

**PMT LINIE KOLEJOWE**

Spółka z o.o.

**INSTRUKCJA**  
**postępowania w sprawach**  
**zdarzeń w transporcie kolejowym**  
**Lr-3**

*Zetwierdzam:*

**PREZES ZARZĄDU**

*Zenon Drużyński*

Owczary, 2019 r.

Niniejsza regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), w tym w szczególności warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

- 1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
- 2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych;
- 3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.

Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym jest realizacją postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369) – zgodnie z § 29 ust. 1 i ust. 2 wymienionego rozporządzenia, poprzez wprowadzenie odrębnej regulacji wewnętrznej w przedmiotowym zakresie.

Na podstawie art. 17 ust. 1b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.) wprowadzam się do użytku PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. regulację wewnętrzną pt. „Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym”.



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



## SPIS TREŚCI

|   |   |    |
|---|---|----|
| <b>ROZDZIAŁ I</b>                             | <b>POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>   |    |
| § 1   | Przedmiot opracowania   | 5  |
| § 2   | Zakres stosowania   | 6  |
| § 3   | Znaczenie przyjętych pojęć  | 6  |
| <b>ROZDZIAŁ II</b>                            | <b>ZAWIADOMIENIE O WYPADKU</b>  |    |
| § 4   | Zgłoszenie zdarzenia  | 11 |
| § 5   | Postępowanie dyżurnego ruchu zarządcy po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu                        | 11 |
| § 6   | Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia   | 13 |
| § 7   | Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu   | 14 |
| § 8   | Zatajenie zdarzenia   | 15 |
| <b>ROZDZIAŁ III</b>                           | <b>KOMISJA KOLEJOWA</b>   |    |
| § 9   | Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej                             | 17 |
| § 10  | Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową  | 17 |
| <b>ROZDZIAŁ IV</b>                            | <b>BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYŃ ZDARZENIA</b>  |    |
| § 11  | Czynności komisji na miejscu zdarzenia  | 19 |
| § 12  | Protokół oględzin miejsca zdarzenia   | 20 |
| § 13  | Badania i ekspertyzy  | 21 |
| <b>ROZDZIAŁ V</b>                             | <b>USTALENIE WYNIKÓW DOCHODZENIA</b>  |    |
| § 14  | Ustalenia końcowe   | 23 |
| § 15  | Wnioski zapobiegawcze   | 23 |
| § 16  | Protokół ustaleń końcowych  | 24 |
| <b>ROZDZIAŁ VI</b>                            | <b>STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI</b>  |    |
| § 17  | Rejestracja zdarzeń   | 25 |
| § 18  | Statystyka zdarzeń  | 25 |
| § 19  | Wskaźniki bezpieczeństwa  | 25 |
| § 20  | Program poprawy bezpieczeństwa i raport w sprawie bezpieczeństwa                                  | 27 |
| <b>ROZDZIAŁ VII</b>                           | <b>INNE POSTANOWIENIA</b>   |    |
| § 21  | Ogólne zasady zapobiegania wypadkom   | 29 |
| § 22  | Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych   | 29 |
| § 23  | Nadzór nad realizacją postanowień Instrukcji  | 30 |
| <b>ZAŁĄCZNIKI</b>                             |   |    |
| Załącznik nr 1                                | Zawiadomienie o poważnym wypadku/wypadku/incydencie (wzór)  | 33 |
| Załącznik nr 2                                | Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu nr ...../składzie manewrowym (wzór)                   | 35 |
| Załącznik nr 3                                | Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu kolejowego (wzór)                                     | 37 |
| Załącznik nr 4                                | Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu (wzór) | 41 |
| Załącznik nr 5                                | Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorie                                 | 47 |
| Załącznik nr 6                                | Protokół ustaleń końcowych (wzór)   | 53 |
| Załącznik nr 7                                | Rejestr zdarzeń kolejowych (wzór)   | 59 |
| Załącznik nr 8                                | Karta poszkodowanego w poważnym wypadku/wypadku/incydencie  | 63 |
| Załącznik nr 9                                | Protokół wysłuchania  | 65 |
| <b>WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEN DO INSTRUKCJI</b> |   |    |
|   |   | 67 |

Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym

---

## ROZDZIAŁ I Postanowienia ogólne

### § 1 Przedmiot opracowania

1. Niniejsze opracowanie: „Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym” zwane dalej „Instrukcją” stanowi realizację postanowień zawartych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.) i jest jednym z przepisów wewnętrznych, o których mowa w art. 17 ust. 1b wymienionej ustawy.
2. Instrukcja jest zgodna z obowiązującymi aktami prawnymi, w tym w szczególności z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).
3. Instrukcja określa:
  - 1) sposób powiadamiania o zdarzeniach;
  - 2) sposób postępowania pracowników Spółki PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., zwaną dalej PMT LK;
  - 3) tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej;
  - 4) sposób prowadzenia postępowania przez komisje kolejową;
  - 5) kwalifikacje przyczyn bezpośrednich zaistniałych zdarzeń oraz ich kategorie;
  - 6) zasady prowadzenia statystyki i analizy stanu bezpieczeństwa;
  - 7) zasady postępowania w zakresie zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom i incydentom;
  - 8) wzory dokumentów stosowanych podczas prowadzenia postępowań przez komisje kolejowe;
  - 9) inne kwestie związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego.
4. Wskazany w Instrukcji sposób powiadamiania, badania i podejmowania środków zapobiegawczych po wystąpieniu zdarzenia kolejowego stanowi wypełnienie obowiązku wynikającego z pkt. 2 lit. h załącznika III do dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz kryterium Q załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w sprawie bezpieczeństwa.
5. Celem Instrukcji jest poprawienie stanu bezpieczeństwa transportu kolejowego poprzez ustalenie i wykonanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje powypadkowe oraz określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego.
6. W przypadku zaistnienia poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych w obrębie punktów styku linii kolejowych z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej, należy przestrzegać postanowień zawartych umów.
7. Wprowadzenie zmian do treści Instrukcji w sprawach zdarzeń wymaga ich zatwierdzenia przez zarząd PMT LK i odnotowania ich w wykazie wprowadzanych zmian i uzupełnień (końcowa część Instrukcji).
8. Ewentualną zgodę na odstępstwo od postanowień Instrukcji w sprawach zdarzeń, z wyłączeniem wymogów określonych w przepisach powszechnie uznanych i stosowanych udziela PMT LK w formie odrębnej uchwały zarządu.
9. Instrukcja wchodzi w życie z dniem następnym po dniu jej zatwierdzenia przez zarząd PMT LK.

## § 2 Zakres stosowania

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

## § 3 Znaczenie przyjętych pojęć

1. Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu i pożar pojazdu kolejowego.
2. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami, lub, powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
3. Incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
4. Bezpieczeństwo - bezpieczeństwo w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009, zwanego dalej "rozporządzeniem nr 402/2013".

5. Ciężko ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny.
6. Dyżurny ruchu – pracownik bezpośrednio odpowiedzialny za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach).
7. Dyspozytor – pracownik bieżącego nadzoru zarządcy infrastruktury, regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym lub właściwy pracownik innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu.
8. Osoba nieuprawniona do przebywania na obszarze kolejowym – każda osoba nie będąca podróżnym, pasażerem lub pracownikiem kolejowym, która poniosła śmierć lub doznała obrażeń w wypadku kolejowym. Do osób postronnych zalicza się także obsługę wagonów sypialnych, restauracyjnych, pocztowych, celników, policjantów, konwojentów przesyłek, czyścicieli wagonów, pracowników kolejowych niewykonujących obowiązków służbowych i niebędących podróżnymi oraz pracowników innych przedsiębiorstw pracujących na terenie PMT LK.
9. Inne osoby – wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane, jako „pasażerowie”, „pracownicy kolejni”, użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych” lub „osoby nieuprawnione”.
10. Kierujący akcją ratunkową – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków wypadku kolejowego.
11. Komisja kolejowa – osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie, bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
12. Obszar kolejowy – określony działkami ewidencyjnymi obszar, na którym usytuowane są linie kolejowe, oraz inne budynki, budowle i urządzenia przeznaczona do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych, a także służące do obsługi przewozu osób i rzeczy.
13. Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
14. Zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.
15. Bocznic kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
16. Użytkownik bocznic kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa.
17. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie – jazda pociągu lub składu manewrowego bez zezwolenia; minięcie sygnału „Stój” na sygnalizatorze, wskazanym kilometrze w rozkazie pisemnym na szlaku lub przekazanym ustnie na stacji.
18. Defekt sygnalizacji – defekt systemu sygnalizacji infrastruktury lub taboru, w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej.
19. Odstęp – część toru szlakowego między:

- 1) posterunkiem zapowiadawczym i najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicowym lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej;
  - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicowymi;
  - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicowym;
  - 4) dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy.
20. Najechanie - niezamierzone, dynamiczne:
- 1) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku;
  - 2) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym;
  - 3) najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie;
  - 4) najechanie pojazdu kolejowego na osobę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego;
  - 5) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego powodujące wykolejenie pojazdu kolejowego.
21. Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska – strata w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.
22. Nieprawidłowe działanie urzędnika – urządzenie realizuje funkcje niezgodnie z jego dokumentacją techniczną.
23. Odkształcenie toru – odkształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenie wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości.
24. Ograniczenie ruchu – zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji związane ze zdarzeniem i trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągu.
25. Osoba nieuprawniona – każda osoba przebywająca na obszarze kolejowym, w przypadku której obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i wyznaczonych przejść dla pieszych w poziomie szyn.
26. Pasażer – każda osoba, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywająca podróż koleją.
27. Pęknięcie koła lub pęknięcie osi – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku.
28. 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.
29. Podróżny – osoba odbywająca podróż, znajdującą się na obszarze kolejowym, w pociągu i w innych pojazdach kolejowych poza obiektami, miejscami, pomieszczeniami i pojazdami, do których wstęp jest zabroniony.
30. Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
31. Pojazd trakcyjny – pojazd kolejowy z własnym napędem.
32. Posterunek ruchu – wyznaczone miejsce służące do eksploatacji kolei zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego. Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następcze, pomocnicze i osłonne.
33. Posterunek zapowiadawczy – następczy posterunek ruchu umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy.
34. Poszkodowany – zabity, ciężko ranny lub ranny.



35. Pożar pojazdu kolejowego – pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową a docelową lub podczas manewrów.
36. Pracownik kolejowy – każda osoba zatrudniona przez zarządcę infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Do pracowników kolejowych zaliczamy również osoby zatrudnione przez użytkownika bocznic kolejowej, które wykonują czynności związane z przewozami kolejowymi oraz osoby zatrudnione przez przedsiębiorstwa wykonujące prace na rzecz zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.
37. Próba samobójcza – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, nieskutkujący zgonem, zarejestrowany i kwalifikowany przez właściwy organ.
38. Przerwa w ruchu pociągów – wstrzymanie ruchu pociągów wskutek powstałej szkody lub zatarasowania na stacji wjazdu lub wyjazdu, względnie toru szlakowego na szlaku jednotorowym, albo obu torów na szlaku dwutorowym, które uniemożliwiają jazdę pociągów do jednej z sąsiednich stacji na okres powyżej 30 minut.
39. Ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
40. RID – regulamin dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
41. Ryzyko – ryzyko w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 402/2013.
42. Samobójstwo – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i kwalifikowany przez właściwy organ.
43. Stacja – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
44. Starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
45. Straty – koszty związane z wypadkiem lub incydem kolejowym.
46. System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
47. Szkada w środowisku – negatywna, mierzalna zmiana stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, oceniona w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska:
  - 1) w gatunkach chronionych lub siedliskach przyrodniczych, mająca znaczący negatywny wpływ na osiągnięcie lub utrzymanie właściwego stanu ochrony tych gatunków lub siedlisk przyrodniczych, z tym że szkoda w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrodniczych nie obejmuje uprzednio zidentyfikowanego negatywnego wpływu, wynikającego z działania podmiotu korzystającego ze środowiska zgodnie z art. 34 ustawy z 16 kwietnia 2014 r. o ochronie przyrody;
  - 2) w wodach, mająca znaczący negatywny wpływ na stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wody;
  - 3) w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi.
48. Szlak kolejowy - część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
49. TWR – towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10 RID.

50. Ustawa – ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
51. Uszkodzenie urządzenia – urządzenie utraciło całkowitą zdolność realizacji podstawowych funkcji określonych dokumentacją techniczną.
52. Użytkownik przejazdu kolejowo-drogowego – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn w celu przekroczenia drogi kolejowej za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.
53. Właściwy dyspozytor – dyspozytor PMT LK, innego przedsiębiorstwa kolejowego lub przedsiębiorstwa na terenie bocznicy kolejowej PMT LK, otrzymujący zgłoszenie o wypadku.
54. Wykolejenie – trwały brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
55. Zabity – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku.
56. Zagrożenie – zagrożenie w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 402/2013.
57. Zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
58. Zdarzenie na przejeździe – zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu dla pieszych w poziomie szyn z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innego użytkownika przejazdu takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu znajdującego się na torach lub w ich pobliżu.
59. Zdarzenie poprzedzające wypadek – wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do zaistnienia wypadku lub poważnego wypadku, np. złamanie szyny, defekt sygnalizacji, pęknięcie koła, itp.
60. Zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – poważny wypadek, wypadek lub incydent, w którym w co najmniej w jedną osobę uderzyły pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wskakiwały, wyskakiwały lub wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu.
61. Zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków.
62. Złamanie szyny – pęknięcie szyny w całym przekroju, a także wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości 10 mm.
63. Aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.
64. Znaczący wypadek – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
  - 1) przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną; 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 zakłócenia w ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.

## **ROZDZIAŁ II**

### **Zawiadomienie o wypadku**

#### **§ 4**

#### **Zgłoszenie zdarzenia**

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie kolejowe obowiązany jest zgłosić go niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.
3. Użytkownik bocznic kolejowej powinien zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu stacji obsługującej bocznicę o każdym zdarzeniu zaistniałym na bocznicy.
4. Maszynista pojazdu trakcyjnego przewoźnika zgłasza wypadek dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury.
5. Wyznaczony pracownik zarządcy powiadamia właściwe osoby o konieczności wzięcia udziału w pracach komisji badającej przyczyny i okoliczności zaistniałego zdarzenia kolejowego.
6. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać i zgłosić zdarzenie dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury.
7. Zgłaszając zdarzenie kolejowe należy podać: miejsce, czas, opis zdarzenia i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

#### **§ 5**

#### **Postępowanie dyżurnego ruchu zarządcy po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu**

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
  - 1) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, włącznie z nadaniem sygnału „Alarm” automatycznie lub słownie jeśli radiotelefon nie jest przystosowany do nadawania sygnału „Alarm”;
  - 2) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
  - 3) niezwłocznie powiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
    - a) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
    - b) pożaru lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
    - c) zaważenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
    - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania; zawiadamiając należy podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego,
    - e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania;
  - 4) zgłosić niezwłocznie zdarzenia swojemu bezpośredniemu przełożonemu (zarządcy infrastruktury, użytkownikowi bocznicy) wyznaczonemu w planie dyżurów, podając informację o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt 1) – 3);

- 5) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres wyłączenia sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
- 6) zgłosić zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu;
- 7) powiadomić drużyny pociągowe o przyczynie postoju i przewidywanym czasie postoju;
- 8) wszelkie zgłoszenia, powiadamiania, wezwania i żądania zarejestrować w Dzienniku rozmów telefonicznych.

2. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury PMT LK, któremu zgłoszono zdarzenie jest zobowiązany:

- 1) dokonać lub nakazać dokonania czynności, o których mowa w ust. 1, jeżeli nie zostały one wykonane przez dyżurnego ruchu;
- 2) zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu;
- 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 zdarzenia;
- 6) zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie Policji oraz prokuraturze odpowiedniego szczebla;
- 7) powiadomić jednostkę macierzystą pracownika kolejowego, który został poszkodowany w wypadku i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
- 8) powiadomić przedstawiciela przewoźnika o udziale w wypadku jego pojazdu kolejowego;
- 9) powiadomić najbliższy urząd celny, jeżeli pracownicy celni, wykonujący czynności służbowe na terenie kolejowym zostali poszkodowani w wypadku, lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oczeniu;
- 10) powiadomić wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi;
- 11) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego oraz stanowisko kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
- 12) powiadomić Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska;
- 13) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
  - a) miejsce zdarzenia,
  - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
  - c) rodzaj i wielkość opakowania,
  - d) rodzaj uszkodzenia,
  - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
  - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego;
- 14) w przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenie na promieniowanie jonizujące lub wystąpienie skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych i wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:
  - a) miejsce zdarzenia,
  - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej, uzupełnione o nazwę substancji promieniotwórczej według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
  - c) rodzaj i wielkość opakowania,
  - d) rodzaj uszkodzenia,
  - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,

- f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
  - g) dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej;
- 15) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;
  - 16) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala – po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać Prezesowi Zarządu PMT LK informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu;
  - 17) powiadomić członków komisji kolejowej ze strony zarządcy infrastruktury;
  - 18) powiadomić Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej "Przewodniczącym PKBWK";
  - 19) powiadomić Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia. Powiadomienie o zdarzeniu należy przekazać niezwłocznie wysyłając wiadomość SMS z informacją o zaistnieniu zdarzenia tj. czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia, na nr telefonu, wg obszaru województwa, w którym zaistniało zdarzenie:
    - 572 591 121 – łódzkie, mazowieckie podlaskie,
    - 572 591 122 – lubelskie podkarpackie,
    - 572 591 123 – małopolskie, świętokrzyskie,
    - 572 591 124 – opolskie, śląskie,
    - 572 591 125 – kujawsko-pomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie,
    - 572 591 126 – dolnośląskie, lubuskie,
    - 572 591 127 – wielkopolskie, zachodniopomorskie.

## § 6

### Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu pracownik, powołany pisemnie do udziału w pracach komisji powypadkowych, niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia członków komisji powypadkowej, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu, kierujący pojazdem kolejowym powinien:
  - 1) sprawdzić, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry), jeżeli ruch nie może się odbywać, należy, o ile to możliwe, zabezpieczyć miejsce zdarzenia, a dla zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm”;
  - 2) udzielić pierwszej pomocy rannym;
  - 3) zapobiec powstaniu i szerzeniu się pożaru;
  - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny wypadku i nie dopuścić do ich zatarcia;
  - 5) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże pasażerów;
  - 6) w razie zaistnienia zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych pracownik kolejowy w miarę możliwości powinien zaalarmować o tym osoby znajdujące się w obszarze zagrożenia oraz przekazać dyżurnemu ruchu informację o numerach identyfikacyjnych znajdujących się na tablicach pomarańczowych umieszczonych na wagonach;
  - 7) informować dyżurnego ruchu o fakcie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych.
3. Powiadomiony o zdarzeniu pracownik PMT LK, upoważniony do udziału w pracach komisji kolejowych, po przybyciu na miejsce zdarzenia, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową obejmuje kierownictwo, oraz:

- 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego;
  - 2) sprawdza wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej Instrukcji;
  - 3) zabezpiecza dokumentację związaną z ruchem kolejowym, stanem infrastruktury i pojazdów kolejowych, zbiera informację od świadków zdarzenia;
  - 4) kieruje zespołem członków komisji kolejowej do czasu wyznaczenia przewodniczącego komisji, nie dłużej niż do momentu podpisania protokołu oględzin.
4. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
- 1) niezwłocznie, jeżeli jest to niezbędne do udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
  - 2) niezwłocznie po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej lub osoby kierującej zespołem członków komisji kolejowej do czasu wyznaczenia przewodniczącego – jeżeli jest to niezbędne dla zapobiegania znacznym zakłóceniom ruchu pociągów, pod warunkiem, że urządzenia sterowania ruchem kolejowym są wyposażone w sprawny rejestrator zdarzeń i zdarzenie zostało zarejestrowane;
  - 3) dla pozostałych przypadków po uprzednim opisanu stanu urządzeń srk i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

## § 7

### Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu

1. Wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury PMT LK lub użytkownik bocznicy kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
2. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do niniejszej instrukcji.
3. Zawiadomienie otrzymuje:
  - 1) Przewodniczący PKBWK,
  - 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej "Prezesem UTK";
  - 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
    - a) prokuratura rejonowa,
    - b) komenda Policji,
    - c) jednostka Żandarmerii Wojskowej.
4. 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.
5. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.
6. W przypadku, gdy zdarzenie z towarem niebezpiecznym spowodowało jego uwolnienie, uszkodzenie ciała, taboru lub środowiska lub nastąpiła interwencja władz, doradca ds. przewozu koleją towarów niebezpiecznych, dodatkowo sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych”.

## § 8 Zatajenie zdarzenia

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej (działu), który powziął wiadomość o zatajeniu zdarzenia lub próbie zatajenia zdarzenia, zobowiązany jest:
  - 1) powiadomić o tym fakcie Prezesa Zarządu PMT LK lub bezpośredniego przełożonego;
  - 2) zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji;
  - 3) powołać odpowiednią do okoliczności skutków zdarzenia komisję kolejową;
  - 4) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

33

szkolenia i wyćwiczenia

Wszelkie zmiany w instrukcji wprowadza się po uzgodnieniu z...

Wszelkie zmiany w instrukcji wprowadza się po uzgodnieniu z...

Wszelkie zmiany w instrukcji wprowadza się po uzgodnieniu z...

Wszelkie zmiany w instrukcji wprowadza się po uzgodnieniu z...

Wszelkie zmiany w instrukcji wprowadza się po uzgodnieniu z...

Wszelkie zmiany w instrukcji wprowadza się po uzgodnieniu z...

Wszelkie zmiany w instrukcji wprowadza się po uzgodnieniu z...



## **ROZDZIAŁ III**

### **Komisja kolejowa**

#### **§ 9**

#### **Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej**

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

#### **§ 10**

#### **Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową**

1. Komisja kolejowa:
  - 1) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu;

- 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu;
  - 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
- 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu, o którym mowa w § 10 niniejszej instrukcji, lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
  - 2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
  - 3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
  - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
  - 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z § 13;
  - 6) żądać od związanych z wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4), i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
  - 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydentem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
4. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji, za wyjątkiem sytuacji, jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na dalsze badania wypadku lub incydentu przez jedną osobę, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
5. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
- 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
  - 2) opinie członków komisji kolejowej;
  - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu; oraz
  - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.
6. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
7. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, o których mowa w § 12, § 14 i § 16 niniejszej Instrukcji.
8. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
9. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.
10. Z czynności wysłuchania osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem lub przeprowadzania konfrontacji lub wizji lokalnej sporządza się protokół.
11. Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.

## ROZDZIAŁ IV

### Badania okoliczności i przyczyn zdarzenia

#### § 11

#### Czynności komisji na miejscu zdarzenia

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu.
2. W uzasadnionych przypadkach, za wyjątkiem przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postojowej lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji kolejowej lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznicy kolejowej.
3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być określony na zasadach, o których mowa w § 9 ust. 4-6 niniejszej Instrukcji, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu.
4. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu, o którym mowa w § 12 niniejszej Instrukcji.
5. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego wypadku lub incydentu oraz o dokonanych ustaleniach.
6. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.
7. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 11 ust. 2, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
  - 1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
  - 2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
  - 3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby;
  - 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim;
  - 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
  - 6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach:
    - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
    - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,

- c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
  - d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
  - e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;
- 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
  - 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;
  - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
  - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
  - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;
  - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
  - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
  - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
8. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 2 do niniejszej Instrukcji.

## § 12

### Protokół oględzin miejsca zdarzenia

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 11 ust. 2, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa załącznik nr 3 do niniejszej Instrukcji, albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa załącznik nr 4.
2. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
3. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.
4. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznicy, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

## § 13 Badania i ekspertyzy

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowlanych i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
3. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
4. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
5. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca zarządca infrastruktury kolejowej lub użytkownik bocznic kolejowej.
6. Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.
7. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
  - 1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;
  - 2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
8. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 7, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.
9. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 11 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
10. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

## § 13 Badania i ekspertyzy

1. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

2. Badania i ekspertyzy w sprawie zdarzenia w transporcie kolejowym przeprowadza się z udziałem osób upoważnionych do tego celu przez kierownika jednostki kolejowej, w której doszło do zdarzenia, lub przez kierownika jednostki kolejowej, w której doszło do zdarzenia, a także przez kierownika jednostki kolejowej, w której doszło do zdarzenia, a także przez kierownika jednostki kolejowej, w której doszło do zdarzenia.

3. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

4. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

5. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

6. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

7. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

8. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

9. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

10. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

11. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

12. W ramach badań i ekspertyz (B i E) należy przeprowadzić badania i ekspertyzy w celu ustalenia przyczyn i okoliczności powstania zdarzenia, określenia odpowiedzialności, a także w celu ustalenia celów profilaktycznych.

## **ROZDZIAŁ V**

### **Ustalanie wyników dochodzenia**

#### **§ 14**

#### **Ustalenia końcowe**

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
  - 1) przyczyny wypadku lub incydentu;
  - 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
  - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do niniejszej instrukcji.
3. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
  - 1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu;
  - 2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;
  - 3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
  - 4) przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydenście.
4. Po dokonaniu ustaleń komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
5. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

#### **§ 15**

#### **Wnioski zapobiegawcze**

1. Po dokonaniu ustaleń komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
2. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne PMT LK odpowiedzialne za ich wdrożenie.
3. Nadzór nad pracą jednostek organizacyjnych PMT LK odpowiedzialnych za wdrożenie wniosków zapobiegawczych, o których mowa w ust. 1 sprawuje zarząd PMT LK.

## **§ 16**

### **Protokół ustaleń końcowych**

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



## ROZDZIAŁ VI Statystyka i analiza statystyki

### § 17

#### Rejestracja zdarzeń

1. Pracownik PMT LK (dyżurny ruchu), któremu zgłoszono zdarzenie zapisuje powiadomienie oraz powiadomienia innych osób i wydane dyspozycje wezwania jednostek ratownictwa w Dzienniku telefonicznym.
2. Pełnomocnik ds. bezpieczeństwa prowadzi rejestr zdarzeń według wzoru stanowiącego załącznik nr 7 do niniejszej Instrukcji.

### § 18

#### 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. Pełnomocnik ds. bezpieczeństwa w PMT LK dokonuje analizy przyczyn i okoliczności powstawania wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych oraz przedstawia kierownictwu spółki w okresach półrocznych wyniki z przeprowadzonej analizy.
3. Statystyka wypadków kolejowych obejmuje następujące informacje:
  - 1) ogólną liczbę zdarzeń;
  - 2) liczbę zdarzeń związanych transportem towarów niebezpiecznych;
  - 3) liczbę zabitych, według rodzaju zdarzenia i kategorii osoby;
  - 4) liczbę rannych, według rodzaju zdarzenia i kategorii osoby.
4. Statystyką są objęte następujące rodzaje zdarzeń:
  - 1) kolizje (zderzenia, starcia, najechania z wyjątkiem zdarzeń na przejazdach kolejowych),
  - 2) wykolejenia;
  - 3) zdarzenia na przejazdach kolejowych;
  - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu;
  - 5) pożary w taborze;
  - 6) inne (zamachy, skażenie środowiska, klęska żywiołowa itp.).
5. Statystyką objęte są osoby zabite lub ranne w wypadku kolejowym według podziału:
  - 1) pasażerowie;
  - 2) pracownicy kolejowi (w tym podwykonawcy);
  - 3) inne.
6. W statystyce należy wyodrębnić samobójstwa i próby samobójcze.

### § 19

#### Wskaźniki bezpieczeństwa

1. W celu oceny poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwienia monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei jako mierniki poziomu bezpieczeństwa należy stosować wskaźniki ujęte w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa.

2. Wskaźniki bezpieczeństwa dzielą się na odnoszące się do:

- 1) wypadków i poważnych wypadków;
- 2) incydentów;
- 3) skutków wypadku;
- 4) systemu zarządzania bezpieczeństwem.

3. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do wypadków i poważnych wypadków:

- 1) całkowita i względna tj. w przeliczeniu na pociągo - kilometry liczba wypadków z podziałem na:
  - a) kolizje pociągów (zderzenia, najechania, starcia) łącznie z obiektami znajdującymi się wewnątrz skrajni;
  - b) wykolejenia pociągów;
  - c) wypadki na przejazdach kolejowych, łącznie wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych i przejściach;
  - d) wypadki z udziałem osób, spowodowane przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw;
  - e) samobójstwa i próby samobójstw;
  - f) pożary pojazdów kolejowych;
  - g) inne.

Każdy wypadek jest kwalifikowany zgodnie z podstawowym rodzajem wypadku, nawet jeżeli skutki wypadku są poważniejsze, np. pożar po wykolejeniu się pociągu.

- 2) całkowita i względna tj. w przeliczeniu na pociągo - kilometry, liczba osób zabitych i rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na kategorie:
  - a) pasażerowie (również w przeliczeniu na pasażero - kilometry);
  - b) pracownicy kolejowi, łącznie z pracownikami podwykonawców;
  - c) inni.

4. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do incydentów:

- 1) całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągo-kilometry) liczba:
  - a) przypadków niezatrzymania się pociągu, pojazdu kolejowego przed sygnałem „STÓJ” lub w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać,
  - b) pękniętych kół, obręczy kół i osi w użytkowanych pojazdach kolejowych,
  - c) innych usterek w eksploatowanych pojazdach kolejowych.

5. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do skutków wypadku:

- 1) całkowity i względny (w przeliczeniu na pociągo - kilometry) koszt wszystkich wypadków, z uwzględnieniem:
  - a) ofiar śmiertelnych i rannych,
  - b) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności pasażerów, pracowników kolejowych lub stron trzecich,
  - c) rekompensat za szkody dla środowiska,
  - d) zastąpienia lub naprawy zniszczonych pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury kolejowej,
  - e) opóźnień, zakłóceń i objazdów w prowadzeniu ruchu pociągów.

6. Wskaźniki odnoszące się do systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego:

- 1) całkowita liczba audytów wewnętrznych przeprowadzonych przez zarządcę infrastruktury;

- 2) procent liczby audytów wykonanych w odniesieniu do liczby audytów wymaganych systemem zarządzania bezpieczeństwem (planowanych).

## § 20

### **Program poprawy bezpieczeństwa i raport w sprawie bezpieczeństwa**

1. Pełnomocnik ds. bezpieczeństwa opracowuje pisemnie do końca miesiąca listopada każdego roku na rok następny „Program poprawy bezpieczeństwa” określający przyjęte cele, ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa oraz przekazuje do wiadomości podległym pracownikom w sposób przyjęty w spółce.
2. Pełnomocnik d/s bezpieczeństwa opracowuje pisemnie do końca maja „Raport w sprawie bezpieczeństwa”.
3. Program poprawy bezpieczeństwa wraz z raportem w sprawie bezpieczeństwa powinny być przedkładane Prezesowi UTK do końca drugiego kwartału.



## **ROZDZIAŁ VII**

### **Inne postanowienia**

#### **§ 21**

#### **Ogólne zasady zapobiegania wypadkom**

1. Dla zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego, należy spełniać i przestrzegać warunki niezbędne dla uzyskania autoryzacji (certyfikatu/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) organizowania doskonalenia zawodowego zgodnie z zasadami określonymi w przepisach i zarządzeniach wewnętrznych PMT LK;
  - 3) posiadania i stosowania aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
  - 4) eksploatacji pojazdów kolejowych posiadających świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego;
  - 5) eksploatacji pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej.
2. Każdy pracownik kolejowego jest obowiązany stosować przepisy wewnętrzne, regulaminy i instrukcje stanowiskowe oraz niezwłocznie reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do poważnego wypadku, wypadku lub incydentu.

#### **§ 22**

#### **Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych**

1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu, wykonując swoje zadania w jego imieniu, działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zwana dalej PKBWK.
2. PKBWK podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały, a jej członkowie, podejmując uchwałę, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.
3. PKBWK prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku, może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei oraz może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, podejmuje przewodniczący PKBWK nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.
4. PKBWK sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie. Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom nie mogą obejmować ustalania winy lub odpowiedzialności.
5. PKBWK sporządza roczny raport ze swoich prac w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami. PKBWK Komisja ogłasza raporty, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra

właściwego do spraw transportu. Zalecenia są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do innych zainteresowanych podmiotów.

6. Zawartość raportu, o którym mowa w ust. 4 i 5 niniejszego paragrafu, określono w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. z 2019 r. poz. 108).
7. Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.
8. Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządcom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym.
9. Prezes UTK informuje PKBWK o sposobie postępowania z jej zaleceniami.
10. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty, o których mowa w ust. 7.
11. Podmioty, o których mowa w ust. 7, określają planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając analizę skierowanych do niego informacji oraz konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania.
12. Podmioty, o których mowa w ust. 7, informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie.
13. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, o których mowa w ust. 7, Prezes UTK i podmioty, o których mowa w ust. 7, w razie potrzeby z udziałem PKBWK współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.
14. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 7, oraz planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem. Prezes UTK wskazuje w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia, PKBWK oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.
15. W przypadku podjęcia przez PKBWK postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.

## § 23

### Nadzór nad realizacją postanowień Instrukcji

1. Nad realizacją postanowień niniejszej Instrukcji sprawuje zarząd PMT LK.
2. Zarząd PMT LK prowadzi bieżącą aktualizację postanowień Instrukcji, uwzględniając zmieniające się otoczenie prawne.
3. Zarząd PMT LK może wyznaczyć koordynatora w sprawach dotyczących kwalifikacji zdarzeń, powiadamiania i bieżącej aktualizacji postanowień Instrukcji, uwzględniając ust. 2.
4. Prezes UTK sprawuje nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisję kolejową.

## ZAŁĄCZNIKI

1. Zawiadomienie o poważnym wypadku/wypadku/incydencie (wzór).
2. Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu nr ...../składzie manewrowym (wzór).
3. Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu kolejowego (wzór).
4. Protokół oględzin miejsca wypadku/incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu (wzór).
5. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorii.
6. Protokół ustaleń końcowych (wzór).
7. Rejestr zdarzeń kolejowych (wzór).
8. Karta uszkodzonego w poważnym wypadku/wypadku/incydencie.
9. Protokół wysłuchania.





## ZAŁĄCZNIK NR 1

### ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE<sup>1)</sup>

(dane jednostki organizacyjnej) ..... data wysłania .....  
nr ..... tel. .... do .....

Kategoria zdarzenia<sup>2)</sup>: .....

Miejsce zdarzenia<sup>3)</sup>: .....

Data i godzina zdarzenia: .....

Zwięzły opis zdarzenia<sup>4)</sup>:  
.....  
.....  
.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:  
.....  
.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:  
.....  
.....

Przebieg akcji ratowniczej:  
.....  
.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia:  
.....  
.....  
.....

Otrzymują:

1. ....

2. ....

.....  
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>2)</sup> Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

<sup>3)</sup> W zależności od miejsca zdarzenia należy podać: numer linii, nazwę szlaku lub posterunku, nazwę bocznicy, kilometrą, numer toru.

<sup>4)</sup> Należy podać również europejski numer pojazdu (EVN) kolejowego uczestniczącego w zdarzeniu.



## ZAŁĄCZNIK NR 2

**PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR ...../**  
**SKŁADZIE MANEWROWYM<sup>1)</sup>**

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

| 1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym      |   |   |                                      |   |                   |               |             |     |       |
|--|---|---|--------------------------------------|---|-------------------|---------------|-------------|-----|-------|
| Liczba wagonów                                 |   |   | Długość w metrach                    | Liczba osi  | Masa brutto (ton) | Masa hamująca |             |     | Uwagi |
| ogółem   | próżnych  | ładownych   |                                      |   |                   | wymagana      | rzeczywista |     |       |
|  |   |   |                                      |   |                   | %             | ton         | ton |       |
| 1  | 2   | 3   | 4                                    | 5   | 6                 | 7             | 8           | 9   | 10    |
|  |   |   |                                      |   |                   |               |             |     |       |
| 2. Stan hamulców badanego pojazdu o godz. .... |   |   |                                      |   |                   |               |             |     |       |
| Seria i numer pojazdu z napędem (i innego)     | Ciśnienie powietrza w przewodzie głównym i hamulcowym wg wskazań manometrów | Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne) | Hamulec ręczny (sprawny, niesprawny) | Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie) <sup>1)</sup> | Uwagi             |               |             |     |       |
| 1  | 2   | 3   | 4                                    | 5   | 6                 |               |             |     |       |
|  |   |   |                                      |   |                   |               |             |     |       |
|  |   |   |                                      |   |                   |               |             |     |       |

| 3. Stan hamulców badanych wagonów o godz. .... |       |       |                    |  |   |                               |  |         |   |       |
|--|-------|-------|--------------------|--|---|-------------------------------|--|---------|---|-------|
| Kolejny wagon od pojazdu z napędem             | Seria | Numer | Ładowny czy próżny | Hamulec wyłączony (tak, nie) <sup>1)</sup> | Wagon oklejony nalepką "hamulec niezdatny do użytku" (tak, nie) <sup>1)</sup> | Masa hamująca wagonu w tonach | Hamulec nastawiony na przebieg hamowania |         | Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne) | Uwagi |
|  |       |       |                    |  |   |                               | próżny                                   | ładowny |   |       |
| 1  | 2     | 3     | 4                  | 5  | 6   | 7                             | 8  | 9       | 10  | 11    |
|  |       |       |                    |  |   |                               |  |         |   |       |

Prędkość pociągu (składu manewrowego) rozkładowa..... km/h, z jaką przejechał obok sygnału „STÓJ” lub rzeczywista..... km/h, innego odpowiadającego mu miejsca

Protokół sporządził  
przedstawiciel  
przewoźnika

Treść protokołu  
parafuje

przedstawiciel zarządcy infrastruktury  
lub użytkownika bocznic kolejowej

członek komisji kolejowej

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

.....

.....

.....

.....

.....

## ZAŁĄCZNIK NR 3

PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU<sup>1)</sup> KOLEJOWEGO<sup>2)</sup>

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem/incydemem<sup>1)</sup> ..... zaistniałym w dniu ..... o godz. .... na stacji / szlaku / bocznicy<sup>1)</sup> ..... w torze ..... km ..... linii ..... przez komisję kolejową w składzie:

| Lp. | Imię i nazwisko | Funkcja        | Jednostka organizacyjna | Stanowisko |
|-----|-----------------|----------------|-------------------------|------------|
| 1.  |                 | przewodniczący |                         |            |
| 2.  |                 | członek        |                         |            |
| 3.  |                 | członek        |                         |            |
| 4.  |                 | członek        |                         |            |

**I. Opis miejsca wypadku lub incydemtu - usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia**

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....

b) na gruncie:

.....

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

.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynieryjnych:

.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

.....

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

.....

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

.....

**II. Warunki pogodowe:**

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

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

widoczność ..... słyszalność .....

inne zjawiska .....

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

.....

.....

**IV. Skutki:**

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

**V. Przeprowadzone badania:**

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

.....

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

.....

**VI. Działania ratownicze:** rozpoczęte dnia ..... od godz. ....

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

z udziałem:

1. zespołu ratownictwa medycznego .....

2. pogotowia ratownictwa technicznego .....

3. pogotowia technicznego .....

4. pogotowia sieciowego .....

5. pogotowia drogowego .....

6. jednostek ochrony przeciwpożarowej .....

**VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:**

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....  
kategoria .....

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

**VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:**

**IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:**

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

.....  
.....  
.....  
pod przewodnictwem .....

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

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

**XI. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu<sup>1)</sup> obecni na jego miejscu:**

1. ....

2. ....

3. ....

4. ....

5. ....

6. ....

**XII. Wykaz załączników:**

.....  
.....

**XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie<sup>1)</sup>:**

.....  
.....

**XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:**

.....  
.....

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

.....  
.....

---

<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>2)</sup> Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.



## ZAŁĄCZNIK NR 4

PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU<sup>1)</sup> NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU<sup>2)</sup>

sporządzony dnia w ..... w ..... związku z wypadkiem / incydem<sup>1)</sup> na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu<sup>1)</sup> kategorii ..... zaistniałym w dniu ..... o godz. .... na stacji / szlaku / bocznicy<sup>1)</sup> ..... tor ..... km ..... linii ..... przez komisję kolejową

w składzie:

| Lp. | Imię i nazwisko | Funkcja        | Jednostka organizacyjna | Stanowisko |
|-----|-----------------|----------------|-------------------------|------------|
| 1.  |                 | przewodniczący |                         |            |
| 2.  |                 | członek        |                         |            |
| 3.  |                 | członek        |                         |            |
| 4.  |                 | członek        |                         |            |

I. Okoliczności wypadku / incydem<sup>1)</sup> (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączy strażnicowego, stan rogatki, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

.....

.....

.....

.....

## II. Warunki pogodowe:

pora dnia ..... opady .....

temperatura ..... widoczność .....

zachmurzenie ..... słyszalność .....

inne zjawiska .....

## III. Skutki:

1. Poszkodowani:

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

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

.....

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych:

.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

#### IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania: .....

2. Oznakowanie i osygnalizowanie od .....

strony toru:

3. Oznakowanie i osygnalizowanie od .....

strony drogi:

4. Rodzaj nawierzchni na przejeździe: .....

5. Rodzaj nawierzchni drogi .....

dojazdowej:

6. Typ urządzeń ssp: .....

7. Sygnalizacja świetlna: .....

8. Sygnalizacja dźwiękowa: .....

9. Widoczność: z 5 m wymagana ..... rzeczywista .....

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

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

10. Pochylenie toru: .....

11. Pochylenie drogi: .....

12. Stan oświetlenia:

13. Data ostatniego badania przejazdu

i wydane zalecenia oraz informacje

na temat ich realizacji: .....

**V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:**

.....

**VI. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób uczestniczących w wypadku / incydencie<sup>1)</sup>:**

1. Kierowcy pojazdu drogowego:

.....

2. Kierującego pojazdem kolejowym:

.....

3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:

.....

**VII. Szacunkowa wartość strat:**

.....

**VIII. Akcja ratownicza:** trwała od godz. .... dnia ..... do godz. .... dnia .....

z udziałem .....

**IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:**

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....

kategoria .....

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....  
**X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:**

.....  
.....

**XI. Ustalenia odnośnie do dalszej pracy komisji kolejowej:**

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

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

pod przewodnictwem .....

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

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

**XII. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu<sup>1)</sup> obecni na jego miejscu:**

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

**XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie<sup>1)</sup>:**

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

**XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:**

.....  
.....

.....

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

.....

.....

.....

---

<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>2)</sup> Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.



## ZAŁĄCZNIK NR 5

### KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA ORAZ JEJ KATEGORIE

#### I. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku/wypadku oraz jej kategorii

| Lp. | Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej   | Kategoria |
|-----|--|-----------|
| 1   | 2  | 3         |
| 1   | Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równowazne przyczyny  | *00       |
| 2   | Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym   | *01       |
| 3   | Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty   | *02       |
| 4   | Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym  | *03       |
| 5   | Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia   | *04       |
| 6   | Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami   | *05       |
| 7   | Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy   | *06       |
| 8   | Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów   | *07       |
| 9   | Zbiegnięcie pojazdu kolejowego   | *08       |
| 10  | Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli  | *09       |
| 11  | Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS) | *10       |
| 12  | Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)  | *11       |

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 13 | Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym  | *12 |
| 14 | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)   | *13 |
| 15 | Zamach zbrodniczy   | *14 |
| 16 | Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym  | *15 |
| 17 | Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego  | *16 |
| 18 | Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego                                 | *17 |
| 19 | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)   | *18 |
| 20 | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)   | *19 |
| 21 | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C) | *20 |
| 22 | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)   | *21 |
| 23 | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)   | *22 |
| 24 | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic               | *23 |
| 25 | Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym  | *24 |
| 26 | Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego                                      | *26 |
| 27 | Eksplzja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym   | *27 |
| 28 | Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)   | *28 |
| 29 | Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów  | *29 |



|    |   |     |
|----|---|-----|
| 30 | Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia) | *30 |
| 31 | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym   | *31 |
| 32 | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)  | *32 |
| 33 | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach   | *33 |
| 34 | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach  | *34 |
| 35 | Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)  | *35 |
| 36 | Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych   | *36 |
| 37 | Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów  | *37 |
| 38 | Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą   | *38 |
| 39 | Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany   | *39 |
| 40 | Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku   | *40 |

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

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

Przykład:

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

## II. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorii:

| Lp. | Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej  | Kategoria |
|-----|---|-----------|
| 1   | 2   | 3         |
| 1   | Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym  | C41       |
| 2   | Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty  | C42       |
| 3   | Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym   | C43       |
| 4   | 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 lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym  | C48       |
| 9   | Niewłaściwe zestawienie pociągu   | C49       |
| 10  | Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych   | C50       |
| 11  | Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego  | C51       |
| 12  | Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące:<br>- nieostronięcie sygnałem "Stój" odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy,<br>- nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej,<br>- nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy | C52       |
| 13  | Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)   | C53       |

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 14 | Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z mchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi   | C54 |
| 15 | Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych   | C55 |
| 16 | Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy   | C57 |
| 17 | Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku   | C59 |
| 18 | Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych   | C60 |
| 19 | Zamach zbrodniczy   | C61 |
| 20 | Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)  | C62 |
| 21 | Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów  | C63 |
| 22 | Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w mchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania mchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu | C64 |
| 23 | Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w mchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska   | C65 |
| 24 | Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym   | C66 |
| 25 | Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia mchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą  | C67 |
| 26 | Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów  | C68 |
| 27 | Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny   | C69 |

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

Przykład: Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami bez negatywnych konsekwencji - kategoria incydentu - **C64**.



## ZAŁĄCZNIK NR 6

### PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH<sup>1)</sup>

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem / incydem<sup>2)</sup> .....

kategorii ..... zaistniałym w dniu ..... o godz. .... na stacji / szlaku / bocznic<sup>2)</sup> ..... w torze / rozjeździe<sup>2)</sup> ..... km ..... linii ..... na obszarze zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznic<sup>2)</sup> kolejowej<sup>2)</sup> .....

jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznic<sup>2)</sup> kolejowej<sup>2)</sup> właściwa dla miejsca zdarzenia .....

przez komisję kolejową w składzie:

| Lp. | Imię i nazwisko | Funkcja        | Jednostka organizacyjna | Stanowisko |
|-----|-----------------|----------------|-------------------------|------------|
| 1.  |                 | przewodniczący |                         |            |
| 2.  |                 | członek        |                         |            |
| 3.  |                 | członek        |                         |            |
| 4.  |                 | członek        |                         |            |

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

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania (zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 4 oraz § 10 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym):

#### 1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

- 1.1. Krótki opis sytuacji zastanej przez komisję kolejową: .....
- 1.2. urządzenia srk, sygnalizatory i ich wskazania (typ i rodzaj)
  - a) na posterunku ruchu .....
  - b) na gruncie .....
  - c) przekąźnikownia .....
- 1.3. Tory, rozjazdy, budowle inżynieryjne (rok zabudowania, typ, parametry, pomiary) .....
- 1.4. Sieć trakcyjna (ostatni przegląd) .....
- 1.5. Zapisy w dokumentacji mającej związek ze zdarzeniem .....
- 1.6 Dane o pociągu/składzie manewrowym: .....
- 1.7. Prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub w jego sąsiedztwie: .....
- 1.8. Pracownicy kolejowi łącznie z personelem podwykonawców mający związek ze zdarzeniem: .....

| Imię i nazwisko | stanowisko | zakład pracy | wiek | Staż pracy na danym stanowisku | stan trzeźwości | data i godz. rozpoczęcia pracy | liczba godzin wycoczynku przed rozpoczęciem pracy |
|-----------------|------------|--------------|------|--------------------------------|-----------------|--------------------------------|---|
|                 |            |              |      |                                |                 |                                |   |
|                 |            |              |      |                                |                 |                                |   |
|                 |            |              |      |                                |                 |                                |   |

1.9. Pozostałe osoby mające związek ze zdarzeniem:

| Imię i nazwisko | data urodzenia | miejsce zamieszkania | stanowisko | stan trzeźwości |
|-----------------|----------------|----------------------|------------|-----------------|
|                 |                |                      |            |                 |
|                 |                |                      |            |                 |

1.10. Warunki pogodowe

|               |  |              |  |
|---------------|--|--------------|--|
| pora dnia     |  | zachmurzenie |  |
| opady         |  | temperatura  |  |
| widoczność    |  | słyszalność  |  |
| inne zjawiska |  |              |  |

1.11. Przebieg akcji ratowniczej

| Imię i nazwisko powiadniającego | stanowisko | godzina powiadomienia | powiadamiana jednostka | imię i nazwisko przyjmującego | godzina przybycia na miejsce zdarzenia |
|---------------------------------|------------|-----------------------|------------------------|-------------------------------|--|
|                                 |            |                       |                        |                               |  |
|                                 |            |                       |                        |                               |  |

Akcja ratownicza rozpoczęta o godz.

Akcja ratownicza zakończona o godz.

1.12. Poszkodowani:

| zabici                         | ciężko ranni                   | ranni                          |
|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| imię, nazwisko, data urodzenia | imię, nazwisko, data urodzenia | imię, nazwisko, data urodzenia |

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| pracownicy łącznie z personelem podwykonawców |  |  |  |
| pasażerowie                                   |  |  |  |
| osoby nieuprawnione                           |  |  |  |
| inne osoby                                    |  |  |  |

## 1.13. Uszkodzenia i zniszczenia

|                              | rozmiar i charakter uszkodzeń/zniszczeń | szacunkowa kwota odtworzeniowa |
|------------------------------|---|--------------------------------|
| tor                          |   |                                |
| rozjazd                      |   |                                |
| obiekt inżynierski           |   |                                |
| urządzenia srk               |   |                                |
| elementy sieci trakcyjnej    |   |                                |
| pojazdy kolejowe             |   |                                |
| przewożony ładunek           |   |                                |
| środowisko                   |   |                                |
| bagaż pasażerów              |   |                                |
| inne uszkodzenia/zniszczenia |   |                                |

**2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:**

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....

.....

2.1.2. świadków:

.....

2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:

2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:

.....

2.2.2. tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:

.....

2.2.3. urządzenia łączności:

.....

2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:

.....

2.2.5. pojazdy kolejowe:

.....

2.3. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu):

.....

2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

2.4.1. środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:

.....

2.4.2. wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:

.....

2.4.3. środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:

.....

2.5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:

2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:

.....

.....

2.5.2. stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:

.....

2.5.3. warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:

.....

2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:

.....

2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

2.6.1. weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

.....



2.6.2. weryfikację praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:

.....

2.6.3. ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:

.....

### 3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

3.1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów<sup>2)</sup> zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....

3.2. Opis przebiegu wypadku / incydu<sup>2)</sup> (opis dynamiki wypadku / incydu<sup>2)</sup>, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku/ incydu<sup>2)</sup>:

.....

.....

.....

.....

3.3. Przyczyny wypadku / incydu<sup>2)</sup>:

3.3.1. Bezpośrednia:

3.3.2. Pierwotna:

3.3.3. Pośrednie:

3.3.4. Systemowe:

3.4. Kategoria wypadku / incydu<sup>2)</sup>:

.....

3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydu<sup>2)</sup> lub wniosków zapobiegawczych:

.....

### 4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1. ....

4.2. ....

4.3. ....

4.4. ....

**5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:**

|                        | Imię i nazwisko | Data | Podpis |
|------------------------|-----------------|------|--------|
| <b>Przewodniczący:</b> |                 |      |        |
| <b>Członkowie:</b>     |                 |      |        |
| 1.                     |                 |      |        |
| 2.                     |                 |      |        |
| 3.                     |                 |      |        |
| 4.                     |                 |      |        |

---

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

2) Niepotrzebne skreślić.

## ZAŁĄCZNIK NR 7

### REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

1. Wszelkie zaistniałe zdarzenia (poważne wypadki, wypadki i incydenty) należy na bieżąco rejestrować.
2. Rejestracja zdarzeń, o której mowa w ust. 1 powinna być prowadzona w dokumencie: Rejestr zdarzeń kolejowych, zwany dalej „Rejestrem”.
3. Rejestr składa się ze strony tytułowej (wzór zamieszczono poniżej) oraz z zestawienia informacji w formie tabelarycznej (wzór określono w tabeli nr 1 niniejszego załącznika).
4. Podczas prowadzenia rejestru należy stosować następujące zasady:
  - 1) rozpoczynając Rejestr (także kończąc w nim zapisy) należy go opisać według wzoru zamieszczonego poniżej,
  - 2) w kolumnie nr 8 tabeli nr 1 należy podawać łączne koszty napraw, tj. koszty przewoźnika oraz koszty zarządcy infrastruktury kolejowej,
  - 3) w kolumnie nr 10 tabeli nr 1 prowadzący dochodzenie wpisuje nazwę zarządcy infrastruktury kolejowej prowadzącego dochodzenie powypadkowe zgodnie z podaną wcześniej definicją.

#### Wzór strony tytułowej:

|  |
|--|
| .....<br>pieczęć firmy                             |
| <b>REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH</b>                  |
| Data rozpoczęcia: .....<br>Data zakończenia: ..... |

Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym

Tabela nr 1

| Lp. | Miejsce zdarzenia (stacja, szlak) nr pociągu | Data godz. min. | Kategoria | Rodzaj taboru - typ i nr pojazdu kolejowego | Skutki zdarzenia   |                       |                     | Zasadnicza przyczyna zdarzenia | Prowadzący dochodzenie | Skład komisji powypadkowej | Data zakończenia dochodzenia | Zastosowane środki zaradcze |
|-----|--|-----------------|-----------|---|--------------------|-----------------------|---------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------------|-----------------------------|
|     |  |                 |           |   | Zabitych/ranionych | Koszty naprawy taboru | Razem koszty napraw |                                |                        |                            |                              |                             |
|     | 2  | 3               | 4         | 5   | 6                  | 7                     | 8                   | 9                              | 10                     | 11                         | 12                           | 13                          |
| 1   |  |                 |           |   |                    |                       |                     |                                |                        |                            |                              |                             |
|     |  |                 |           |   |                    |                       |                     |                                |                        |                            |                              |                             |
|     |  |                 |           |   |                    |                       |                     |                                |                        |                            |                              |                             |
|     |  |                 |           |   |                    |                       |                     |                                |                        |                            |                              |                             |
|     |  |                 |           |   |                    |                       |                     |                                |                        |                            |                              |                             |





## ZAŁĄCZNIK NR 8

KARTA POSZKODOWANEGO W POWAŻNYM  
WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE

1. W stosunku do osób poszkodowanych należy sporządzić dokument: Karta poszkodowanego w poważnym wypadku/wypadku/incydencie.
2. Dokument, o którym mowa w ust. 1 powinien być prowadzony według wzoru jak niżej.

(stempel jednostki organizacyjnej)

nr telefonu

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

- a) pasażera<sup>1)</sup>
- b) pracownika kolejowego lub podwykonawcy<sup>1)</sup>
- c) osoby postronnej<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 <sup>1)</sup>  |   |                   |                                    |  |
| 4.                   | Czas zdarzenia <sup>1)</sup>   | (data zdarzenia <sup>1)</sup> )                                 |                   | (godzina zdarzenia <sup>1)</sup> ) |  |
|                      |  |   |                   |                                    |  |
| 5.                   | Zginął na miejscu zdarzenia <sup>1)</sup>  |   |                   |                                    |  |
|                      | Zmarł na skutek zdarzenia <sup>1)</sup>  | (data i godzina)  |                   |                                    |  |
| 6.                   | Poszkodowany podaje następujące obrażenia ciała lub dolegliwości powstałe w wyniku zdarzenia <sup>1)</sup> |   |                   |                                    |  |
| 7.                   | Kto udzielił pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza   |   |                   |                                    |  |
| 8.                   | Lekarz   | nazwisko i imię   |                   |                                    |  |
|                      |  | zakład pracy  |                   |                                    |  |
|                      |  | przybył do zdarzenia <sup>1)</sup>                              |                   | (data i godzina)                   |  |
|                      |  | rodzaj udzielonej pomocy przed przybyciem lekarza <sup>1)</sup> |                   |                                    |  |
| 9.                   | Poszkodowany   | udał się  |                   | po przybyciu lekarza <sup>1)</sup> |  |
|                      |  | do domu <sup>1)</sup>   |                   | do lekarza <sup>1)</sup>           |  |
|                      |  |   |                   | do szpitala <sup>1)</sup>          |  |

|  |  | o własnych siłach <sup>1)</sup>   | na noszach <sup>1)</sup> | pociągiem <sup>1)</sup> | karetką pogotowia <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 (przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent).



## ZAŁĄCZNIK NR 9

1. Wysłuchiwanie osób (stosownie do decyzji komisji kolejowej) mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem, powinno być dokumentowane.
2. Dokument, o którym mowa w ust. 1 powinien być prowadzony według wzoru jak niżej.

### PROTOKÓŁ WYŚLUCHANIA

Sporządzony dnia ..... w .....

**Protokół sporządził:**

Nazwisko i imię:

Stanowisko: .....

Miejsce zatrudnienia:

Osoby obecne przy wysłuchaniu:

**Wyjaśnienia złożył:**

Nazwisko i imię: .....

Data i miejsce urodzenia:

Stanowisko: .....

Miejsce zatrudnienia:

**w sprawie:**

**Treść wyjaśnień:**

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

**Pytania dodatkowo zadawane w sprawie i odpowiedzi wysłuchiwanego:**

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

Wysłuchanie powyższe po zapoznaniu się z treścią podpisuję.

Do sposobu wysłuchania zastrzeżeń nie wnoszę.

.....  
(podpis protokolującego)

.....  
(data i podpis czytelny osoby wysłuchanej)

.....  
(podpisy osób obecnych przy wysłuchaniu)

**WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIENI DO INSTRUKCJI**

| Lp | Decyzja zarządu PMT LK<br>(podać nr decyzji zmieniającej) | Data<br>zmiany | Zmiana dotyczy<br>§, ust.<br>(załącznika) | Data i podpis<br>pracownika<br>wprowadza-<br>jącego zmianę |
|----|---|----------------|---|--|
| 1  | 2   | 3              | 4   | 5  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |
|    |   |                |   |  |

