kategoria zdarzenia)

**XII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań**

**XIII. Ustalenia odnośnie dalszej pracy komisji kolejowej (pod przewodnictwem)**

**XIV. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu**

**XV. Podpisy członków komisji kolejowej**

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

<sup>3)</sup> niepotrzebne skreślić.

<sup>4)</sup> przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.



**Załącznik nr 8**  
**Wzór karty poszkodowanego**  
**w poważnym wypadku / wypadku / incydencie**

(§ 20 ust. 1)

(stempel jednostki organizacyjnej)  
nr telefonu .....

**Karta poszkodowanego**  
**w poważnym wypadku / wypadku / incydencie<sup>1)</sup>**

- a) pracownika łącznie z personelem podwykonawców<sup>1)</sup>  
b) pasażera<sup>1)</sup>  
c) osoby nieuprawnionej<sup>1)</sup>  
d) użytkownika przejazdu kolejowego<sup>1)</sup>  
e) innych osób<sup>1)</sup>

Protokół sporządzono		..... (data)		..... (miejsce)	
1	Nazwisko i imię poszkodowanego				
	Nr PESEL (w przypadku braku nr PESEL należy podać nr i rodzaj dokumentu stwierdzającego tożsamość)				
	Data urodzenia		Miejsce urodzenia		
	Adres zamieszkania				
2	Odniesione obrażenia na skutek zdarzenia <sup>1)</sup>		..... (śmierć, zranienie, kontuzjowanie, porażenie prądem itp.)		
3	Miejsce zdarzenia				
4	Czas zdarzenia		..... (data zdarzenia)		..... (godzina zdarzenia)
			..... (data i godzina)		
5	Zginął na miejscu zdarzenia <sup>1)</sup>		..... (data i godzina)		
	Zmarł na skutek zdarzenia <sup>1)</sup>				
6	Poszkodowany podaje następujące obrażenia ciała lub dolegliwości powstałe w wyniku zdarzenia				

7.	Kto udzielił pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza							
8.	Lekarz	nazwisko i imię						
		zakład pracy						
		przybył do zdarzenia						
		rodzaj udzielonej pomocy						
9.	Poszkodowany	przed przybyciem lekarza <sup>1)</sup>		po przybyciu lekarza <sup>1)</sup>				
		udał się						
		do domu <sup>1)</sup>		na noszach <sup>1)</sup>		do szpitala <sup>1)</sup>		
		o własnych si- łach <sup>1)</sup>	na noszach <sup>1)</sup>		pociągiem <sup>1)</sup>		karetką po- gotowia <sup>1)</sup>	
		Czy poszkodowany uchylił się od zbadania przez lekarza - tak, nie <sup>1)</sup>						
		Jeżeli tak, podpis poszkodowanego lub świadków i ich adresy						

.....  
(stanowisko i podpis sporządzającego)

<sup>1)</sup> niepotrzebne skreślić.

<sup>1)</sup> przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

## Załącznik nr 9

### Kwalifikacja przyczyn zdarzenia oraz jego kategorii

(§ 21 ust. 2)

**I. Kwalifikacja przyczyn poważnego wypadku / wypadku oraz ich kategorii**

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
5	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
6	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
7	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
8	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
9	Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	*09
10	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)	*10
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
12	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
13	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płóz hamulcowy, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	*13
14	Zamach zbrodniczy	*14
15	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
16	Niewłaściwe zestawienie pociągu	*16
17	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	*17
18	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją i półrogatkami (kat. B)	*19
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe z samoczynną sygnalizacją bez rogatki i półrogatki (kat. C)	*20
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej i bez rogatki (kat. D)	*21
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. F)	*22
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	*23
24	Pożar w pociągu	*24

25	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	*25
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: kotła parowozu, wagonu ogrzewczego, kotła samodzielnego ogrzewania wagonu, względnie eksplozja cysterny, zbiornika, butli itp., w tym także połączona z zagrożeniem związanym z wydostaniem się z wagonu (opakowania) materiałów niebezpiecznych	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe z samoczynną sygnalizacją przejazdową (kat. B, C)	*32
33	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach i przejściach	*33
34	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami 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	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
38	Wadliwe działanie 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 materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

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 litrowe odpowiadające tej grupie następująco: A - poważny wypadek, B - wypadek;
- 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię cyfrową;
- 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia \* przy kategorii przyczyny określonej wyżej grupy wypadku.

Przykład:

- 1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pojazdów kolejowych (pociągu) na stację na tor zajęty - kategoria wypadku - **A02**;
- 2) dla wypadku - najeżdżania pojazdu kolejowego na inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęтым, bez wykolejenia i zniszczeń pojazdów, z przyczyny jak w pkt.1 - kategoria wypadku - **B02**.

## II. Kwalifikacja przyczyn incydentu oraz ich kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	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 urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	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 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. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nieosłonięcie sygnałem "Stój" odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy,</li> <li>- nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej</li> </ul>	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność wyłączenia z ruchu	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu	C54
15	Pożar w pociągu	C55
16	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	C56
17	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	C57
18	Eksplozja w pociągu: kotła parowozu, kotła samodzielnego ogrzewania wagonu, względnie eksplozja cysterny, zbiornika, butli itp., w tym także połączona z zagrożeniem związanym z wydostaniem się z wagonu (opakowania) materiałów niebezpiecznych	C58
19	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
20	Najechnianie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płóz hamulcowy, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia i ofiar w ludziach	C60
21	Zamach zbrodniczy	C61
22	Katastrofy żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
23	Katastrofy budowlane na terenie kolejowym	C63

24	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	C64
25	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) nie powodujące ofiar w ludziach	C65
26	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (pótroгатką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	C66
27	Nieprawidłowości w działaniu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67

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

#### Przykład

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

**III. Kwalifikacja przyczyn trudności eksploatacyjnych oraz ich kategorie**

(§ 31 ust. 2)

**Dla ustalenia ich przyczyn oraz właściwego zaszeregowania trudności eksploatacyjnych wprowadza się metodę literową - cyfrową ich kwalifikacji:**

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	Wykazanie przez urządzenia detekcji stanów awaryjnych pojazdów kolejowych a także innych usterek w pojazdach kolejowych zauważonych przez personel obsługi, które nie spowodowały konieczności wyłączenia z pociągu	D68
2	Wykazanie przez urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru, a także innych usterek w pojazdach kolejowych zauważonych przez personel obsługi, które spowodowały konieczność wyłączenia z pociągu (np. przekroczenie nacisku na oś, lub płaskie miejsca)	D69
3	Wjazd elektrycznego pojazdu kolejowego na niezelektryfikowany tor	D70
4	Niezatrzymanie pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) uszkodzenie jej i urządzeń srk lub uszkodzenie urządzeń przejazdowych w wyniku wybrzków chuligańskich	D71
5	Uszkodzenie nawierzchni, mostu, wiaduktu lub pęknięcia szyny powodującego przerwę w ruchu lub jego ograniczenia	D72
6	Rozerwanie się pociągu nie powodujące zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu	D73
7	Wadliwa praca lub uszkodzenie łączy ogólnie-eksploatacyjnych albo łączy transmisji danych oraz awarii kabli szlakowych teletechnicznych, trwające dłużej niż 6 godzin	D74
8	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę w torze lub skrajni toru lub zatrzymanie się przed taką przeszkodą	D75
9	Wadliwe działanie urządzeń: srk, łączności, energetycznych lub elektrotrakcyjnych spowodowane kradzieżą	D76
10	Wyprawienie pociągu lub pojazdu kolejowego w niewłaściwym kierunku	D77
11	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym w tym na przejazdach kolejowych, oraz urządzeń telewizji przemysłowej trwające powyżej 24 godzin lub powodujące opóźnienia pociągów	D78
12	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego na stacji lub przystanku osobowym, na którym miał wyznaczony postój dla wsiadania i wysiadania pasażerów w miejscu, w którym powinien się zatrzymać albo przejechanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem wg instrukcji le-1	D79
13	Uszkodzenie sieci elektrotrakcyjnej lub przerwa w jej zasilaniu	D80
14	Przerwa łączności w sieci zapowiadawczej, strażnicowej, telefonicznej lub radiowej	D81
15	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego wymiany lub wyłączenia ze składu pociągu	D82
16	Wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazów, wymagające zastosowania środków likwidacji zagrożenia - z wyłączeniem pociągów	D83
17	Śmierć, zasztąbnięcie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym	D84
18	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę, w tym: obrzucenie kamieniami obiektów i pojazdów kolejowych, napady na pojazdy kolejowe	D85
19	Pożar obiektów, pomieszczeń kolejowych lub w granicach obszaru kolejowego (las, zboża, trawy, torowiska itp.)	D86
20	Pożary w pojazdach kolejowych, z wyjątkiem pożaru w pociągach	D87
21	Zdarzenia losowe np.; burze, huragany, zaspy śnieżne, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp.	D88
22	Kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei oraz włamanie do pomieszczeń służbowych	D89
23	Niewłaściwe załadowanie przesyłki	D90
24	Inne – nie występujące w ww. kwalifikacjach	D91

**Załącznik nr 10**  
**Wzór strony tytułowej akt postępowania**

(§ 28 ust. 3)

.....  
(pieczęć jednostki organizacyjnej)

POSTĘPOWANIE NR.....  
w sprawie poważnego wypadku / wypadku / incydentu<sup>1)</sup> kolejowego

KATEGORIA: .....

DATA: .....

GODZINA: .....

LINIA KOLEJOWA NR: .....

STACJA: .....

SZLAK: .....

KILOMETR LINII: .....

AKTA ZAWIERAJĄ ..... PONUMEROWANYCH STRON

<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.



**Załącznik nr 11**  
**Wzór rejestru zdarzeń**

(§ 37 ust. 4)

.....  
(jednostka organizacyjna)

**REJESTR ZDARZEŃ**

**Objaśnienie:**

W rubr. 6 - 8 należy podawać liczbę osób poszkodowanych z odpowiednimi symbolami.

Symbole oznaczają poszkodowanych:

- a - Pracowników łącznie z personelem podwykonawców
- b - Pasażerów
- c - Osób nieuprawnionych
- d - Użytkowników przejazdów kolejowych
- e - Innych osób

Lp.	Miejsce zdarzenia (stacja, szlak)	Data godz. i min.	Kategoria	Określenie zdarzenia (z podaniem numeru pociągu)	Skutki zdarzenia			Przyczyny zdarzenia	Podmiot odpowiedzialny za spowodowania zdarzenia	Środki zaradcze	Data zakończenia postępowania	Miejsce przechowywania akt postępowania	
					zabitych	ciężko rannych	rannych						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

**Załącznik nr 12**  
**Wzór Rejestru trudności eksploatacyjnych**

**REJESTR TRUDNOŚCI EKSPLOATACYJNYCH**  
 (§ 33 ust. 2)

<b>OPIS TRUDNOŚCI EKSPLOATACYJNEJ</b>											
L.p.	Data	Godz.min.	Lokalizacja (linia,szlak, stacja, km)	Rodzaj trudności (krótki opis)	Kwalifikacja	Skutki				Trudność zgłosił (nazwisko, stanowisko, godz.)	Powia- domiono (nazwisko, stanowisko, godz.)
						ogranicze- nia pręd- kości	uszkodzone elementy in- frastruktury, taboru itp.	liczba poc. odwołanych	liczba poc. opóźnio- nych/suma opóźnień		

## Załącznik nr 13

### Wzór protokołu ustaleń końcowych

(§ 25 ust. 1)

(stempel jednostki organizacyjnej)  
nr aktu.....  
tel. ....

#### PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH ZE ZDARZENIA KATEGORII .....

sporządzony dnia ..... w .....  
w związku z poważnym wypadkiem/wypadkiem/incydem\* zaistniałym w dniu ..... o godz. ....  
na stacji/szlaku\* .....  
w torze/rozjeździe\* ..... km ..... linii ..... obszar zarządcy infrastruktury  
.....jednostka podległa zarządcy infrastruktury .....  
przez komisję kolejową zakładową/miejscową\* w składzie:  
1. .... stanowisko ..... nr tel. ....  
2. .... członek – zakład pracy ..... stanowisko ..... nr tel. ....  
3. .... członek – zakład pracy ..... stanowisko ..... nr tel. ....  
4. .... członek – zakład pracy ..... stanowisko ..... nr tel. ....  
5. .... członek – zakład pracy ..... stanowisko ..... nr tel. ....

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją właściwego dyrektora zarządcy infrastruktury  
Nr..... z dnia .....

Zmiany lub uzupełnienia w składzie komisji kolejowej w czasie prowadzonego postępowania  
(wg postanowień §10 ust 3 i 4, § 11, § 12, oraz § 13 ust 1 Rozporządzenia MT z dnia 30 kwietnia  
2007r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych).....

#### I. OPIS MIEJSCA ZDARZENIA STWIERDZONY PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ:

1. 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 (przekaznikownia, siłownia itp.): .....
2. Tory, rozjazdy, budowle inżynieryjne (rok zabudowania, typ, rodzaj przytwierdzenia, parametry toru, parametry torowiska, ostatnie pomiary(kto dokonał), zalecenia diagnostyczne): .....
3. Pojazdy kolejowe i ich urządzenia (właściciel/dzierżawca, stacja/zakład macierzysty, świadectwo sprawności technicznej, data REV, PO, PK): .....
4. Sieć trakcyjna (ostatni przegląd - kto dokonał, zalecenia diagnostyczne): .....
5. Urządzenia elektroenergetyczne, hamulce torowe i inne: .....
6. Urządzenia łączności przewodowej i radiowej (ostatni przegląd (kto dokonał), zalecenia diagnostyczne): .....
7. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.): .....
8. Przejazd kolejowy kategorii (wg metryki): ..... /obsługiwany z miejsca/\* z odległości ..... m
  - a) typ urządzeń ssp ....., sygnalizacja świetlna .....
  - b) sygnalizacja dźwiękowa .....
  - c) 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
  - d) kąt skrzyżowania (oś drogi z osią toru) .....
  - e) pochylenie (spadek/wzniesienie) toru w kierunku jazdy taboru.....
  - f) widoczność przejazdu z drogi kołowej / dot. Przejazdów zabudowanych lub modernizowanych po 15.01.1999 r. ....
  - g) widoczność przejazdu z drogi kołowej /widoczność główki szyny/-dot. przejazdów zabudowanych lub modernizowanych po dniu 15.01.1999 r. ....
  - h) osygnalizowanie przejazdu od strony toru: .....
  - i) osygnalizowanie przejazdu od strony drogi: .....
  - j) usytuowanie reklam /bilbordów/ w odległości mniejszej niż 20 m .....
  - k) stan oświetlenia przejazdu: .....
  - l) data ostatniego badania przejazdu (kto dokonał) i wydane zalecenia: .....
  - m) natężenie ruchu drogowego ..., natężenie ruchu kolejowego: ..., iloczyn ruchu .....

9. Dane o pociągu lub składzie manewrowym:

- a) numer pociągu: ....., rodzaj pociągu ....., przewoźnik .....
- b) relacja: ..... seria i nr taboru trakcyjnego .....
- c) prędkość rozkładowa pociągu ..... prędkość rzeczywista .....
- d) prędkość składu manewrowego wg Reg. Techn. Stacji ..... prędkość rzeczywista .....
- e) ładunek: .....
- f) oznaczenia na tablicy identyfikacyjnej 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: ....., rzeczywista masa hamująca pociągu: .....
- j) masa hamująca wymagana pociągu ..... masa hamująca rzeczywista .....
- k) procent masy hamującej wymaganej pociągu ...., procent masy hamującej rzeczywistej .....
- l) wag. z hamulcem wyłączonym: ....., wag. z hamulcem tarczowym: ..... hamulcami) wag. z hamulcami klockowymi ze wstawkami „K<sup>m</sup>“: .....
- m) nastawianie hamulców wolnodziałające (G), szybko działające (P, R, R+Mg), szybko działające (P, pierwsze 5 wag. G), ręczne<sup>1)</sup> .....
- n) miejsce ostatniej szczegółowej próby hamulca: .....
- o) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców: .....
- p) miejsce ostatniej próby uproszczonej: .....
- r) rewident taboru lub inna osoba uprawniona do wykonywania próby hamulców: .....
- s) osygnalizowanie czoła i końca pociągu .....

10. Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie:

- a) wykonawca: .....
- b) charakter i zakres prac: .....
- c) wykorzystywane urządzenia przy wykonywaniu prac: .....
- d) nadzorujący wykonawstwo: .....

11. Pracownicy kolejowi (wraz z podwykonawcami) mający związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię	Stanowisko	Zakład pracy	Stan trzeźwości	Data i godz. rozpoczęcia pracy	Ilość godz. wypożyczynu przed rozpoczęciem pracy

12. Pozostałe osoby mające związek ze zdarzeniem:

Nazwisko i imię (data urodzenia)	Stanowisko	Stan trzeźwości	Miejsce zamieszkania

II. STAN POGODY:

pora dnia		zachmurzenie	
opady		temperatura	
widoczność		słyszalność	
inne zjawiska			

III. AKCJA RATOWNICZA:

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

Nazwisko i imię oraz stanowisko powiadamiającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego
		Dyspozytor zakładowy	
		Pogotowie ratownictwa technicznego	
		Pogotowie sieciowe	
		Straż Ochrony Kolei	
		Przewoźnik	
		Właściciel pojazdu kolejowego	
		Nadawca ładunku	

2. Uruchomienie publicznych służb ratunkowych i Policji, (kolejne etapy akcji ratunkowej):

Nazwisko i imię, stanowisko powiadającego	Godzina powiadomienia	Jednostka powiadamiana	Nazwisko i imię przyjmującego powiadomienie	Data i godz. przybycia na miejsce zdarzenia	Zakończenie pracy
		Policja			
		Pogotowie ratunkowe			
		Straż pożarna			
		Prokuratura			

Akcja ratownicza rozpoczęta dnia		o godz.	
zakończona dnia		o godz.	

IV. SKUTKI ZDARZENIA:

1. Poszkodowani

Poszkodowani	Zabici (Imię i Nazwisko data urodzenia)	Ciężko ranni (Imię i Nazwisko data urodzenia)	Ranni (Imię i Nazwisko data urodzenia)
a) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców			
b) pasażerowie			
c) osoby nieuprawnione			
d) użytkownicy przejazdów kolejowych			
e) inne osoby			

2. Przerwy i ograniczenia w ruchu pociągów

przerwa w ruchu pociągów	od dnia, godz.	do dnia godz.
opóźnione pociągi pasażerskie	ilość pociągów	min. opóźnienia
opóźnione pociągi towarowe	ilość pociągów	min. opóźnienia
komunikacja zastępcza	od dnia, godz.	do dnia godz.
zamknięcie toru .....	od dnia, godz.	do dnia godz.
wyłączenie napięcia nad torem .....	od dnia, godz.	do dnia godz.

3. Uszkodzenia i zniszczenia

	Rozmiar i charakter uszkodzeń i zniszczeń	Szacunkowa kwota odtworzeniowa
tor		
rozjazd		
obiekty inżynierskie		
urządzenia srk		
elementy sieci trakcyjnej		
pojazdy trakcyjne		
wagony osobowe		
wagony towarowe		
przewożony ładunek		
środowisko		
bagaż pasażerów		
inne		

V. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU

1. Analiza systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia i obowiązujących procedur, w tym:

- organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,
- wymagań wobec pracowników kolejowych i ich egzekwowania (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),
- procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników,

- d) obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu,
- 2. Wysłuchania osób związanych ze zdarzeniem i ich podsumowanie:
  - a) pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami,
  - b) świadków,
- 3. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru w oparciu o przeprowadzone badania, pomiary w tym:
  - a) systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń,
  - b) zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z poj. kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu np. EBILOCK, OSA),
  - c) toru i rozjazdów,
  - d) pozostałych elementów infrastruktury kolejowej,
  - e) urządzeń łączności radiowej i przewodowej,
  - f) pojazdów kolejowych.
- 4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
  - a) środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji,
  - b) wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestratorów,
  - c) środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia.
- 5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
  - a) czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu,
  - b) stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia,
  - c) warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem,
  - d) przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

**VI. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ**

- 1. Odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach: .....
- 2. Przebieg zdarzenia (opis dynamiki zdarzenia, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ na przebieg i skutki czynnika ludzkiego): .....
- 3. Przyczyny zdarzenia:
  - a) bezpośrednia: .....
  - b) pierwotna: .....
  - c) pośrednie: .....
  - d) systemowe: .....
- 4. Kategoria zdarzenia: .....
- 5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla wniosków zapobiegawczych dotyczących zdarzenia: .....

**VII. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE**(zmierzające do zapobieżenia powstawaniu zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków)

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

**PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:**

Przewodniczący	Imię nazwisko	Data	Podpis
Członkowie:			
1			
2			
3			
4			
5			

\* niepotrzebne skreślić

**Załącznik nr 14**  
**Wzór sprawozdania o zdarzeniach**

(§ 38 ust. 3)

Nadawca <b>ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH</b> w .....		<b>SPRAWOZDANIE O ZDARZENIACH</b> zarejestrowanych w miesiącu .....20.....r.					Adresat: PKP Polskie Linie Kolejowe Centrala Biuro Bezpieczeństwa											
Kategoria zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Data i godz.	Krótki opis zdarzenia/przyczyna	poszkodowani														
				ofiary					rannych									
				zabitych		ciężko rannych												
				a	b	c	d	e	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
<b>Poważne wypadki i wypadki obciążające Zakład Linii Kolejowych</b>																		
kolizje																		
wykolejenia																		
na przejazdach																		
z ludźmi																		
pożary																		
inne																		
<b>Poważne wypadki i wypadki obciążające pozostałe podmioty kolejowe i inne</b>																		
kolizje																		
wykolejenia																		
na przejazdach																		
z ludźmi																		
pożary																		
inne																		
<b>Incydenty obciążające Zakład Linii Kolejowych</b>																		
<b>Incydenty obciążające pozostałe podmioty kolejowe i inne</b>																		

**Legenda:**

- a - oznacza pracowników kolejowych łącznie z pracownikami podwykonawców
- b - oznacza pasażerów
- c - oznacza osoby nieuprawnione.
- d - oznacza użytkowników przejazdów
- e - oznacza inne osoby

DYREKTOR ZAKŁADU



**Załącznik nr 15**  
**Wzór protokołu z wysłuchania**

(§ 13 ust. 2)

Pieczęć nagłówkowa jednostki organizacyjnej .....  
/miejsowość i data sporządzenia/

Nr Sprawy .....

**PROTOKÓŁ**

sporządzony dnia ..... w .....

**przez:**

- 1) imię i nazwisko: .....
- 2) stanowisko: .....
- 3) miejsce zatrudnienia: .....
- 4) w obecności .....

**Z WYŚLUCHANIA**

Pana/Pani

- 1) imię i nazwisko: .....
- 2) stanowisko i jednostka/komórka organizacyjna: .....

**w sprawie:** .....

W powyższej sprawie wyjaśniam, co następuje: .....

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

Na tym protokół zakończono. Do sposobu wysłuchania nie wnoszę zastrzeżeń. Treść wyjaśnień po sprawdzeniu ich zgodności z moją wypowiedzią potwierdzam własnoręcznym podpisem.

.....  
(podpis wystuchanego)

.....  
(podpis sporządzającego)

.....  
(podpisy obecnych)

**WYKAZ ZMIAN**

Lp.	Zmiana wynika z aktu normatywnego ogłoszonego w Biuletynie PKP PLK S.A.			Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę
	Rok	Nr	Poz.		