

**INSTRUKCJA POSTĘPOWANIA W SPRAWACH
POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I
INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM, NA
BOCZNICY KOLEJOWEJ
„FACTUM” SP. Z O.O.**

Opracowana na podstawie:

Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. (Dz. U. 2016
r. poz. 369)

PREZES ZARZĄDU
mgr inż. Mirosław Mazurek
Zatwierdził

Bydgoszcz, maj 2024

Spis treści

Przepisy ogólne	3
Znaczenie używanych pojęć.....	3
Zgłoszenie zdarzenia.	4
Postępowanie użytkownika boczniczy po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu.....	5
Użytkownik boczniczy, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:.....	5
Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu	6
Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej.....	7
Powoływanie komisji.....	7
Kierowanie pracami komisji kolejowej.	7
Zmiana składu komisji kolejowej.....	7
Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową.	8
Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia:.....	8
Prowadzenie dokumentacji przez komisję kolejową.....	9
Praca komisji kolejowej na miejscu zdarzenia.	9
Współpraca komisji kolejowej na miejscu wypadku z członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.	10
Ustalenia komisji kolejowej na miejscu zdarzenia.....	10
Sporządzanie protokołu oględzin miejsca wypadku, incydentu.....	11
Uprawnienia komisji kolejowej.....	12
Wstępna analiza materiału oraz sporządzenie planu pracy komisji kolejowej.....	12
Analiza końcowa zebranego materiału.....	13
Kwalifikacja przyczyny i wnioski zapobiegawcze.....	13
Sporządzenie protokołu ustaleń końcowych oraz terminy zakończenia postępowania.....	13
Załącznik nr 1	15
Załącznik nr 2	16
Załącznik nr 3	18
Załącznik nr 4	22
Załącznik nr 5	25
Załącznik nr 6	30

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

§1

Rozporządzenie określa sposób:

1. Powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach.
2. Powoływania przewodniczącego komisji kolejowej.
3. Prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych.

§2

Znaczenie używanych pojęć:

Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

1. **Bezpieczeństwo** – bezpieczeństwo w rozumieniu art.3 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013r. w sprawie wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013r., str. 8, z późniejszymi zmianami), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 402/2013”.
2. **Ciężko ranny** – osobę, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny.
3. **Komisja kolejowa** – osobę lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
4. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** – stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.
5. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny.
6. **Ranny** – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażenia ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
7. **Ustawa** – ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.Dz.U.2023 poz.1786 z późn.zm.),.
8. **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.
9. **Zagrożenie** – zagrożenie w rozumieniu art.3 pkt.13 rozporządzenia nr 402/2013.
10. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
11. **Zdarzenie na przejeździe** – zdarzenie na przejeździe kolejowo drogowym lub przejściu z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego,

innego niż użytkownika przejazdu takiego jak pieszy lub rowerzysta, lub innego obiektu znajdującego się na torach lub w ich pobliżu.

12. 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.
13. 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 pięcioma rannymi osobami lub
 - b. Powodujące znaczne zniszczenia pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
14. Incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
15. Postępowanie – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ 2

Zawiadomienie o zdarzeniu

§3

Zgłoszenie zdarzenia.

1. Użytkownik boczniczy zobowiązany jest osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków.
2. Dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu, dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury – w przypadku zdarzeń zaistniałych na obszarze działalności zarządcy infrastruktury albo użytkownikowi boczniczy kolejowej – w przypadku zdarzeń zaistniałych na boczniczy kolejowej.
3. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych, nie może opóźnić zgłoszenia.
4. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. Kierownik pociągu, maszynista lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z ust. 1.

§4

Postępowanie użytkownika bocznicy po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu.

Użytkownik bocznicy, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

1. Natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu.
2. Niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, 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.
3. Zgłosić niezwłocznie zdarzenie właściwemu dla miejsca zdarzenia dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury.
4. Poinformować właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury:
 - a. 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.
5. Żądać od właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika infrastruktury, stosownie do potrzeb:
 - a. Wezwanie zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
 - b. Powiadomienie Żandarmerii Wojskowej.
6. 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. Rodzaj uszkodzenia,
 - c. Rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
 - d. Nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
 - e. Dane nadawcy lub odbiorcy substancji promieniotwórczej.
7. 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.

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

a. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie zaistniałe na sieci kolejowej, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- Członków komisji kolejowej ze strony zarządcy infrastruktury,
- Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”; adres e-mailowy pkbwk@mib.gov.pl
- Oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia – adres e-mailowy zdarzenia@utk.gov.pl
- Przewoźnik kolejowy, który otrzymał informację o zdarzeniu, powiadamia o nim:
 - Członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika oraz
 - Najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocenie.

§6

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu.

1. Użytkownik bocznic kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust.3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
2. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.
3. Zawiadomienie otrzymuje:
 - a. Przewodniczący PKBWK,
 - b. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”,
 - c. W zależności od skutków i okoliczności zdarzenia miejscowo:
 - Prokuratura rejonowa,
 - Komenda policji.
 - d. 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.
 - e. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

ROZDZIAŁ 3

Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej.

§7

Powoływanie komisji

1. Użytkownik bocznic kolejowej biorący udział w transporcie kolejowym, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust.1, użytkownik bocznic kolejowej biorący udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, którego pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź którego infrastruktura ma z nimi związek.
3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.

§8.

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 bocznic 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.
4. 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.

§9.

Zmiana składu komisji kolejowej.

1. 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.
2. O zmianie, o której mowa w ust.1, informuje się:

- a. Członków komisji kolejowej,
- b. Prezesa UTK,
- c. Przewodniczącego PKBWK

Zmiany w składzie komisji kolejowej dokonuje się w aktach postępowania.

ROZDZIAŁ 4

Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową.

§10.

Czynności komisji kolejowej na miejscu zdarzenia:

1. Komisja kolejowa:

- a. Ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu,
- b. Określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu,
- c. Określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.

2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:

- a. Dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydemtem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku,
- b. Analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydemtem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania,
- c. Wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem,
- d. Przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne,
- e. Wnioskować o wykonanie ekspertyz,
- f. Żądać od związanych z wypadkiem lub incydemtem jednostek organizacyjnych użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt.4, i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz,
- g. Wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydemtem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania,

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

4. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.

5. Podejmując decyzje, o których mowa w ust.4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:

- a. Skutki o okoliczności wypadku lub incydentu,

- b. Opinie członków komisji kolejowej,
- c. Konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu,
- d. Potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.

§11.

Prowadzenie dokumentacji przez komisje kolejową.

1. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
2. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach.
3. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
4. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.
5. Z powyższych czynności sporządza się protokół.
6. Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.

§12.

Praca komisji kolejowej na miejscu zdarzenia.

1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu.
2. W uzasadnionych przypadkach, 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 użytkownika bocznic kolejowej.
3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust.2, skład komisji kolejowej może być przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu.
4. Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu. Którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu.

§13.

Współpraca komisji kolejowej na miejscu wypadku z członkami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

1. 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.
2. Do czasu ewentualnego przejęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu prowadzi komisja kolejowa.

§14.

Ustalenia komisji kolejowej na miejscu zdarzenia.

1. Na miejscu wypadku lub incydentu w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
 - a. Ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu,
 - b. Ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu,
 - c. 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,
 - d. 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,
 - e. Sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca,
 - f. Ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach:
 - Sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - Podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
 - Zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo – drogowego, warunki widoczności przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo – drogowego,
 - Stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo – drogowym i na dojazdach do niego,

- g. 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,
- h. Zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującego 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,
- i. Sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych,
- j. Sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem, i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności,
- k. Bada stan nawierzchni kolejowej,
- l. Dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępne parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
- m. Określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozów towarów,
- n. Określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 2.

§15

Sporządzanie protokołu oględzin miejsca wypadku, incydentu.

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa załącznik nr 4.
2. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
3. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

4. Użytkownik bocznic, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

§16

Uprawnienia komisji kolejowej.

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

§17.

Wstępna analiza materiału oraz sporządzenie planu pracy komisji kolejowej.

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:
 - a. Plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości,
 - b. 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.
3. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
4. Komisja kolejowa może zwrócić się właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub

przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

§18.

Analiza końcowa zebranego materiału.

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
 - a. Przyczynę wypadku lub incydentu,
 - b. Kończącą kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię,
 - c. Wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośrednią zdarzenia oraz jej kategorii® określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§19

Kwalifikacja przyczyny i wnioski zapobiegawcze.

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

- a. Przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu,
 - b. Przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu,
 - c. Przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku,
 - d. Przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.
1. Po dokonaniu ustaleń, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
 2. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

§20.

Sporządzenie protokołu ustaleń końcowych oraz terminy zakończenia postępowania.

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
3. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:
 - a. Kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu,
 - b. Jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od podpisania protokołu,
 - c. Właściwej miejscowo Jednostce Policji – jeśli zachodzi taka konieczność,
 - d. Właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeśli zachodzi taka konieczność,
 - e. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu,
 - f. Termin zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.

W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

WZÓR ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/INSYDENCIE

ZAWIADOMIENIA O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE

(dane jednostki organizacyjnej)

data wysłania

do

nr tel.

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU / WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

.....

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia⁴⁾:

.....

.....

.....

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

.....

.....

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

.....

.....

Przebieg akcji ratowniczej:

.....

.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia:

.....

.....

Otrzymują:

1.

2.

3.

(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

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

Załącznik nr 2

WZÓR PROTOKOŁU USTALENIA STANU HAMULCÓW

**PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU NR /
SKŁADZIE MANEWROWYM¹⁾**

sporządzony dnia o godz. na stacji, posterunku odgałęźnym, posterunku odstępowym, km szlaku¹⁾ z powodu niezatrzymania się przed sygnałem „STÓJ” lub w innym miejscu.....i przejechania na odległość m poza wymagane miejsce zatrzymania.

1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym									
Liczba wagonów			Długość w metrach	Liczba osi	Masa brutto (ton)	Masa hamująca			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych				wymagana		rzeczywista	
						%	ton	ton	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

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

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		

Prędkość pociągu (składu manewrowego)	rozkładowa km/godz., sygnału rzeczywista km/godz.,	z jaką przejechał obok „STÓJ” lub innego
--	--	--

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
---	--

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

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

¹ Niepotrzebne skreślić

WZÓR PROTOKOŁU OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU LUB INCYDENTU

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA
WYPADKU / INCYDENTU¹⁾ KOLEJOWEGO²⁾**

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem/
incydentem¹⁾ zaistniałym w dniu
..... o godz. na stacji / szlaku / bocznicy¹⁾ 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 (przekaznikownia, siłownia itp.):

.....
.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynieryjnych:

.....
.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....
.....

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

¹⁾ Niepotrzebne skreślić

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

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

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

II. Warunki pogodowe:

pora dnia

zachmurzenie

opady

temperatura

widoczność

słyszalność

inne zjawiska

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

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

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

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

.....
.....
3. Ograniczenia w ruchu pociągów:
.....

V. Przeprowadzone badania:

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

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

VI. Działania ratownicze: rozpoczęte dnia od godz.

do godz. dnia

z udziałem:

1. Zespołu ratownictwa medycznego

2. Pogotowia ratownictwa technicznego

3. Pogotowia technicznego

4. Pogotowia sieciowego

5. Pogotowia drogowego

6. Jednostek ochrony przeciwpożarowej

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku / incydentu¹⁾:

kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

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 / incydentu¹⁾ obecni na jego miejscu:

1.

2.

3.

4.

5.

6.

XII. Wykaz załączników:

.....
.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie1):

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

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

WZÓR PROTOKOŁU OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU NA PRZEJEŹDZIE

**PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU / INCYDENTU¹⁾
NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU²⁾**

sporządzony dnia w w związku z
wypadkiem / incydemtem¹⁾ na przejeździe
kolejowo-drogowym / przejściu¹⁾ kategorii zaistniałym w dniu o
godz. na stacji /
szlaku / bocznic¹⁾ 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 / incydemtu¹⁾ (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączy strażnicowego, stan rogatki, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

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

II. Warunki pogodowe:

pora dnia
temperatura
zachmurzenie
inne zjawiska

opady
widoczność
słyszalność

III. Skutki:

1. Poszkodowani:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a.	Pasażerowie				
b.	Pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
c.	Użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia				
d.	Osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e.	Inni				

f.	Informacje o poszkodowanych:

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych:

3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych:

4. Ograniczenia w ruchu pociągów:

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania:

2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:

3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:

4. Rodzaj nawierzchni na przejeździe:

5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej:

6. Typ urządzeń ssp:

7. Sygnalizacja świetlna:

8. Sygnalizacja dźwiękowa:

9. Widoczność: z 5 m wymagana rzeczywista
z 10 m wymagana rzeczywista
z 20 m wymagana rzeczywista

10. Pochylenie toru:

11. Pochylenie drogi:

12. Stan oświetlenia:

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

V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej:

VI. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób uczestniczących w wypadku / incydencie1):

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 / incydentu¹⁾:

.....
kategoria

2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:

.....

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 / incydentu¹⁾ obecni na jego miejscu:

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

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie¹⁾:

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

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

.....
.....

KWALIFIKACJA PRZYCZYNY BEZPOŚREDNIEJ ZDARZENIA ORAZ JEJ KATEGORIE**I. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku/wypadku oraz jej kategorii**

L.p.	Kwalifikacje przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoze hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13

15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C)	*20
22	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	*21
23	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory	*31

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

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

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

Przykład:

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

II. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorii:

L.p.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nie osłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń nie zajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54

15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoż hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występy (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 uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

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

Przykład:

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

WZÓR PROTOKOŁU USTALEŃ KOŃCOWYCH

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

sporządzony dnia w w związku
z wypadkiem / incydem²⁾
kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku /
bocznicy²⁾ w torze / rozjeździe²⁾ km linii
..... na obszarze zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej²⁾
..... jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury
/ użytkownika bocznicy kolejowej²⁾ właściwa dla miejsca zdarzenia
.....
przez komisję kolejową w składzie:

L.p.	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:

.....
.....

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

2) Niepotrzebne skreślić.

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 / incydentów²⁾ zaistniałych w podobnych okolicznościach:

3.2. Opis przebiegu wypadku / incydu²⁾ (opis dynamiki wypadku / incydu²⁾, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku / incydu²⁾):

3.3. Przyczyny wypadku / incydu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

3.3.2. Pierwotna:

3.3.3. Pośrednie:

3.3.4. Systemowe:

3.4. Kategoria wypadku / incydu²⁾:

3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydu²⁾ 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.			
4.			

PPUH „Factum” sp. z o.o. ul. Zygmunta Augusta 5/3, 85-082 Bydgoszcz.