Załącznik
do Uchwały Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 9/11/II/2017 z dnia 28.11.2017 roku

PKM - 13
Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone
w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 2117)
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Gdańsk 2017 r.

Uchwała Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 9/11/II/2017
z dnia 28 listopada 2017 roku

w sprawie: przyjęcia do stosowania Instrukcji postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych PKM-13

Na podstawie § 27 ust. 2 Statutu Spółki, Spółki oraz art.5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U.2015.1297 j.t) w związku z § 4 lit e Regulaminu Organizacyjnego, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej podejmuje następującą uchwałę:

§ 1

Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej przyjmuje niniejszym do stosowania: Instrukcję postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych PKM-13, w brzmieniu przedstawionym w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem 10 grudnia 2017 roku.

Prezes Zarządu

Grzegorz Mocarski

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE 5
§1. Cel i zakres instrukcji 5
§2. Znaczenie używanych określeń 6
ROZDZIAŁ II ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU 11
§3. Zgłoszenie o zdarzeniu 11
§4. Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora, po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu 12
§5. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia 15
§6. Pisemne zawiadomienie i wstępna informacja o zdarzeniu 16
§7. Zatajanie zdarzenia 16
ROZDZIAŁ III KOMISJA KOLEJOWA 17
§8. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych 17
§9. Zadania komisji kolejowej 17
§10 Wyznaczanie składu komisji do postępowania w sprawie zdarzenia kolejowego 18
§11. Kierowanie pracami komisji kolejowej 19
§12. Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej 19
§13. Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia 20
ROZDZIAŁ IV BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA 22
§14. Podjęcie prac przez komisję kolejową 22
§15. Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia 23
§16. Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena 24
§17. Protokół oględzin miejsca zdarzenia 30
§18. Wstępna analiza zdarzenia 31
§19. Badania, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania 31
ROZDZIAŁ V USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA 33
§20. Ustalenia końcowe 33
§21. Rodzaje przyczyn 33
§22. Wnioski zapobiegawcze 34
§23. Ustalenie strat 35
§24. Protokół ustaleń końcowych 36
§25. Postępowanie w sprawach spornych 36
§26. Termin zakończenia postępowania 37
ROZDZIAŁ VI CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA 38
§27. Akta postępowania 38
§28. Wykonanie wniosków zapobiegawczych 39
§29. Informacja o zdarzeniu 39
ROZDZIAŁ VII STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI 40

§30. Rejestracja zdarzeń 40
§31. Statystyka zdarzeń 40
§32. Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport roczny bezpieczeństwa. 41
ROZDZIAŁ VIII ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM 42
§33. Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom 42
§34. Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru 42
§35. Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego 43
§36. Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom 44
ZAŁĄCZNIK NR 1 WYKAZ ADRESATÓW WŁAŚCIWYCH DLA MIEJSCA ZDARZENIA, KTÓRYCH NALEŻY ZAWIADOMIĆ PISEMNIE 45
ZAŁĄCZNIK NR 2 46
WZÓR ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE 46
ZAŁĄCZNIK NR 3 WZÓR PROTOKOŁU USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU 50
ZAŁĄCZNIK NR 4 WZÓR PROTOKOŁU OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU 52
ZAŁĄCZNIK NR 5 WZÓR PROTOKOŁU OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU NA PRZEJEŹDZIE 56
ZAŁĄCZNIK NR 6 59
KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA 59
ORAZ JEJ KATEGORIE 59
ZAŁĄCZNIK NR 7 63
WZÓR PROTOKOŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH 63
ZAŁĄCZNIK NR 8 WZÓR STRONY TYTUŁOWEJ AKT POSTĘPOWANIA 67
ZAŁĄCZNIK NR 9 WZÓR PROTOKOŁU WYSŁUCHANIA 68
ZAŁĄCZNIK NR 10 70
REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH 70

ROZDZIAŁ I
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1.
Cel i zakres instrukcji

1. Celem instrukcji jest określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego, oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe.
2. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach kolejowych oraz zasady i tryb pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń kolejowych oraz zasady dokumentowania prowadzonego postępowania.
3. W sprawie zdarzeń kolejowych zaistniałych w ruchu w obrębie punktu styku linii kolejowych 248 i 253 z innym zarządcą infrastruktury (na wspólnych szlakach) należy przestrzegać postanowień zawartych porozumień i umów.
4. Instrukcja określa także:
   1) zasady prowadzenia statystyki i analizy stanu bezpieczeństwa,
   2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania zdarzeniom,
   3) inne kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, uregulowane niniejszą instrukcją.
5. Instrukcja obowiązuje we wszystkich jednostkach organizacyjnych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz innych przedsiębiorców kolejowych, korzystających z infrastruktury należącej do Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
6. Wszystkie inne wydarzenia nie będące poważnym wypadkiem /wypadkiem/ incydentem, a stwarzające bądź zwiększające potencjalne ryzyko zdarzenia kolejowego należy prowadzić wg odrębnego trybu postępowania, określonego Instrukcją postępowania w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych PKM 13a.
7. Zasady prowadzenia akcji ratunkowych regulują:
   1) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniu ratowniczym (tekst jedn.: Dz.U. z 2013 roku, poz.709);
   2) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego.

8. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 roku, poz. 1394);.
9. Postępowanie w razie poważnej awarii, szkody w środowisku albo bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku regulują odrębne przepisy.

§2.
Znaczenie używanych określeń

Bezpieczeństwo – oznacza brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesu przewozu.

Bocznica 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.

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.

CUiD – Centrum Utrzymania i Diagnostyki (PKM S.A.).

Dyspozytor – pracownik zarządcy infrastruktury nadzorujący kierowanie ruchem kolejowym lub pracownik innego przedsiębiorstwa kolejowego otrzymujący zgłoszenie o zdarzeniu.

Dyżurny ruchu – pracownik zarządcy infrastruktury bezpośrednio odpowiedzialny za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach) bądź na odcinku Lokalnego Centrum Sterowania PKM.

Incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Infrastruktura kolejowa - infrastruktura kolejowa w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym (elementy określone są w załączniku nr 1 do ustawy).

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

Kolizja - jest to zdarzenie obejmujące jeden z poniższych przypadków:

1) zderzenie - dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków.
2) najechanie - niezamierzone, dynamiczne:
   a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,

b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,

c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego,

3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.

Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

Manewr - zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.

Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska – strata w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.

Nieupoważnione osoby na terenie kolei – oznaczają wszystkie osoby obecne na terenie kolei w przypadku, w którym taka obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przekraczających przejazdy kolejowe.

Obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

Ograniczenie ruchu – zmniejszenie przepustowości szlaku lub stacji trwające powyżej 60 minut, jeżeli spowodowało opóźnienie pociągów.

PKM – Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

Pasażer – każda osoba z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywająca podróż koleją. Dla celów statystyki zdarzeń, włącza się pasażerów usiłujących wsiąść lub wysiąść do lub z poruszającego się pociągu.

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.

Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.

Pojazd trakcyjny - pojazd kolejowy z napędem własnym.

Posterunek ruchu – wyznaczone miejsce służące do eksploatacji kolei zapewniające bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego.

Posterunek zapowiadawczy – następczy posterunek ruchu umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy.

Poszkodowany - zabity, ciężko ranny lub ranny.

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

Poważny wypadek - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub

b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.

Pożar pojazdów kolejowych - pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów.

Pracownik kolejowy – pracownicy PKM oraz jej podwykonawców, a także pracownicy innych przedsiębiorstw, których zatrudnienie ma związek z procesem przewozowym na sieci PKM i które w czasie zdarzenia znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury.

Próba samobójstwa - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia, nie skutkujące zgonem (zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ).

Przerwa w ruchu pociągów – wstrzymanie ruchu pociągów wskutek przeszkody 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.

Przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.

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

Ryzyko - oznacza częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.

Samobójstwo - oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy.

Sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury.

Stacja – posterunek zapowiadawczy, w obrębie, którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.

Straty – koszty związane z zdarzeniem kolejowym.

System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) – organizacja i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa.

Sytuacje potencjalnie niebezpieczne – wydarzenia kolejowe nie będące poważnymi wypadkami, wypadkami ani incydentami, stwarzające utrudnienia (np. przerwy w ruchu pociągów lub ograniczenia ruchu) w działalności przewozowej i nie wywierające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo ruchu.

Szlak kolejowy – część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.

Usługa trakcyjna - działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem.

Użytkownik przejazdu kolejowego – oznaczają wszystkie osoby korzystające z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo.

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem.

Wydarzenie kolejowe (zwane także „wydarzeniem") – każda niepożądana sytuacja zaistniała w systemie kolejowym lub w jego otoczeniu zakłócająca realizację procesu przewozowego, w szczególności powodująca zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opóźnienie pociągu lub zakłócenie prac manewrowych.

Wykolejenie – utrata kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.

Wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:

a) kolizje,
b) wykolejenia,
c) zdarzenia na przejazdach,
d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
e) pożar pojazdu kolejowego.

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.

Zagrożenie - oznacza stan, który może prowadzić do wypadku.

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.

Zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych.

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

Zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe - zdarzenia, w których w co najmniej jedną osobę uderzył 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 uderzył jakiś przedmiot.

ROZDZIAŁ II
ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

§3.
Zgłoszenie o zdarzeniu

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 jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:
   1) dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury – w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury, albo
   2) użytkownikowi bocznicy kolejowej – w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicy kolejowej.
3. Pracownik kolejowy jest zobowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanemu w zdarzeniu pierwszej pomocy.
4. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu, maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury.
5. Dyżurny ruchu obsługujący bocznicę kolejową powinien zarejestrować w dzienniku telefonicznym (R-138), zgłoszenie użytkownika bocznicy kolejowej o zdarzeniu zaistniałym na bocznicy.
6. Kierujący robotami na nowobudowanych liniach, torach, obiektach i urządzeniach nie oddanych do eksploatacji, powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury najbliższego posterunku ruchu o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
7. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

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

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
   1) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
   2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału Ar1 „Alarm" za pomocą kolejowego połączenia alarmowego (REC GSM-R);
   3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (tel. nr 112), podając w miarę możliwości informacje o:
      a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
      b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
      c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
      d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
      e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
   4) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi ruchu PKM i swojemu bezpośredniemu przełożonemu;
   5) zgłosić zdarzenie do Centrum Utrzymania i Diagnostyki (CUiD) i Centrum Monitoringu LCS PKM;
   6) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
   7) poinformować dyspozytora:
      a) o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt 1–3, 5, 6,
      b) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych;
   8) żądać od dyspozytora stosownie do potrzeb:
      a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
      b) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej;

9) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju;

10) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratowniczą, wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch kolejowy.

Wszystkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania należy zarejestrować w dzienniku telefonicznym.

2. Dyspozytor, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
   1) dokonać czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 3, 5 i 6, oraz polecić zamknięcie torów, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność;
   2) w zależności od skutków zdarzenia zażądać od dyspozytora w zakładzie linii kolejowych (PKP PLK) wyjazdu zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;
   3) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
   4) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej;
   5) powiadomić o zdarzeniu wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi;
   6) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy;
   7) powiadomić właściwe terytorialnie powiatowe (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego oraz stanowisko kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej;
   8) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
      a) miejsce zdarzenia,
      b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
      c) rodzaj i wielkość opakowania,
      d) rodzaj uszkodzenia,

e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,

f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego;

9) w przypadku zdarzenia mogącego powodować narażenie na promieniowanie jonizujące lub wystąpienie skażeń promieniotwórczych powiadomić Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki za pośrednictwem Centrum do Spraw Zdarzeń Radiacyjnych i wojewodę właściwego dla miejsca zdarzenia, podając:

a) miejsce zdarzenia,

b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie substancji promieniotwórczej, uzupełnione o nazwę substancji promieniotwórczej według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,

c) rodzaj i wielkość opakowania,

d) rodzaj uszkodzenia,

e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,

f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,

g) dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej;

10) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;

11) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala – po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu PKM S.A. informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu.

Wszystkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania należy zarejestrować w dzienniku dyspozytora ruchu.

12) niezwłocznie powiadomić:

a) członków komisji kolejowej ze strony PKM S.A.;

b) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,

c) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Gdańsku.

3. Dyspozytor przewoźnika kolejowego powiadamia członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika.

§5.
Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu, komisja kolejowa niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji kolejowej, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, a w szczególności kierownik pociągu lub kierujący pojazdem kolejowym powinien:
   1) przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów (manewry). Jeżeli ruch nie może się odbywać, o ile jest to możliwe zabezpieczyć miejsce zdarzenia, a do zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm",
   2) poinformować dyżurnego ruchu o dostrzeżonych zagrożeniach dla dalszego prowadzenia ruchu kolejowego spowodowanych zaistniałym zdarzeniem,
   3) udzielić pierwszej pomocy poszkodowanym,
   4) zapobiec powstaniu i szerzeniu się pożaru,
   5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia,
   6) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaże podróżnych,
   7) informować dyżurnego ruchu o przybyciu na miejsce zdarzenia służb ratowniczych (pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, zespołu ratownictwa technicznego) oraz Policji.
3. Komisja kolejowa do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową, obejmuje kierownictwo, a także:
   1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającymi pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
   2) sprawdza wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji, a zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów,
   3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
   4) upewnia się o wykonaniu obowiązków przez osoby wymienione w ust. 2, zwłaszcza w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów,
   5) zabezpiecza dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury, stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia,
   6) współpracuje z przedstawicielami przewoźników w zakresie organizacji przewozu pasażerów lub ładunków.
4. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
   1) niezwłocznie – jeśli występuje konieczność udzielenia pomocy ofiarom lub ograniczenia skutków zdarzenia,

2) niezwłocznie po uzyskaniu zgody od przewodniczącego komisji kolejowej – jeżeli jest to niezbędne dla zapobiegnięcia powstaniu zakłóceń w ruchu pociągów pod warunkiem, że urządzenia sterowania ruchem są wyposażone w sprawny rejestrator zdarzeń,
3) dla pozostałych przypadków - po uprzednim opisaniu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

§6.
Pisemne zawiadomienie i wstępna informacja o zdarzeniu

1. Przewodniczący komisji kolejowej jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty określone w załączniku nr 1 do instrukcji
2. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 2 do instrukcji.
3. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne; powyższy sposób należy zastosować w przypadku zmiany zdarzenia na samobójstwo zgłoszone odrębnym trybem przez właściwy organ, powiadamiając zainteresowanych.
4. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia, przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, faksu.
5. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca zgodnie z postanowieniami „Instrukcji organizacji i postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych" PKM-10 dodatkowo sporządza "Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych".

§7.
Zatajanie zdarzenia

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia jest zabronione.
2. Kierownik jednostki organizacyjnej, który powziął wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia zobowiązany jest:
   1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
   2) powołać odpowiednią do okoliczności i skutków zdarzenia komisję kolejową,

3) przeprowadzić postępowanie wyjaśniające na okoliczność zatajenia lub próby zatajenia zdarzenia.

ROZDZIAŁ III
KOMISJA KOLEJOWA

§8.
Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.
2. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.
3. PKBWK może prowadzić postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, który w nieznacznie różniących się warunkach byłby poważnym wypadkiem, a także w sprawie innego wypadku lub incydentu, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.
4. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 3, podejmuje Przewodniczący PKBWK.
5. W przypadku podjęcia postępowania w sprawie wypadku lub incydentu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.
6. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe.

§9.
Zadania komisji kolejowej

1. Zadaniem komisji kolejowej jest:
   1) ustalenie okoliczności zdarzenia,
   2) ustalenie przyczyny zdarzenia,
   3) sformułowanie wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, w oparciu o ustalenia komisji.

§10
Wyznaczanie składu komisji do postępowania w sprawie zdarzenia kolejowego

1. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorącej udział w transporcie kolejowym, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
4. Wykaz osób powołanych do udziału w pracach komisji kolejowej (ich nazwiska, imiona, oraz numery telefonów) powinien posiadać dyspozytor.
5. Wykaz ten należy uaktualniać po każdej zmianie jakichkolwiek danych.
6. Osoby wyznaczone do pracy w komisjach kolejowych podlegają szkoleniu doskonalącemu w zakresie wykonywania obowiązków członków komisji kolejowych.
7. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
8. Nie stawienie się wyznaczonego członka komisji, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.
9. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu, nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia oraz osoba będąca w pokrewieństwie z osobą, która miała związek ze zdarzeniem.
10. 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.
11. O zmianie, o której mowa w ust. 9, informuje się:
    1) członków komisji kolejowej;
    2) Prezesa UTK;
    3) Przewodniczącego PKBWK.

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

§11.
Kierowanie pracami komisji kolejowej

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
2. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, przez kierownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznicy kolejowej, biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.
3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.
4. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.
5. Informacji o przebiegu prac komisji kolejowej udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

§12.
Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej

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 §14 ust. 2, lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
   2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;

3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z §19 ust.3;
6) żądać od związanych z wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4, i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydentem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.

3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
4. Komisja jest obowiązana dokonać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych przyrządami posiadającymi ważne świadectwo legalizacji.
5. Z wykonanych czynności należy sporządzić protokół podpisany przez przeprowadzających te czynności.
6. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności, należy odnotować w protokole.
7. Osoby wysłuchiwane podpisują protokół z wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.
8. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.

§13.
Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia

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

2. 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.
3. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.
4. Komisja dla ustalenia stanu trzeźwości albo sprawdzenia podejrzenia zażycia środków odurzających przez osoby związane z zdarzeniem zwraca się w razie potrzeby o pomoc do Policji lub jednostek służby zdrowia w przeprowadzeniu badań.
5. Komisja jest obowiązana udostępniać zebrane materiały i dokumenty Policji, Prokuraturze oraz sądom. W razie konieczności przekazania materiałów lub dokumentów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy lub kopie. Przekazanie dokumentów i materiałów odbywa się za protokołem zdawczo-odbiorczym.

ROZDZIAŁ IV
BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA

§14.
Podjęcie prac przez komisję kolejową

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, z zastrzeżeniem § 3 ust. 4, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postoju lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznicy kolejowej.
3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być określony na zasadach, o których mowa w § 10 ust. 6 oraz § 11 ust.2, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu.
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, z zastrzeżeniem § 17 ust. 4.
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.

§15.
Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia

1. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 14 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.

2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 3 do instrukcji.
3. Komisja sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin (załącznik nr 4).

§16.
Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia i ich ocena

1. Badając okoliczności zdarzenia, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
   1) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego oraz kwalifikacji pracowników, którzy mieli bezpośredni związek z powstaniem zdarzenia. W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości pracownika w czasie pracy, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie. Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, mających związek z powstałym zdarzeniem. Komisja ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych

z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy mogli przyczynić się do spowodowania zdarzenia, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki ww. badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania,

2) sprawdzenia i odczytania zapisów:
   a) w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych (dziennikach ruchu, kontrolkach zajętości torów, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach danych z rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
   b) rejestratorów na pojeździe kolejowym (w tym rejestratorów obrazu);
   c) wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
   d) nagrań rozmów z rejestratorów rozmów radiołączności GSM-R, łączności przewodowej zapowiadawczej i ogólno-eksploatacyjnej,
   e) urządzeń rejestrujących stan SRK i czynności dyżurnego ruchu.

   Odczytanie, opisanie i zabezpieczenie zapisów z urządzeń rejestrujących (w tym prędkościomierza) komisja kolejowa zleca wyznaczonym przez tę komisje pracownikom podmiotów użytkujących te rejestratory, którzy posiadają odpowiednie kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie.

   Dokumenty, nośniki danych, sporządzone opisy i protokoły istotne dla wyjaśnienia przyczyny zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postepowania.
3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu, stanu i widoczności sygnałów oraz wskaźników, stanu osygnalizowanie pojazdów kolejowych,
4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym,
5) sprawdzenia stanu i ustawienia urządzeń radiołączności na pojazdach kolejowych i posterunkach ruchu biorących udział w zdarzeniu,
6) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, prawidłowości działania SHP, urządzeń łączności, w szczególności radiołączności GSM-R. W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być wadliwe działanie urządzeń SRK,

przewodniczący komisji zarządza badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary.

7) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, urządzeń hamulcowych, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza,
8) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, ustalenia liczby wagonów z czynnym hamulcem oraz włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego (oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączania), sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, ustalenie miejsca i wyników ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania.

   Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszej instrukcji,
9) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozjazdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki - stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami,
10) o ile w wyniku zdarzenia tor nie został zniszczony, pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o R≤300m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru,
11) o ile to możliwe, pomiaru szerokości i przechyłki toru pod obciążeniem statycznym w miejscu wykolejenia oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykolejenia, w odstępach co 5 m na prostych i łukach o promieniu R>300 m, co 2,5 m na łukach o R≤300m, oraz na bazie wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego,
12) o ile to możliwe pomiaru krzywizny toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m,
13) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
    a) bezstykowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,
    b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,

    Jeżeli jest to możliwe należy ustalić jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zaistnienia zdarzenia.
14) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:

a) opisania położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozjazdnic,
c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz badań technicznych określonych w „Instrukcji warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej" PKM-08 odnoszące się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w punktach wskazanych w arkuszu rozjazdu dla danego typu rozjazdu oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej,

15) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego - przy czym:
a) ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, powinny odbywać się w trzech miejscach:
- na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry geometryczne zestawów kołowych (wysokości obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża), wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
- na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
- na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia.
b) zakres pomiarów powinien być zgodny z Instrukcją dotyczącą utrzymania pojazdu kolejowego i Dokumentacją Systemu Utrzymania Przewoźnika kolejowego. Wyniki badań należy odnotować w dokumentacji przeglądów technicznych lub dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdu. W razie potrzeby pojazd trakcyjny należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym.

16) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego ze względu na współpracę odbieraków prądu z siecią trakcyjną - przy czym:
a) w przypadku, gdy zdarzenie ma związek z niewłaściwą współpracą odbieraków prądu z siecią trakcyjną pomiary należy przeprowadzić:

- w miejscu zdarzenia,
- w hali napraw, na wniosek przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w przypadku, gdy zaistniały niesprzyjające warunki atmosferyczne,

b) zakres pomiarów powinien być zgodny z obowiązującymi normami oraz dokumentacją utrzymaniową pojazdu kolejowego.

17) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych:

a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
- ustalenia daty i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
- ustalenia stanu (ewentualnie braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, cięgłowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
- pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
- ustalenia wielkość płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,

b) na torze prostym – wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,

c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo–kontrolne:
- wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
- sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
- pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonowym,
- pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
- pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,

18) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć odległość zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów niewykolejonych od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru,

19) pomiaru rzeczywistego nacisku powierzchniowego kół pojazdu na szynę, w tym zważenia wagonu z ładunkiem, jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę,

20) ustalenia czy pociąg nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej rozkładem jazdy, nakazanej sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą,

21) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów kolejowych – przed zdarzeniem oraz po nim.

22) ustalenia w przypadku zaistnienia zdarzenia na przejazdach kolejowych:

a) czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,
b) czy maszynista dawał wymagane sygnały,
c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku,
d) czy jest zachowana widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu oraz czy są zachowane warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym (przejrzystości szyb bocznych kabiny kierowcy, włączone radio, uchylona szyba itp.),
e) stanu jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,

23) ustalenia w razie pożaru w wagonie, na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, jego rodzaj, ładunek, sposób opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcę ładunku oraz ewentualną obecność konwojenta,
24) ustalenia w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, ustalenia odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od toru czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru,
25) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia,
26) w przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym:
a) sprawdzenia prawidłowości oznakowania opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów;
b) określenia, czy przestrzegano zasad pakowania razem i ładowania razem określonych towarów niebezpiecznych;
c) sprawdzenia prawidłowości doboru cystern i opakowań do rodzaju przewożonego towaru;
d) wizualnej oceny stanu technicznego opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów;
e) sprawdzenia dokumentacji wymaganej przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych.

2. W przypadku wykolejenia komisja kolejowa przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury i pojazdów kolejowych. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie zdarzenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem zdarzenia.
3. Uprawniony pracownik, na podstawie wyników oględzin i dokonanych pomiarów zobowiązany jest sporządzić szkic miejsca zdarzenia.
4. Na szkicu tym należy wskazać z podaniem kilometrażu dane istotne dla zdarzenia, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie zdarzenia, usytuowanie, oznaczenie

i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie budynków nastawni i innych posterunków technicznych, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.

5. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji kolejowej.
6. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze, itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy wykonać fotografię, szkic przekroju urwanej, złamanej lub pękniętej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru uszkodzenia oraz struktury materiału.
7. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy wykonać fotografię, szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały, np.:
   1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń,
   2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast o średnicy 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu złożone z nieparzystej liczby nitek zamiast parzystej, gwoździe wbite ukośnie zamiast prostopadle).

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

§17.
Protokół oględzin miejsca zdarzenia

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 14 ust. 2, komisja kolejowa sporządza:
   1) „Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu", którego wzór określa załącznik nr 4 do niniejszej instrukcji, albo „Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe", którego wzór określa załącznik nr 5 do niniejszej instrukcji.
2. Jeżeli komisja kolejowa nie mogła ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej należy wpisać „Przyczyna ustalana".

3. W protokołach, o których mowa w ust. 1, powinni być wskazani wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują podmioty w nim uczestniczące i wykonują prace na jego miejscu.
4. 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.
5. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

§18.
Wstępna analiza zdarzenia

1. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny
   plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
   1) 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.
2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.

§19.
Badania, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

3. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań.
4. Wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji kolejowej, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
5. Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca zarządca infrastruktury kolejowej lub użytkownik bocznicy kolejowej.
6. Ekspertyzę wykonują jednostki posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu, w szczególności jednostki notyfikowane lub jednostki organizacyjne wykonujące działalność, o której mowa w art. 22g ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym.
7. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej jak również o dostarczenie materiałów lub wykonania innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
8. W razie potrzeby komisja kolejowa powinna dokonać:
   1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu zdarzenia, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie.
      Wizji lokalnej należy dokonywać w warunkach podobnych do tych, w których powstało zdarzenie. Należy więc przy tym uwzględnić porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp.
      Przy przeprowadzaniu wizji lokalnej, oględzinach urządzeń oraz przy przeprowadzaniu niektórych prób, zaleca się używać kamery lub aparatu fotograficznego,
   2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyjaśnienia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji osób, które mają wykonywać te czynności.

Z wykonanych czynności, o których mowa w ust. 8, powinien być sporządzony protokół, ustalający wynik wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski co do wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

ROZDZIAŁ V
USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

§20.
Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego, komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej ustalając:
   1) przyczyny wypadku lub incydentu;
   2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
   3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 6 do instrukcji.

§21.
Rodzaje przyczyn

1. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
   1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu;
   2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;
   3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
   4) przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.
2. Podczas ustalania przyczyn zdarzenia należy uwzględnić w szczególności:
   a) nieprawidłowości w zapisach w instrukcjach i regulaminach,
   b) niewłaściwe metody pracy,
   c) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór,
   d) nienależyte utrzymanie infrastruktury,
   e) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych,
   f) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe,

g) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – wskutek ich nieznajomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.),
h) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.),
i) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez pasażerów (np. wskakiwanie do jadącego pociągu i wyskakiwanie z niego),
j) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym, chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi na podczas zbliżania się do przejazdu itp.,
k) uchybienia w zakresie nieprawidłowego załadunku, niewłaściwego opakowania lub umocowania ładunku,
l) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
m) zła wola (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa),
n) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.),
o) nagły zgon.

§22.
Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 20 i § 21, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
2. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.
3. Wnioski zapobiegawcze wypracowuje się przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych. W zależności od ustaleń komisji kolejowej co do przyczyn zdarzenia, należy je formułować m.in. w zakresie:
   1) propozycji zmian w obowiązujących regulacjach prawnych lub przepisach wewnętrznych,
   2) zmian w systemie organizacji pracy, technologii utrzymania itp.,
   3) zmian w systemie nadzoru lub intensyfikacja nadzoru,
   4) zmian systemie szkoleń,
   5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych z zdarzeniem,

6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia,
7) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach,
8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej,
9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych,
10) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych,
11) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.

§23.
Ustalenie strat

1. Komisja kolejowa, na podstawie dostarczonych dokumentów, rejestruje i szacuje straty powstałe w wyniku zdarzenia, w tym z tytułu:
   1) kosztów akcji ratunkowej,
   2) wymiany lub naprawy infrastruktury kolejowej,
   3) wymiany lub naprawy pojazdów kolejowych,
   4) rekompensat dla osób poszkodowanych,
   5) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności osób, które poniosły straty w zdarzeniu,
   6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu,
   7) kosztów działań zapobiegawczych i naprawczych dotyczących bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku,
   8) kosztów opóźnień, zakłóceń, objazdów i kosztów komunikacji zastępczej, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych,
   9) kosztów badań i ekspertyz dokonywanych w trakcie postępowania.
2. Jednostki organizacyjne podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym są zobowiązane do przedstawienia, najpóźniej w ciągu 15 dni po dniu zdarzenia, dokumentów określających rodzaj i szacunkową wysokość strat związanych ze zdarzeniem.
3. Komisja kolejowa ma prawo zwrócić się do osób trzecich o przedłożenie dokumentów określających powstałe w wyniku zdarzenia straty.

§24.
Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 7.
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. W przypadku konieczności uzupełnienia lub dokonania korekty w sporządzonym protokole ustaleń końcowych należy sporządzić protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych, który oprócz treści wprowadzonego uzupełnienia lub korekty powinien zawierać uzasadnienie (powód) ich dokonania oraz datę sporządzenia i podpisy osób członków komisji kolejowej prowadzącej dane postępowanie.
5. Kopię protokołu uzupełniającego należy przekazać wszystkim osobom, organom i podmiotom (jednostkom organizacyjnym), które otrzymały kopie protokołu ustaleń końcowych, zgodnie z ust. 3.

§25.
Postępowanie w sprawach spornych

1. Członek komisji kolejowej, który ma zastrzeżenia do przebiegu postępowania, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji wyników badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska przewodniczącemu komisji.
2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie postępowania lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu postępowania, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.
3. Komisja kolejowa niezwłocznie, w pełnym składzie, rozpatruje wniesione zastrzeżenie i sporządza protokół z przyjętych rozstrzygnięć lub ustaleń.

4. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyny zdarzenia, przewodniczący komisji informuje pisemnie o tym Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wystąpić z wnioskiem do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.
6. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ust. 4 i 5 Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych podejmie decyzję o przeprowadzeniu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, to PKBWK prowadzi postępowanie według obowiązujących ją zasad, z wyłączeniem komisji kolejowej.

§26.
Termin zakończenia postępowania

1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.
2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

ROZDZIAŁ VI
CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA

§27.
Akta postępowania

1. Akta postępowania powinny zawierać:
   1) zawiadomienie o zdarzeniu (załącznik nr 2),
   2) Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu kolejowego (załącznik nr 4) lub Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu (załącznik nr 5),
   3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami dokonanych pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku),
   4) opis stanu urządzeń SRK, energetyki i stanu toru,
   5) Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu nr ..... /składzie manewrowym (załącznik nr 3),
   6) plany działań komisji kolejowej,
   7) protokoły dokonanych konfrontacji, wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz,
   8) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób (załącznik nr 9),
   9) dokumenty mające istotne znaczenie dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.),
   10) wyciągi lub kopię z dokumentów: z dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych (wydruk książki ostrzeżeń z SERWO), książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów itp.,
   11) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
   12) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych,
   13) kosztorysy strat spowodowanych zdarzeniem (jeżeli w czasie sporządzania „Protokołu ustaleń końcowych" ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy),
   14) „Protokół ustaleń końcowych" (załącznik nr 7),
   15) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie informację o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu.

2. Akta postępowania winny zawierać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
3. Akta zakończonego postępowania należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
    - akta powinny posiadać stronę tytułową wg wzoru stanowiącego załącznik nr 8 do niniejszej instrukcji, być zszyte i zawierać spis treści.
    - akta o dużej objętości mogą być zszyte w tomy oznaczone kolejną numeracją, z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby.
    - akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami o archiwizowaniu.
4. W przypadku konieczności przesłania akt dochodzenia do jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu powypadkowym lub organom ścigania i sądowniczym, przesyłający powinien uprzednio pozostawić u siebie uwierzytelniony odpis „Protokołu ustaleń końcowych" z postępowania, z odnotowaną datą przesłania akt i wskazaniem adresata.

§28.
Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
    a) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
    b) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję „Protokołu ustaleń końcowych" – dla pozostałych przypadków lub
    c) w terminie wyznaczonym we wnioskach z protokołu ustaleń końcowych.

§29.
Informacja o zdarzeniu

1. Na pouczeniach okresowych należy przedstawiać pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego informację o stanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na podstawie otrzymanych informacji o zdarzeniach. Informacja ta winna zawierać analizę przebiegu i przyczyn zdarzeń, podjęte środki zapobiegawcze oraz sposób ich realizacji.

ROZDZIAŁ VII
STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI

§30.
Rejestracja zdarzeń

1. Każde zdarzenie zaistniałe na obszarze kolejowym w zarządzie PKM S.A. musi być zarejestrowane przez pracowników do tego zobowiązanych, niezwłocznie po otrzymaniu przez nich zgłoszenia o jego zaistnieniu.
2. Wyznaczeni pracownicy prowadzą „Rejestr poważnych wypadków, wypadków, incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych" w arkuszu elektronicznym, w którym rejestrowane są wszystkie zgłoszone zdarzenia oraz sytuacje potencjalnie niebezpieczne.

§31.
Statystyka zdarzeń

1. Prowadzenie statystyki zdarzeń zaistniałych na drogach kolejowych będących w zarządzie PKM S.A. jest niezbędne w celu planowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji kontrolnych i statystycznych.
2. Statystyka zdarzeń kolejowych obejmuje następujące informacje:
   1) ogólną liczbę zdarzeń, w tym:
      a) kolizje (zderzenia, starcia, najechania z wyjątkiem zdarzeń na przejazdach kolejowych),
      b) wykolejenia,
      c) zdarzenia na przejazdach kolejowych,
      d) zdarzenia z udziałem osób, spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu,
      e) pożary pojazdów kolejowych,
      f) próby samobójcze i samobójstwa,
      g) incydenty,
      h) inne (zamachy, skażenie środowiska, klęska żywiołowa itp.),
   2) liczbę poszkodowanych w zdarzeniach - według rodzaju zdarzenia i kategorii osoby, przy czym osoby kwalifikujemy, jako:
      a) pracownicy kolejowi łącznie z podwykonawcami,
      b) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym,
      c) użytkownicy przejazdów kolejowych,

d) pasażerów,

e) inne osoby.

3. W statystyce wyodrębnia się samobójstwa, próby samobójcze oraz ich ofiary. Przekwalifikowanie zdarzenia oraz ofiary do samobójstwa lub próby samobójstwa następuje każdorazowo na podstawie decyzji właściwej prokuratury.

§32.
Wskaźniki bezpieczeństwa. Raport roczny bezpieczeństwa.

1. W celu dokonywania bieżącej i okresowej oceny osiąganego poziomu bezpieczeństwa oraz monitorowania rozwoju bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa zawarte w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w szczególności wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI).
2. Pełnomocnik ds. bezpieczeństwa kolejowego opracowuje raz w roku raport roczny bezpieczeństwa (za poprzedni rok kalendarzowy) i przekazuje go Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w terminie do końca drugiego kwartału bieżącego roku.
3. Wzór i zawartość raportu, o którym mowa w ust. 2, określone są w obowiązujących regulacjach prawnych w tym zakresie oraz w „Wytycznych do rocznych raportów bezpieczeństwa i rocznych raportów ECM" publikowanych przez Urząd Transportu Kolejowego.

ROZDZIAŁ VIII
ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM

§33.
Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom

1. Dla zachowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy stosować procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w pełni przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego zawartych w prawie krajowym i UE, w szczególności dotyczących:
   1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności,
   2) znajomości aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej,
   3) eksploatowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych.
2. Każdy pracownik kolejowy jest zobowiązany stosować regulacje wewnętrzne (w tym procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, przestrzegać regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz są obowiązani do działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

§34.
Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru

1. Kierownicy jednostek organizacyjnych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz Pełnomocnik ds. Bezpieczeństwa Kolejowego odpowiedzialni są w szczególności za:
   1) wdrożenie środków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe.
   2) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych,
   3) zapewnienie właściwego stanu technicznego infrastruktury kolejowej,
   4) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy,

5) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji i warunków psychofizycznych,
6) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego znajomości obowiązujących przepisów, regulaminów i instrukcji stanowiskowych poprzez prowadzenie szkoleń i pouczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami,
7) prowadzenie audytu wewnętrznego związanego z zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych przepisach.

2. Pracownikowi, który spowodował zdarzenie kolejowe nie należy powierzać dalszego wykonywania czynności pracowniczych na stanowisku bezpośrednio związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Decyzję w sprawie ponownego zatrudnienia pracownika na stanowisku pracy związanym bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego podejmuje pracodawca w oparciu o postanowienia Kodeksu Pracy.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych oraz Pełnomocnik ds. Bezpieczeństwa Kolejowego mają obowiązek ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W tym celu zobowiązani są do sprawdzania stanu technicznego budowli, urządzeń technicznych służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych a także bieżącego instruowania pracowników w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

§35.
Programy poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego" jest dokumentem zawierającym:
   1) charakterystykę występujących nieprawidłowości i zagrożeń,
   2) szczegółową listę działań dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z określeniem terminu ich wykonania i odpowiedzialnych za ich wykonanie.
2. W „Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego" należy uwzględnić następujące działania:
   1) organizacyjne,
   2) kadrowe,
   3) techniczne,
   4) kontrolne, nadzorcze i audytorskie.

§36.
Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom

1. Uprawniony pracownik PKM ds. bezpieczeństwa kolejowego organizuje co najmniej raz w roku naradę poświęconą zapobieganiu zdarzeniom, w której powinni uczestniczyć pracownicy nadzoru odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
2. Narada, o której mowa w ust. 1, ma na celu:
   1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
   2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej,
   3) ocenę wykonania wniosków zapobiegawczych,
   4) wypracowanie kierunków działań zapobiegawczych,
   5) wymianę doświadczeń.
3. W naradzie uczestniczą kierownicy jednostek organizacyjnych PKM.

ZAŁĄCZNIK NR 1
WYKAZ ADRESATÓW WŁAŚCIWYCH DLA MIEJSCA ZDARZENIA, KTÓRYCH NALEŻY ZAWIADOMIĆ PISEMNIE

Część A

1) Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,
3) jeżeli zachodzi taka potrzeba, właściwa miejscowo Prokuratura Rejonowa,
4) jeżeli zachodzi taka potrzeba, właściwa miejscowo Komenda Powiatowa (Miejska) lub
5) Rejonowa Policji,
6) w przypadku zdarzeń z udziałem wojska - właściwa terytorialnie jednostka
7) Żandarmerii Wojskowej.

Część B

1) Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
2) Pełnomocnik ds. Bezpieczeństwa Kolejowego Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
3) Przewoźnik(-cy) uczestniczący w zdarzeniu.

Część C

Inni adresaci wskazani przez komisję sporządzającą protokół oględzin miejsca zdarzenia.

ZAŁĄCZNIK NR 2
WZÓR ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE

(stempel jednostki organizacyjnej)

.....
(miejscowość i data)

Nr .....
Tel. .....

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INCYDENCIE*)

Kategoria zdarzenia[1]:
.....

Miejsce zdarzenia:
.....

Data i godzina zdarzenia:
.....

Zwięzły opis zdarzenia wraz uwzględnieniem wstępnych skutków zdarzenia:
.....
.....

Imię i nazwisko osób prowadzących pojazdy kolejowe uczestniczące w zdarzeniu wraz z ich pracodawcą:
.....

Numery EVN pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....

Prawdopodobna zasadnicza przyczyna zdarzenia:
.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:
.....

Przebieg akcji ratunkowej:
.....

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:
1.
.....
2.
.....

*) Niepotrzebne skreślić.
1) Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

ZAŁĄCZNIK NR 3
WZÓR PROTOKOŁU USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU

PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR ..... / SKŁADZIE MANEWROWYM[1)]

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

1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym									
Liczba wagonów			Długość w metrach	Liczba osi	Masa brutto (ton)	Masa hamująca			Uwagi
						wymagana		rzeczywista	
Ogółem	próżnych	ładownych				%	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)[1)]	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)[1)]	Wagon oklejony nalepką „hamulec niezdatny do użytku" (tak, nie)[1)]	Masa hamująca wagonu w tonach	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych – gorące, letnie, zimne)	Uwagi
							Próżny	P, R, G, R + Mg		
							ładowny			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Prędkość pociągu (składu manewrowego)	Rozkładowa ..... km/godz. Rzeczywista ..... km/godz.	z jaką przejechał obok sygnału „STÓJ" lub innego odpowiadającego mu miejsca

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika:	

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

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

[1] niepotrzebne skreślić

ZAŁĄCZNIK NR 4
WZÓR PROTOKOŁU OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU

PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA
WYPADKU / INCYDENTU[1)] KOLEJOWEGO[2)]

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

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

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

1. Urządzeń SRK, sygnalizatorów i ich wskazań:
a) na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza ,urządzenia ERTMS itp.)
.....
.....
b) na gruncie
.....
.....
c) urządzeń wewnętrznych (przekaźnikownia, siłownia itp.):
.....
.....
2. Torów, rozjazdów, budowli inżynieryjnych:
.....
.....
.....
3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:
.....
.....
.....
4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):
.....
.....
.....
5. Urządzeń elektroenergetycznych, łączności i innych (np. hamulców torowych):
.....
.....
.....
6. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.):
.....
.....
.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia .... zachmurzenie.....
opady ..... temperatura .....
widoczność ..... słyszalność .....
inne zjawiska .....

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

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

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

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

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

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

V. Przeprowadzone badania:

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

.....
.....

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

a) nawierzchni , budowli i obiektów inżynieryjnych

.....

b) urządzeń srk

.....

c) widoczności sygnałów i wskaźników

.....

d) urządzeń łączności (w tym rejestratorów rozmów)
.....
e) taśmy lub innego nośnika danych z rejestratora prędkości
.....
f) pojazdów kolejowych
.....
g) sieci trakcyjnej
.....
h) urządzeń elektroenergetycznych
.....
i) inne
.....

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

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

z udziałem:

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

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu[1)]:
.....
kategoria .....

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu[1)]:
.....
3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu[1)]:
.....
4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu[1)]:
.....

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

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej

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

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

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

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

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

XII. Wykaz załączników:

.....
.....

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

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

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

ZAŁĄCZNIK NR 5
WZÓR PROTOKOŁU OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU NA PRZEJEŹDZIE

PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU[1)] NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU[2)]

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem / incydentem[1)] na przejeździe kolejowo-drogowym / przejściu[1)] kategorii ..... zaistniałym w dniu ..... o godz. ..... na stacji /szlaku / bocznicy[1)] ..... 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 / incydentu[1)] (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łącza strażnicowego, stan rogatek, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):
.....
.....
.....

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 przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				
f)	informacje o poszkodowanych:				
	.....				

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych :
.....

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych:
.....

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:
.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:
1. Kąt skrzyżowania: .....
2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:
.....
3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:
.....
4. Rodzaj 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[1)]:

1. Kierowcy pojazdu drogowego:
.....
2. Kierującego pojazdem kolejowym:
.....
3. Pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego:
.....

VII. Szacunkowa wartość strat:
.....

VIII. Akcja ratownicza: trwała od godz. ..... dnia ..... do godz.....
dnia ..... z udziałem .....

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:
1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu[1)]:
.....
kategoria .....
2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu[1)]:
.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu[1]:
.....
4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu[1]:
.....

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

XI. Ustalenia 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[1] obecni na jego miejscu:
1. .....
2. .....
3. .....
4. .....
5. .....
6. .....

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:
.....
.....
.....

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

---

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

ZAŁĄCZNIK NR 6
KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA ORAZ JEJ KATEGORIE

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

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
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
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
Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np.płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
Zamach zbrodniczy	*14
Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	*20

Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
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
Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
Klęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
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
Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	*37
Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	*39
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 zajętym, z przyczyny jak w pkt 1 – kategoria wypadku – B02.

II. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorie:

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
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
Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosłonięcie sygnałem „Stój" odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeganie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	C52
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
Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54
Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	C55
Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
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
Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych	C60
Zamach zbrodniczy	C61
Klęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63

Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
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
Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
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 7
WZÓR PROTOKOŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH

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

przez komisję kolejową w składzie:

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

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją ..... nr ..... z dnia .....
Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

.....

.....

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

1.1. .....

1.2. .....

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[2)] zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....

.....

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

.....

.....

.....

.....

3.3. Przyczyny wypadku / incydentu[2)]:

3.3.1. Bezpośrednia:

.....

3.3.2. Pierwotna:

.....

3.3.3. Pośrednie:

.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydentu[2)]:

.....

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

.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1. .....

4.2. .....

4.3. .....

4.4. .....

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

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

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

ZAŁĄCZNIK NR 8
WZÓR STRONY TYTUŁOWEJ AKT POSTĘPOWANIA

.....

(pieczęć jednostki organizacyjnej)

POSTĘPOWANIE NR.....

w sprawie wypadku / incydentu*) kolejowego

KATEGORIA: .....

DATA: .....

GODZINA: .....

LINIA KOLEJOWA NR: .....

STACJA: .....

SZLAK: .....

KILOMETR LINII: .....

AKT ZAWIERA ..... PONUMEROWANYCH STRON

*) Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK NR 9
WZÓR PROTOKOŁU WYSŁUCHANIA

sporządzony dnia .....w .....

Protokół sporządził:

Nazwisko i imię .....

Stanowisko: .....

Miejsce zatrudnienia: .....

Osoby obecne przy wysłuchaniu:

.....

Wyjaśnienia złożył:

Nazwisko i imię: .....

Stanowisko: .....

Miejsce zatrudnienia:.....

w sprawie:

.....

.....

.....

Treść wyjaśnień:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Pytania dodatkowo zadane w sprawie i odpowiedzi wysłuchiwanego

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Wysłuchanie powyższe po zapoznaniu się z treścią podpisuję.

Do sposobu wysłuchania zastrzeżeń nie wnoszę.

.....

(data i podpis czytelny osoby wysłuchanej)

.....

(podpis protokołującego)

.....

(podpisy osób obecnych przy wysłuchaniu)

ZAŁĄCZNIK NR 10
REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

.....

(jednostka organizacyjna)

REJESTR ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

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

Objaśnienie:

W rubr. 6 - 8 należy podawać liczbę osób poszkodowanych z odpowiednimi symbolami. które oznaczają poszkodowanych:
a- podróżnych,
b- pracowników łącznie z personelem podwykonawców,
c- osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym,
d- użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych/przejść,
e- inne osoby.