MAJKOLTRANS Sp. z o.o.

INSTRUKCJA
MKT – 10

INSTRUKCJA O POSTĘPOWANIU W SPRAWACH POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Regulacja wewnętrzna przedsiębiorstwa Majkoltrans Sp. z o.o.
przewidziana do stosowania
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Opracował	Zespół pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.	***grudzień 2017***	
Zatwierdził	Prezes Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o.	**29 stycznia 2018**	*Ryszard Antolak* */ - /* *Prezes Zarządu*

Wrocław 2018

Zmiany i uzupełnienia

Nr	Wprowadzenie zmiany (uzupełnienia)		Dotyczy (§ ust.)	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Data i podpis pracownika wnoszącego zmianę (uzupełnienie)
	rok	decyzja Zarządu MAJKOLTRANS			
1	2	3	5	6	7
1	2018	Z dnia 2018-08-02	§ 18 odczytywanie zapisów wideo rejestratora	2018-08-02	2018-08-02 /-/ Eugeniusz Buda
2	2022	Z dnia 2022-01-28	§ 10 raportowanie zdarzeń B04 i C44 + załącznik 7 formularz zgłoszeniowy do UTK	2022-01-28	2022-01-28 /-/ Eugeniusz Buda
3	2022	Z dnia 2022-03-11	Podstawy prawnych do opracowania instrukcji	2022-03-11	2022-03-11 /-/ Eugeniusz Buda
4	2022	Z dnia 2022-09-08	Uzupełnienie o załącznik 9 karta „czynniki ludzkie”	2022-09-08	2022-09-08 /-/ Eugeniusz Buda
5	2024	Z dnia 2024-02-15	Usunięcie załącznik 9 karta „czynniki ludzkie”, szkolenie członków komisji kolejowej	2024-02-16	2024-02-16 /-/ Eugeniusz Buda
6	2025	Z dnia 2025-06-02	Aktualizacja podstawy prawnych na str. 5, w § 2 na str. 7-12, §18 na str.27 i § 21 na str. 34	2025-06-02	2025-06-02 /-/ Eugeniusz Buda
7	2026	Z dnia 2026-05-06	Aktualizacja do brzmienia zg. z Dz.U.poz.74 z roku 2026 na str.	2026-05-06	2026-05-06 /-/ Eugeniusz Buda

ZARZĄDZENIE ZARZĄDU MAJKOLTRANS SP. Z O.O.

z dnia 29 stycznia 2018 r.

w sprawie ustalenia regulacji wewnętrznych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. pod nazwą "Instrukcja MKT-10 Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o."

Na podstawie:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym /Dz. Ministra. Nr 86 poz. 789/ z późniejszymi zmianami, tekst jednolity ogłoszony w Dz.U. z 2017 roku poz. 2117,
2. W nawiązaniu do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-WSBP.442.237.2017.KG z dnia 2018-01-16 o wygaszeniu decyzji akceptującej instrukcję MKT-10,
3. zarządza się co następuje:

§ 1.

Ustala się do użytku wewnętrznego regulację pod nazwą "Instrukcja MKT-10 - Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o.", stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 29 – 01 – 2018r.

Prezes Zarządu
/ - /
Ryszard Antolak

WYKAZ
stanowisk w Majkoltrans Sp. z o.o. na których wymagane jest posiadanie Instrukcji MKT-10 do użytku służbowego

1. Członek Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o. - właściwy ds. eksploatacji.
2. Członek Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o. - właściwy ds. pracowniczych.
3. Dyrektor ds. eksploatacyjnych.
4. Dyrektor ds. technicznych.
5. Dyspozytor Majkoltrans Sp. z o.o.
6. Instruktor maszynista ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
7. Inspektor ds. BHP i ochrony przeciwpożarowej.
8. Doradca ds. Przewozu Materiałów Niebezpiecznych
9. Kierownik transportu na Bocznicy
10. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS.

Spis treści

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE 6
§ 1. Cel i zakres instrukcji 6
§ 2. Podstawowe pojęcia 7
ROZDZIAŁ 2 ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU KOLEJOWYM 13
§ 3. Zgłoszenie o zdarzeniu 13
§ 4. Postępowanie dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury oraz dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu 13
§ 5. Postępowanie użytkownika bocznicy kolejowej po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu 16
§ 6. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia 17
§ 7. Zawiadomienie o zdarzeniu 19
§ 8. Zatajanie zdarzenia kolejowego 19
ROZDZIAŁ 3 KOMISJA KOLEJOWA 20
§ 9. Zadania komisji kolejowej 20
§ 10. Organ prowadzący postępowanie 20
§ 11. Wyznaczanie składu komisji kolejowej 21
§ 12. Kierowanie pracami komisji 22
§ 13. Zmiana składu komisji kolejowej 22
§ 14. Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia 23
ROZDZIAŁ 4 BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA 24
§ 15. Uprawnienia i obowiazki komisjo kolejowej 24
§ 16. Podjęcie prac przez komisją kolejową 25
§ 17. Czynności komisji kolejowej na miejscu wypadku lub incydentu 26
§ 18. Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia 28
§ 19. Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu 33
§ 20. Wstępna analiza wypadku lub incydentu 33
§ 21. Badania szczegółowe, ekspertyzy w toku postępowania 34
§ 22. Karta poszkodowanego 35
ROZDZIAŁ 5 USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA 36
§ 23. Ustalenia końcowe 36
§ 24. Rodzaje przyczyn 36
§ 25. Wnioski zapobiegawcze 37
§ 26. Ustalenie strat 38
§ 27. Protokół ustaleń końcowych 39
§ 28. Postępowanie w sprawach spornych. 41
§ 29. Termin zakończenia postępowania 41
ROZDZIAŁ 6 DZIAŁANIA PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA 42
§ 30. Akta postępowania 42
§ 31. Wykonanie wniosków zapobiegawczych 43
ROZDZIAŁ 7 INCYDENTY KOLEJOWE 44
§ 32. Postanowienia ogólne 44
§ 33. Zgłoszenie incydentu kolejowego 44
§ 34. Postępowanie dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o incydencie kolejowym 45
§ 35. Badanie incydentu kolejowego 46
§ 36. Ustalenia końcowe 46

ROZDZIAŁ 8 STATYSTYKA I ANALIZA STATYSTYKI 47
§ 37. Rejestracja zdarzeń 47
§ 38. Statystyka wypadków kolejowych i incydentów kolejowych 48
§ 39. Wskaźniki bezpieczeństwa 49
§ 40. Monitoring stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 51

ROZDZIAŁ 9 ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM 52
§ 41. Ogólne zasady zapobiegania wypadkom kolejowym 52
§ 42. Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych Majkoltrans Sp. z o.o. 52
§ 43. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego 54
§ 44. Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom kolejowym 55

Załączniki
Nr 1- Zawiadomienie.....56
Nr 2- Protokół ustalenia hamulców pociągu.....57
Nr 3- Protokół ustaleń miejsca poważnego wypadku, incydentu kolejowego.....59
Nr 4- Protokół oględzin miejsca poważnego wypadku, incydentu kolejowego
na przejeździe kolejowym.....64
Nr 5- Karta poszkodowanego.....67
Nr 6- Kwalifikacje przyczyn zdarzenia oraz ich kategorie.....69
Nr 7- Protokół wysłuchania.....77
Nr 8-Wzór formularza do raportowania informacji związanych z zaistniałymi zdarzeniami SPAD (Kat. B04, C44 i D79) 80
Nr 9-Powiadamianie Oddziału Terenowego UTK.....85

7

Instrukcja MKT-10 – Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych została opracowana w oparciu o:

6

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 września 2025 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025r, poz.1234). z późniejszymi zmianami,
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016r, poz. 369) z późniejszymi zmianami,
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021r., poz. 101.). z późniejszymi zmianami,
4. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 stycznia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 listopada 2016 roku zmieniających rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z roku 2016 poz. 1849), z późniejszymi zmianami.
5. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym, Dz.U. 2007 nr 60 poz. 407, tekst jednolity Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 lutego 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym Dz.U. z 14 marca 2016 r. Poz. 328 z późniejszymi zmianami.

7

ROZDZIAŁ 1
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i zakres instrukcji

1. Celem instrukcji jest zapewnienie wysokiego poziomu stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – przede wszystkim poprzez:
   1) ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe,
   2) określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu wypadku lub incydentu kolejowego,
   3) bieżący monitoring w zakresie kształtowania:
      a) ilości oraz przyczyn powstawania wypadków i incydentów kolejowych,
      b) innych wskaźników określających stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
   4) wykonywanie audytów wewnętrznych w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
   5) podejmowanie systemowych oraz doraźnych środków profilaktycznych.

2. Przy uczestnictwie w komisji kolejowej należy kierować się postanowieniami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016r, poz. 369) z późniejszymi zmianami oraz:
   1) w przypadku wypadków kolejowych powstałych na terenie zarządcy infrastruktury – postanowieniami instrukcji w sprawie postępowania po wypadkach kolejowych (zwanej dalej instrukcją wewnętrzną) obowiązującej na jego terenie. Przedsiębiorstwo Majkoltrans Sp. z o.o. jako licencjonowany przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do stosowania instrukcji Ir-8 Zarządcy Infrastruktury PKP PLK S.A. na podstawie „Umowy o korzystaniu z przydzielonych tras pociągu”: zgodnie z „Regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych”.
   2) w przypadku wypadków kolejowych powstałych na terenie użytkownika bocznicy - postanowieniami instrukcji wewnętrznej obowiązującej na jego terenie,
   3) w przypadku wypadków kolejowych powstałych na terenie Majkoltrans Sp. z o.o. – postanowieniami niniejszej instrukcji,

3. Instrukcja określa w szczególności zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych oraz zasady i tryb pracy komisji kolejowych.

4. W sprawie wypadków kolejowych i incydentów kolejowych powstałych w ruchu granicznym, na terenie użytkowników bocznic kolejowych oraz zarządców infrastruktury należy przestrzegać, oprócz instrukcji wskazanych w ust. 2, postanowień zawartych umów oraz porozumień.

5. Instrukcja określa także:
   1) zasady prowadzenia statystyki i analiz stanu bezpieczeństwa,
   2) zasady postępowania w zakresie zapobiegania wypadkom i incydentom kolejowym,

6. Instrukcja wprowadza niektóre definicje i regulacje zawarte w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.

7. Instrukcja obowiązuje we wszystkich jednostkach organizacyjnych Majkoltrans Sp. z o.o.

§ 2

Podstawowe pojęcia

6

1. **Bezpieczeństwo** – oznacza brak niedopuszczalnego ryzyka szkody; w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 402/2013”; 7
2. **Ryzyko** – oznacza częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody; w rozumieniu art. 3 pkt 1 rozporządzenia nr 402/2013; 7
3. **Zagrożenie** – oznacza stan, który może prowadzić do wypadku, w rozumieniu art. 3 pkt 13 rozporządzenia nr 402/2013; 7
4. **Wydarzenie** – oznacza każde niechciane lub niezamierzone nagłe zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo. (Leksykon terminów kolejowych)
5. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent;
6. **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,
   5) pożary pojazdu kolejowego;

7. **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) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej

   lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
8. **Znaczący wypadek** – każdy wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następuje znaczne zakłócenie ruchu. Z definicji wyłączone są wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach.
   „Znaczna szkoda w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku" oznacza szkodę o równowartości co najmniej 150 tysięcy euro, ‘’
   „ Znaczne zakłócenia ruchu" ,oznaczają zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin,
   Pojęcie stosowane wyłącznie dla celów statystyki CSI (Raport w sprawie bezpieczeństwa)
6. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
7. **Kolizja pociągów, łącznie z kolizjami z obiektami wewnątrz skrajni** – oznacza kolizję czoło-czoło, czoło-tył lub kolizje boczne między częścią danego pociągu a częścią innego pociągu lub z manewrującym taborem kolejowym, obiektami przymocowanymi lub tymczasowo znajdującymi na torach lub w jego pobliżu (z wyjątkiem obiektów zgubionych na przejazdach kolejowych przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd),
   Pojęcie stosowane wyłącznie dla celów statystyki CSI
8. **Wykolejenie** – oznacza każdy przypadek, w którym co najmniej jedno koło pojazdu kolejowego wypadło z toru.
9. **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;
10. **Wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy** – oznaczają wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub obiekt do niego przymocowany lub taki, który odłączył się od pojazdu. Definicja obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które uderzył wolny obiekt podczas podróży na pokładzie pojazdu.

11. **Pożary taboru kolejowego** – oznaczają pożary lub wybuchy zaistniałe w pojeździe kolejowym (w tym w jego ładunku) podczas przejazdu pomiędzy stacją początkową i stacją przeznaczenia, w tym podczas postoju na stacji początkowej, postoju na stacji przeznaczenia lub postoju w czasie przejazdu, jak również podczas rozrządzania wagonów.
12. **Innego rodzaju wypadki** – oznaczają wypadki inne niż wypadki wspomniane wyżej (kolizje pociągów, wypadki na przejazdach kolejowych, wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy oraz pożary taboru kolejowego)

13. **Zdarzenie poprzedzające wypadek** – wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do zaistnienia wypadku lub poważnego wypadku; obejmuje następujące wydarzenia: pęknięte szyny, odkształcenia torów, defekt sygnalizacji, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD) oraz pęknięte koła i pęknięte osie.
14. **Pęknięte szyny** – oznaczają szyny, które pękły na co najmniej dwie części, lub szyny, od których oddzielił się kawałek metalu, powodując powstanie przerwy o długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm w płaszczyźnie toczenia.
15. **Odkształcenia torów** – oznaczają wady związane z ciągłością i kształtem torów, wymagające zablokowania torów lub natychmiastowej redukcji dozwolonej prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa.
16. **Defekt sygnalizacji** – oznacza każdy defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i tabory kolejowego), w wyniku którego nadawana informacja narzuca ograniczenia mniejsze od wymaganych.
17. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)** – oznacza sytuację, w której dowolna część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia. Jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:
    - sygnału świetlnego sygnalizatora przytorowego lub semafora informującego o niebezpieczeństwie, nakazu STOP, jeżeli nie funkcjonuje system automatycznego sterowania pociągów (ATCS) bądź system ATP,
    - związanego z bezpieczeństwem końca zezwolenia na jazdę dostępnego w systemie ATCS lub ATP,
    - punktu przekazanego w postaci ustnego lub pisemnego zezwolenia określonego w regulaminach,
    - tablicy STOP (oprócz kozłów oporowych) lub sygnałów ręcznych.
18. **Pęknięte koła i pęknięte osie** – oznaczają przerwę wpływającą na główne elementy koła lub osi i stwarzającą ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
19. **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.

20. **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.
21. **Zarządca infrastruktury –** podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;
22. **Linia kolejowa** – droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami;.
23. **Posterunek ruchu** – służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
24. **Posterunek zapowiadawczy** – posterunek umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy.
25. **Stacja** – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
26. **Posterunek odgałęźny** – posterunek zapowiadawczy urządzony poza stacją, w miejscu odgałęzienia linii kolejowej lub łącznicy, przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy lub odwrotnie oraz w miejscu połączenia torów na szlaku;
27. **Szlak kolejowy** – część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
28. **Odstęp** – część toru szlakowego między:
    a) posterunkiem zapowiadawczym a najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicowym lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
    b) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicowymi,
    c) posterunkiem odstępowym i bocznicowym,
    d) dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
29. **Bocznica kolejowa –** droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznicy kolejowej wchodzą również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;
30. **Pojazd kolejowy –** pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;
31. **Pojazd trakcyjny –** pojazd szynowy z własnym napędem, przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów albo do bezpośredniego przewozu pasażerów i ładunków. (Leksykon terminów kolejowych)

32. **Pociąg –** jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
33. **Poszkodowany –** zabity, ciężko ranny lub ranny;
34. **Ranny –** osoba, która w wyniku poważnego wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
35. **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;
36. **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;.
37. **Samobójstwo –** oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy.
38. **Pasażer –** oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. Do celów statystyki wypadków uwzględnia się pasażerów usiłujących wsiąść/wysiąść do/z pociągu w ruchu.
39. **Pracownicy (łącznie z personelem podwykonawców i samozatrudnionymi wykonawcami) –** oznaczają wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie wypadku znajduj się w pracy. Definicja obejmuje załogę pociągu oraz osoby odpowiadające za obsługę taboru kolejowego i elementów infrastruktury.
40. **Użytkownicy przejazdu kolejowego -** oznaczają wszystkie osoby korzystające z przejazdu kolejowego w celu przekroczenia linii kolejowej za pomocą środków transportu lub pieszo.
41. **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.
42. **Inne osoby (osoby trzecie) –** oznaczają wszystkie osoby, które nie zostały zdefiniowane jako „pasażerowie", „pracownicy, łącznie z personelem podwykonawców", „użytkownicy przejazdu kolejowego" lub „nieupoważnione osoby na terenie kolei".
43. **Straty** – koszty związane z wypadkiem lub incydentem kolejowym. Bezpośrednie i pośrednie koszty ekonomiczne szacowane na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo.
44. **Koszty szkód w środowisku** – oznaczają koszty, które musi ponieść przedsiębiorstwo kolejowe/zarządcy infrastruktury, oszacowane na podstawie doświadczenia, w celu przywrócenia uszkodzonego obszaru do stanu z przed wypadku kolejowego.

45. **Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze** – oznaczają koszty zapewnienia nowego taboru kolejowego lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak elementy uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia taboru kolejowego lub infrastruktury nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku. Koszty te ustalają przedsiębiorstwa kolejowe/zarządcy infrastruktury na podstawie swojego doświadczenia. Definicja obejmuje także koszty wynajmu taboru kolejowego w wyniku niedostępności taboru z powodu uszkodzenia pojazdów.

46. **Koszty opóźnień spowodowanych wypadkami** – oznaczają wartość pieniężna opóźnień poniesioną przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerowie i odbiorcy towarów) w wyniku wypadku.

47. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** – oznaczają straty w mieniu lub w środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.

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

49. **Kierujący akcją ratowniczą –** osoba będąca:
    a) przedstawicielem Państwowej Straży Pożarnej lub,
    b) w zależności od miejsca wypadku: przedstawicielem zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy względnie przewoźnika,

    kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratunkowej do czasu usunięcia skutków wypadku kolejowego.

50. **Właściwy dyspozytor** – dyspozytor Majkoltrans Sp. z o.o. lub innego przedsiębiorstwa kolejowego – otrzymujący zgłoszenie o wypadku.

51. **PKBWK –** Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych,

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

7

ROZDZIAŁ 2
ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU KOLEJOWYM

§ 3

Zgłoszenie o zdarzeniu

7

1. Pracownik Majkoltrans Sp. z o.o., który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków, ponadto jest zobowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanemu w zdarzeniu pierwszej pomocy.
2. Pracownik Majkoltrans Sp. z o.o. 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,
   2) dyspozytorowi Majkoltrans Sp. z o.o.
   3) kierownikowi transportu na bocznicy kolejowej – w przypadku zdarzeń zaistniałych na bocznicy kolejowej który powinien zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury stacji obsługującej bocznicę oraz dyspozytora Majkoltrans Sp. z o.o. o każdym zdarzeniu kolejowym mającym wpływ na bezpieczną obsługę bocznicy.
3. Dyspozytor „MAJKOLTRANS", który otrzymał informację o zdarzeniu jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
   1) Członka komisji kolejowej ze strony MAJKOLTRANS Sp. z o.o. pełniącego dyżur;
   2) Oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia, zgodnie z załącznikiem nr 9 do niniejszej instrukcji.
   3) Najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocledniu;
   4) właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa.
4. Przewodniczącego PKBWK, przesyłając wiadomość tekstową (**SMS-)** na telefon dyżurny czynny całą dobę**:+48 510 126 711** podając:
   1) datę, godzinę i miejsce powstania zdarzenia;
   2) podmiot na terenie którego zaistniało zdarzenie;
   3) konsekwencje zaistniałe w wyniku zdarzenia;
   4) imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej zdarzenie.
5. Dyspozytor „MAJKOLTRANS" każdorazowo przed wykonaniem powiadomienia, o których mowa w pkt. 3 i 4 zobowiązany jest do uzgodnienia jego treści z pracownikiem MAJKOLTRANS Sp. z o.o. pełniącym dyżur wypadkowy.

§ 4

Postępowanie dyżurnego ruchu oraz dyspozytora zarządcy infrastruktury po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Dyżurny ruchu zarządcy infrastruktury, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia :
   1) natychmiast zamknąć tory, na którym 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 „Alarm";
   3) 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) wykolejenia 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 właściwemu dla miejsca zdarzenia dyspozytorowi lub innemu wyznaczonemu pracownikowi zarządcy infrastruktury;
   5) Powiadomić właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa. 7
   6) zgłosić zdarzenie właściwej dla miejsca zdarzenia jednostce straży ochrony kolei;
   7) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
   8) poinformować właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury:
      a) o wykonaniu czynności o których mowa w pkt 1-3, 5 i 6,
      b) w przypadku zagrożenia poważna awarią z udziałem towarów niebezpiecznych podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych;
   9) żądać od właściwego dla miejsca zdarzenia dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury, stosownie do potrzeb:
      a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
      b) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej;

10) powiadomić prowadzących pociągi lub pojazdy kolejowe o przyczynie i przewidywanym czasie postoju;
11) 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.

2. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, 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) zarządzić wyjazd zespołu kolejowego ratownictwa technicznego;
   3) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
   4) zgłosić zdarzenie jednostce Żandarmerii Wojskowej;
   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 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 przepompowania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;
11) jeżeli w wyniku zdarzenia są zabici lub ciężko ranni, a poszkodowani zostali skierowani do szpitala – po uzyskaniu informacji od kierującego akcją ratowniczą przekazać rzecznikowi prasowemu informacje o adresach szpitali, do których przewieziono poszkodowanych, oraz o telefonach kontaktowych, celem podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu.

3. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie zaistniałe na sieci kolejowej, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
1) członków komisji kolejowej ze strony zarządcy infrastruktury;
2) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zwanego dalej „Przewodniczącym PKBWK”;
3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.

4. Dyspozytor MAJKOLTRANS, który otrzymał informację o zdarzeniu, powiadamia o nim:
1) dyżurującego dyrektora Spółki który wyznacza członków komisji kolejowej ze strony MAJKOLTRANS

§ 5

Postępowanie użytkownika bocznicy kolejowej po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1) Pracownik kierujący pracą manewrową na bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie lub jest świadkiem – uczestnikiem zdarzenia jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
a) natychmiast zamknąć tory, na którym powstała przeszkoda dla ruchu;
b) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;
c) niezwłocznie zawiadomić kierownika transportu na bocznicy

2) Kierownik transportu na bocznicy na podstawie otrzymanych informacji powiadamia 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) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;

f) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;

g) 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:

– miejsce zdarzenia,
– informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
– rodzaj wagonu i wielkość opakowania,
– rodzaj uszkodzenia,
– rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
– bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
– nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,

3) Kierownik transportu na bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim dyspozytora MAJKOLTRANS Sp. z o.o. i pracownika MAJKOLTRANS Sp. z o.o. pełniącego dyżur wypadkowy, 7

~~4) Dyrektor MAJKOLTRANS, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany powiadomić o nim stosownym zawiadomieniem zgodnym z § 7 i załącznikiem 1 niniejszej instrukcji:~~

~~1) Przewodniczącego PKBWK;~~

~~2) Oddział Terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.~~

§ 6

Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu dyspozytor informuje dyżurującego dyrektora Spółki Majkoltrans, który wyznacza osobę która niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.

2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia wymienionego w ust. 1 dyrektora lub wyznaczonego przez niego pracownika, pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, powinien:
   1) przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pojazdów kolejowych (jeżeli ruch nie może się odbywać, należy osłonić przeszkodę w sposób określony w obowiązujących instrukcjach, a dla zbliżających się pociągów podawać sygnał “alarm”),

2) udzielić pierwszej pomocy rannym i unieruchomionym w pojazdach oraz (w razie potrzeby) objąć ich dalszą opieką terapeutyczną lub przekazać właściwym jednostkom medycznym,
3) zapobiegać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia,
5) zabezpieczyć mienie kolejowe oraz mienie powierzone do przewozu.

3. Dyrektor lub wyznaczony przez niego pracownik – do czasu przybycia osoby, która przejmie kierownictwo akcji ratunkowej, obejmuje kierownictwo akcji. Tym samym powinien on:
   1) współdziałać z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielających pomocy ofiarom zdarzenia,
   2) współdziałać z organami policji, prokuratury, SOK, itp.,
   3) sprawdzić wykonanie przez pracowników określonych w ust. 2 obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji, a zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów,
   4) sprawdzić i dopilnować wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
   5) zabezpieczyć dokumentację związaną z ruchem pociągów, stanem infrastruktury, stanem pojazdów kolejowych, zebrać informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyny zdarzenia,
   6) współpracować z przedstawicielami innych przewoźników kolejowych w zakresie organizacji przewozu podróżnych lub ładunku.

4. Przed przybyciem komisji kolejowej, lub bez zgody jej przewodniczącego nie wolno rozwiązywać drogi przebiegu, gdy zachodzi podejrzenie, że przyczyną zdarzenia może być:
   1) pominięcie sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój”;
   2) wyprawienie pociągu na zajęty tor szlakowy bez blokady samoczynnej lub z blokadą samoczynną gdy zdarzenie nastąpiło na pierwszym lub ostatnim odstępie blokady;
   3) przyjęcie pociągu na zajęty tor stacyjny;
   4) przełożenie rozjazdu pod taborem (jazda widełkowa);
   5) nieprawidłowe działanie układu kontroli zajętości torów lub rozjazdów.

   Zgodę na rozwiązanie drogi przebiegu przewodniczący winien uzgodnić z członkiem komisji kolejowej będącym przedstawicielem zakładu, który reprezentuje pracownika prowadzącego pojazd kolejowy biorący udział w zdarzeniu.

   Dopuszcza się niezwłocznie rozwiązanie drogi przebiegu w przypadkach, jeżeli jest to konieczne dla udzielenia pomocy ofiarom zdarzenia lub ograniczenia skutków zdarzenia.

5. W trakcie prac w komisji kolejowej należy dołożyć wszelkich starań, by w sposób nieuzasadniony nie przyczyniać się do zwiększania strat związanych ze zdarzeniem, w szczególności poprzez zbędne przetrzymywanie do dyspozycji komisji taboru kolejowego lub wstrzymywanie ruchu na torach kolejowych (np. wskutek

nieuzasadnionego w czasie przekładania terminów wykonania oględzin, badań lub pomiarów).

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

§ 7

Zawiadomienie o zdarzeniu

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

2. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Jeżeli okoliczności i kategoria zdarzenia nie są jednoznaczne, w zawiadomieniu przewodniczący wspólnie z członkami komisji kolejowej ustala kategorię zdarzenia na „w trakcie ustalania”; 7

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

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

6. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jego stwierdzenia. 7

§ 8

Zatajanie zdarzenia kolejowego

1. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia kolejowego jest zabronione.

2. Członek Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o., który powziął wiadomość o zatajeniu lub próbie zatajenia zdarzenia, zobowiązany jest:
   1) zgłosić i zarejestrować zdarzenie kolejowe 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 3
KOMISJA KOLEJOWA
Tryb pracy oraz sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej

§ 9

Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawach zdarzeń prowadzi komisja kolejowa, zwana dalej komisją, której zadaniem jest ustalenie:
   1) okoliczności zdarzenia,
   2) przyczyny zdarzenia,
   3) wniosków zapobiegawczych,
   4) szacunkowych kosztów powstałych w wyniku zdarzenia.

2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych (zarówno osób, jak również jednostek organizacyjnych) oraz stopnia ich winy należy do właściwych kierowników komórek organizacyjnych – po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, korzystając w tym zakresie z ustaleń komisji kolejowej oraz przy zachowaniu postanowień Kodeksu Pracy.

§ 10

Organ prowadzący postępowanie

1. Postępowanie w sprawie wypadków i incydentów prowadzą komisje kolejowe, w skład których wchodzą przedstawiciele zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych lub użytkowników bocznic kolejowych których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w tym zdarzeniu.
2. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych jest niezależną komisją prowadzącą badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.
3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.
4. PKBWK może prowadzić postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, których warunki nieznacznie odbiegają od poważnego wypadku, a także w sprawie innego wypadku lub incydentu, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.
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.

§ 11

Wyznaczanie składu komisji kolejowej.

1. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorącej udział w transporcie kolejowym, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.

2. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, o których mowa w ust. 1, kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.

3. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.

4. Do komisji miejscowej i zakładowej należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym.

5. Pisemnego wyznaczenia pracowników do udziału w komisjach miejscowych lub zakładowych (właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia) dokonuje Członek Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o. właściwy ds. eksploatacyjnych.

6. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS Majkoltrans Sp. z o.o. sporządza wykaz osób wyznaczonych do udziału w pracach komisji kolejowych, o których mowa w ust. 2. Wykaz ten winien zawierać nazwiska i imiona wyznaczonych pracowników, ich adresy zamieszkania oraz numery telefonów.

7. Wykazy, o których mowa w ust. 6, winny być terminowo przekazywane do:
   - Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
   - Dyspozytora Majkoltrans Sp. z o.o.

8. Dyrektor ds. Eksploatacyjnych oraz Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS Majkoltrans Sp. z o.o. są odpowiedzialne za terminowe sporządzanie miesięcznych planów dyżurów (oraz nanoszenie ewentualnych korekt w tych planach) przedstawicieli tych jednostek wyznaczonych do udziału w komisjach kolejowych. Plany te winny być sporządzone z zachowaniem zasad wynikających z postanowień Kodeksu Pracy oraz w okresie poprzedzającym dany miesiąc kalendarzowy dostarczone wymienionym przedstawicielom oraz właściwym dyspozytorom Majkoltrans Sp. z o.o.

§ 12

Kierowanie pracami komisji

1. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.

2. Przewodniczącym komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, o których mowa w § 8 ust. 2, 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, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w § 8 ust. 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

§ 13

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 osobę do pracy w komisji kolejowej.

2. O zmianie, o której mowa w ust. 1, informuje się:
   1) członków komisji kolejowej;
   2) Prezesa UTK;
   3) Przewodniczącego PKBWK.

3. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o której mowa w § 9 ust. 4, oraz w § 10 ust. 1, dokumentuje się w aktach postępowania.

§ 14

Współpraca komisji z innymi organami na miejscu zdarzenia

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

2. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu 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 kolejowa, w razie potrzeby, może się zwrócić do Straży Ochrony Kolei, Policji lub jednostek służby zdrowia o przeprowadzenie badań ustalających stan trzeźwości lub podejrzenie zażycia środków odurzających przez osoby związane ze zdarzeniem.

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 kopie lub odpisy.

ROZDZIAŁ 4
BADANIE OKOLICZNOŚCI I PRZYCZYN ZDARZENIA

Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową

§ 15

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 zapobiegawcze powstaniu

2. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
   1) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
   2) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
   3) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
   4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
   5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie § 21 ust. 1;
   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.

3a. „Członkowie komisji reprezentujący przewoźnika i użytkownika bocznic kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o., podlegają obowiązkowo szkoleniom organizowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego w zakresie działalności komisji kolejowych ustalających przyczyny i skutki wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, dodatkowo Prezes MAJKOLTRANS Sp. z o.o. raz na dwa lata zorganizuje szkolenie dla członków komisji kolejowych reprezentujący MAJKOLTRANS Sp. z o.o.”

5

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 § 18 ust. 2;
5. Podejmując decyzje, o której mowa w ust. 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
   1) skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
   2) opinie członków komisji kolejowej;
   3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz
   4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.
6. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej lub elektronicznej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania. 7
7. Z czynności o których mowa w ust. 2 pkt 3 i 4, sporządza się protokół.
8. Osoba wysłuchiwana podpisuje protokół wysłuchania bezpośrednio pod treścią wyjaśnień na każdej stronie protokołu.
9. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

§ 16

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. 3, 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 § 9 ust. 2-4, 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 pracę na jego miejscu, powinni być wskazani w odpowiednim protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu, o którym mowa w § 18 ust. 1.

§ 17

Czynności komisji kolejowej na miejscu wypadku lub incydentu

1. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 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, 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 i 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) stanu 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) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widzialność, 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 2 do instrukcji.

§ 18

Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia

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, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu w organizmie. Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, którzy nie okazują objawów nietrzeźwości, ale mają związek z powstałym zdarzeniem.

      Komisja ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie udokumentowanych badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego podejrzani o spowodowanie zdarzenia, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021r. poz. 101) z późniejszymi zmianami.

      . Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny

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

2) ustalenia zapisów:
   a) w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach rejestratorów prędkości, video rejestratorów książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
   b) w wydrukach z rejestru urządzeń przytorowych rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych,
   c) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych),
   d) urządzeń rejestrujących stan srk i czynności dyżurnego ruchu, dokumenty istotne dla zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów postępowania,
3) sprawdzenia stanu oświetlenia terenu i stanu sygnałów oraz wskaźników, a także ich widzialność, osygnalizowanie pociągów;
4) sprawdzenia zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym,
5) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbl, shp, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej,
6) W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji winien zarządzić badanie rozszerzone – w protokóle z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary. Szczegółowy zakres czynności i urządzeń podlegających badaniu określono w „Wytycznych badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym”,
7) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, głównego i dodatkowego zaworu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
8) zbadania stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączania, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do niniejszej instrukcji;
9) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozjezdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;

10) pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości 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 ≤ 300 m) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
11) pomiaru szerokości i przechyłki toru (pod obciążeniem statycznym) w miejscu wykolejenia oraz na długości nie mniejszej niż 50 m przed i 20 m za miejscem wykolejenia, w odstępach co 5 m na prostych i 2,5 m na łukach o R ≤ 300 m, oraz na bazie wykolejonego taboru tj. rozstawu skrajnych osi pojazdu kolejowego oraz wózka pojazdu kolejowego;
12) pomiaru regularności łuku toru metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m, a w uzasadnionych przypadkach na cięciwie stałej z krokiem pomiarowym 1 m;
13) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
    a) bezstykowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, temperatury powietrza i szyn, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru;
    b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru;
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 odpowiednie badania techniczne określone w stosownych instrukcjach, 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 odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o R ≤ 300 m, oraz sprawdzenia regularności łuku toru zwrotnego – o ile stanowił drogę przebiegu taboru;
15) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem. 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:
    a) na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry profilu obręczy kół (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,
    b) na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
    c) na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia.

Zakres pomiarów powinien być zgodny z instrukcją pomiarów geometrycznych zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych i instrukcją o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych, a wyniki wpisane do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Dla taboru pomocniczego i specjalnego należy dokonać pomiarów analogicznie, jak dla innych pojazdów kolejowych, przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno – ruchowej pojazdu.

W razie potrzeby pojazd kolejowy z napędem należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym.

16) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w instrukcji o utrzymaniu wagonów, w tym w szczególności:
    a) wstępnie na miejscu zdarzenia:
        1) ustalenia terminu i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
        2) ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, cięgłowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
        3) pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
        4) ustalenia wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
    b) na torze prostym – wypoziomowanym sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów usprężynowania,
    c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo – kontrolne:
        1) wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
        2) sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
        3) pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonowym,
        4) pomiarów ostoi, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
        5) pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,
17) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć odległość zderzaków wagonów (wykolejonych oraz sąsiednich nie wykolejonych) od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru,
18) jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę – należy dokonać w miarę istnienia możliwości pomiaru rzeczywistego nacisku kół podczas zważenia wagonu z rzeczywistym ładunkiem,
19) 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,
20) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skręcenia wagonów,
21) określenia dla pojazdów kolejowych przewożących towary, rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, oznakowania nalepkami ostrzegawczymi oraz tablicami identyfikacyjnymi RID, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta,

22) ustalenia:
    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,
    f) w razie pożaru pojazdu kolejowego z napędem stanu technicznego instalacji, urządzeń i sprzętu przeciwpożarowego, stanowiącego wyposażenie pojazdu oraz skuteczność, efektywność i umiejętność jego użycia podczas zdarzenia,
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: rozwiązań konstrukcyjnych i stanu technicznego budynków i budowli, stanu ich instalacji oraz wyposażenia wnętrz i zabezpieczenia, odległości od toru, kierunku w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów ochronnych i przyczyny pożaru, a w przypadku podejrzenia zaistnienia zdarzenia spowodowanego przejazdem taboru kolejowego ustalenie stanu układu hamulców w tym taborze,
25) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia,
26) określenia rozmiaru szkód powstałych wskutek zdarzenia (pożaru),
27) odczytania rozmów z urządzeń rejestrujących oraz sporządzić protokół z zarejestrowanych rozmów.
28) odczytania zapisów video rejestratora zamontowanego na pojeździe, oraz sporządzić z odczytu stosowny protokół.

1

2. Odczytu i opisu taśmy lub innego nośnika urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje, wskazany przez przewodniczącego komisji kolejowej, pracownik podmiotu gospodarczego użytkującego pojazd kolejowy, posiadający określone przez użytkownika kompetencje.

3. Na podstawie wyników oględzin miejsca zdarzenia i dokonanych pomiarów komisja kolejowa jest zobowiązana sporządzić szkic miejsca zdarzenia. 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 i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.

4. Szkice dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji kolejowej.

5. Jeżeli zdarzenie zostało spowodowane urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy sporządzić zdjęcie fotograficzne oraz szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.

6. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że zdarzenie zostało spowodowane wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić zdjęcie fotograficzne lub szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały np.:
   a) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy w miarę możliwości dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń wynikających z postanowień regulaminów lub instrukcji o ładowaniu i zabezpieczaniu przesyłek towarowych oraz obowiązujących konwencji i umów międzynarodowych,
   b) 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.

7. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji samodzielnie lub na wniosek członka komisji może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, jeżeli jest to konieczne dla ustalenia przyczyny zdarzenia.

§ 19

Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu

1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa załącznik nr 3, albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa załącznik nr 4 do niniejszej instrukcji.

2. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.

3. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust.1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

4. Zarządca Infrastruktury lub użytkownik bocznicy, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.

§ 20

Wstępna analiza wypadku lub incydentu

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.

3. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 15 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.

§ 21

Badania szczegółowe, ekspertyzy 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 kolejowe.

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 z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024r, poz.697). 6

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

§ 22

Karta poszkodowanego

1. Dla każdej osoby poszkodowanej w zdarzeniu należy sporządzić „Kartę poszkodowanego w poważnym wypadku/wypadku/incydencie*)" według wzoru określonego w załączniku nr 5 do instrukcji.

2. Kartę poszkodowanego w zdarzeniu obowiązany jest wypełnić i przesłać komisji w celu dołączenia do aktu postępowania:
   1) przedstawiciel przewoźnika pasażerskiego właściwego dla miejsca zdarzenia - dla poszkodowanego podróżnego znajdującego się w pojeździe kolejowym przeznaczonym do przewozu osób oraz podczas wskakiwania, wyskakiwania, wypadnięcia, wsiadania lub wysiadania podróżnego z pojazdu kolejowego,
   2) przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownika bocznicy, przewoźnika kolejowego właściwego dla miejsca zdarzenia - dla pozostałych poszkodowanych.

ROZDZIAŁ 5
USTALENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA

§ 23

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej ustalając:
   1) przyczyny wypadku lub incydentu;
   2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
   3) wnioski zapobiegawcze.

2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do instrukcji.

§ 24

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:
   1) nieprawidłowości w instrukcjach i regulaminach,
   2) niewłaściwe metody pracy,
   3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór,
   4) nienależyte utrzymanie infrastruktury,
   5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych,
   6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe,

7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nie przestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów - wskutek ich nieznajomości, niedbalstwa, omyłki, lekkomyślności, spożycia alkoholu, przemęczenia itp.),
8) nieodpowiednie dla danego stanowiska cechy osobowe pracownika (stan intelektualny, cechy charakteru, niewydolność fizyczną lub psychiczną itp.),
9) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez podróżnych (np. wskakiwanie do jadącego pociągu i wyskakiwanie z niego),
10) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów przez osoby postronne, chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi na przejeździe itp.),
11) uchybienia w zakresie nieprawidłowego załadunku, niewłaściwego opakowania lub umocowania ładunku,
12) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
13) złą wolę (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa),
14) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.),
15) nagły zgon.

§ 25

Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa § 27 i § 28, 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. Wnioski zapobiegawcze, w zależności od ustaleń komisji kolejowej, należy sformułować w następującym zakresie:
   1) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych i przepisach wewnętrznych,
   2) zmian w systemie organizacji pracy,
   3) zmian systemu nadzoru lub intensyfikacja nadzoru,
   4) zmian systemu szkoleń,
   5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem,
   6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia,
   7) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej,
   8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych,
   9) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych,
   10) propozycji niezbędnych napraw lub inwestycji.
3. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

§ 26

Ustalenie strat

1. Komisja, na podstawie dostarczonych dokumentów określa straty powstałe w wyniku wypadku lub incydentu, w tym z tytułu:
   1) kosztów akcji ratowniczej;
   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 wypadku lub incydencie;
   6) rekompensat za utratę lub zniszczenie mienia powierzonego do przewozu;
   7) rekompensat za szkody dla środowiska,
   8) kosztów opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników kolejowych ;
   9) kosztów badań i ekspertyz dokonywanych w trakcie prowadzonego postępowania.

2. Od kosztów należy odjąć ubezpieczenie lub rekompensatę uzyskaną – lub uznaną za taką, która może być uzyskana – od stron trzecich, takich jak właściciele pojazdów drogowych uczestniczących w zdarzeniach na przejazdach kolejowych. Rekompensata z polisy ubezpieczeniowej przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury nie może być odjęta.

3. Jednostki organizacyjne podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym są zobowiązane do przedstawienia w ciągu 15 dni kalendarzowych po dniu zdarzenia, dokumentów określających rodzaj i wysokość poniesionych strat związanych z wypadkiem lub incydentem. (w razie braku takiej możliwości jednostki te winny podać wartość szacunkową).

4. Komisja ma prawo zwrócić się do kolejowych jednostek, jak również innych – o przedłożenie dokumentów określających powstałe w zdarzeniu straty.

§ 27

Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do instrukcji.

2. „Protokół ustaleń końcowych” winien zawierać:
   1) opis stanu faktycznego, w tym:
      a) określenie zdarzenia:
         - data, dokładny czas i miejsce zdarzenia (stacja, linia, km linii, szlak),
         - opis zdarzenia,
         - personel kolejowy, podwykonawcy biorący udział w zdarzeniu oraz inne strony i świadkowie,
         - pociągi i ich skład, ładunek (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdy kolejowe, ich serie i numery identyfikacyjne, biorące udział w zdarzeniu,
         - opis infrastruktury kolejowej i systemu sygnalizacji – typy torów, rozjazdów, urządzeń srk, sygnalizacji, shp itp.,
         - stosowane środki łączności radiowej i telefonicznej,
         - prace wykonywane w miejscu zdarzenia lub jego sąsiedztwie,
         - uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy,
         - uruchomienie publicznych służb ratunkowych i policji, kolejne etapy akcji ratunkowej,
      b) ofiary śmiertelne, ranni i straty:
         - pasażerowie i osoby trzecie, personel kolejowy łącznie z podwykonawcami,
         - ładunki, bagaże i inna własność, szkody eksploatacyjne,
         - pojazdy kolejowe, infrastruktura, środowisko itp.
      c) warunki zewnętrzne:
         - warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie zdarzenia (szkody górnicze, powódź itp.),
   2) opis zapisów, badań i wysłuchań:
      a) systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego w odniesieniu do rodzaju zdarzenia, w tym:
         - organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń,
         - wymagań wobec personelu kolejowego i ich egzekwowanie (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne),
         - procedur wewnętrznych kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyniki (wewnętrzny audyt bezpieczeństwa),
         - obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi uczestniczącymi w zdarzeniu,
      b) zasad i uregulowań dotyczących zdarzenia, w tym:
         - odnośnych praw UE, państwowych,

- przepisów wewnętrznych przedsiębiorstw kolejowych,
- regulaminów jednostek organizacyjnych i stanowisk pracy,
- dokumentacji technicznej i technologicznej,
- innych przepisów,

c) podsumowania wysłuchań (dane osobowe podlegają ochronie), w tym:
- pracowników kolejowych, łącznie z podwykonawcami,
- świadków,

d) funkcjonowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:
- systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,
- infrastruktury kolejowej,
- sprzętu łączności,
- pojazdów kolejowych, łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych,

e) dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
- środków podjętych przez personel kolejowy dla kontroli ruchu i sygnalizacji,
- wymiany komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów,
- środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia,

f) organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, w tym:
- czasu pracy personelu biorącego udział w zdarzeniu;
- stanu psychofizycznego personelu kolejowego mającego wpływ na zaistnienie zdarzenia;
- warunki środowiskowe i ergonomiczne stanowisk pracy personelu kolejowego mającego związek przyczynowy ze zdarzeniem,

3) analizę i wnioski:
a) odniesienie do wcześniejszych zdarzeń zaistniałych w podobnych okolicznościach;
b) ustalenia komisji w zakresie przebiegu zdarzenia w oparciu o odkryte fakty
c) analiza ustalonych faktów dla ustalenia przyczyn zdarzenia;
d) określenie przyczyn zdarzenia;
e) ustalenie kategorii zdarzenia;
f) inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania, nie mające znaczenia dla wniosków w sprawie zdarzenia;

4) zastosowane operatywnie środki zapobiegawcze;
5) zalecane środki zapobiegawcze mające na celu uniknięcie takich zdarzeń w przyszłości lub ograniczających ich skutki.

~~3. Przed sporządzeniem Protokołu ustaleń końcowych, przewodniczący komisji na podstawie ustaleń komisji wypełnia kartę zatytułowaną „czynniki ludzkie" która to stanowi załącznik 9 do niniejszej instrukcji. Zasada ta dotyczy bezwzględnie wypadków kategorii od B1 do B8, B13, od B15 do B18, B35, B37, B39, oraz incydentów C41 do C49 oraz C65 i C68. W odniesieniu do pozostałych zdarzeń karty powinny być wypełniane, jeżeli w ocenie komisji kolejowej czynnik ludzki miał wpływ na wystąpienie zdarzenia kolejowego, na jego przebieg lub skutki.~~

4

5

4. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
5. Protokół ustaleń końcowych lub jego kopię komisja kolejowa udostępnia:

7

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.

§ 28

Postępowanie w sprawach spornych.

1. Członek komisji, który ma zastrzeżenia do przebiegu postępowania, zebranych dowodów i materiałów, oceny i interpretacji badań oraz proponowanego ustalenia przyczyn zdarzenia – ma prawo do przedstawienia swojego stanowiska do przewodniczącego komisji.
2. Zastrzeżenie należy złożyć pisemnie w trakcie lub niezwłocznie po zakończeniu danego etapu postępowania, podając uzasadnienie wskazujące naruszenie przepisów lub regulaminów.

§ 29

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 6
DZIAŁANIA PO ZAKOŃCZENIU POSTĘPOWANIA

§ 30

Akta postępowania

1. Akta postępowania powinny zawierać:
   1) zawiadomienie o zdarzeniu,
   2) „protokół oględzin miejsca zdarzenia”,
   3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów z miejsca zdarzenia (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku),
   4) opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru,
   5) „protokoły ustalenia stanu hamulców w pociągu”, dokonanej wizji lokalnej, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz,
   6) plany działań komisji,
   7) karty badania poszkodowanych w zdarzeniu,
   8) dokumenty mające istotne znaczenie dowodowe dla danego zdarzenia (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami szczególnymi, karty próby hamulca, taśmy prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.),
   9) wyciąg z dokumentów: z dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, z książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów itp.,
   10) odpis metryki przejazdu,
   11) ekspertyzy, wyniki badań, opinie biegłych rzeczoznawców i instytucji badawczych, protokoły z wizji lokalnych,
   12) kosztorysy strat spowodowanych zdarzeniem (jeżeli w czasie sporządzania „protokołu ustaleń końcowych” ustalenie dokładnych kwot nie jest możliwe, należy podać je szacunkowo, z zaznaczeniem, że jest to kosztorys szacunkowy),
   13) protokoły wysłuchań pracowników kolejowych i innych osób,
   14) „protokół ustaleń końcowych”;
   15) zawiadomienia o realizacji zaleceń, względnie podjęciu właściwej działalności 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 obszernych druków i w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.

3. Akta zakończonego postępowania wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować. Akta powinny posiadać stronę tytułową, 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 archiwalnymi.

4. W przypadku konieczności przesłania akt postępowania do innej komórki organizacyjnej Majkoltrans Sp. z o.o. lub jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu, przesyłający powinien uprzednio pozostawić u siebie uwierzytelnioną kopię lub odpis „Protokołu ustaleń końcowych" z postępowania, z odnotowaną datą przesłania akt i wskazaniem adresata.

§ 31

Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
   1) natychmiast – jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
   2) w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję „protokołu ustaleń końcowych" – dla pozostałych przypadków.

   Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego okresu czasu, to w ciągu 14 dni kalendarzowych Członek Zarządu ds. eksploatacji Majkoltrans Sp. z o.o. winien wydać decyzję o wyznaczeniu nowego terminu ich realizacji.

2. Dyrektorzy i kierownicy jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa Majkoltrans Sp. z o.o. odpowiadają za realizację wniosków zapobiegawczych.

3. Przedstawiciel MAJKOLTRANS Sp. z o.o. uczestniczący w pracach komisji kolejowej przekazuje pisemnie Zarządowi MAJKOLTRANS Sp. z o.o. wnioski zapobiegawcze w celu ich realizacji. 7

ROZDZIAŁ 7

7

SYTUACJE POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNE

§ 32

Zgłoszenie wydarzenia kolejowego

1. Pracownik kolejowy, który zauważył jakiekolwiek wydarzenie kolejowe, powinien:
   1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków i potencjalnych zagrożeń wynikających z zauważonego wydarzenia;
   2) niezwłocznie zgłosić zauważone wydarzenie dyżurnemu ruchu na najbliższym posterunku ruchu zarządcy infrastruktury, a jeżeli jest to niemożliwe, innemu pracownikowi posterunku technicznego zarządcy infrastruktury, który powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu treść otrzymanego zgłoszenia.
   3) niezwłocznie zgłosić zdarzenie dyspozytorowi zakładowemu MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Zgłaszający wydarzenie kolejowe powinien podać miejsce, czas, zwięzły opis wydarzenia, potencjalne zagrożenia oraz podjęte działania.

§ 33

Postępowanie dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o wydarzeniu kolejowym

1. Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS Sp. z o.o., który otrzymał zgłoszenie o wydarzeniu kolejowym, jest zobowiązany w porozumieniu z dyspozytorem w zakładzie linii kolejowych:
   1) wezwać bezpośrednio lub za pośrednictwem dyspozytora w zakładzie linii kolejowych Pogotowie Ratunkowe, Państwową Straż Pożarną, Policję, Straż Ochrony Kolei oraz inne służby ratowniczo-techniczne – stosownie do potrzeb;
   2) zgłosić niezwłocznie wydarzenie właściwemu dyspozytorowi liniowemu, wyznaczonemu naczelnikowi sekcji eksploatacji oraz dyspozytorowi w zakładzie linii kolejowych; zgłoszenia należy odnotować w rejestrze zdarzeń i zagrożeń,
   3) zgłosić wydarzenie właściwemu kierownikowi bocznicy jeżeli dotyczy bocznicy kolejowej,
2. Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. linii kolejowych, któremu zgłoszono wydarzenie kolejowe zobowiązany jest wydarzenie zgłosić dyżurującemu dyrektorowi MAJKOLTRANS Sp. z o.o. lub wskazanemu przez niego pracownikowi MAJKOLTRANS.
3. W przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie kolejowe nosi znamiona poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, dyspozytor MAJKOLTRANS obowiązany jest postępować dalej zgodnie z zapisami § 3 i 4.
4. w przypadku stwierdzenia, że zgłoszone wydarzenie kolejowe nie nosi znamion poważnego wypadku, wypadku ani incydentu, dyspozytor MAJKOLTRANS zobowiązany jest:

1) przekazać informację o wystąpieniu wydarzenia dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu lub których będą dotyczyły jego skutki w zakresie realizacji przewozów;

2) wezwać, stosownie do potrzeb, jednostki naprawcze lub ratownictwa technicznego;

3) w uzgodnieniu z kierownikiem ds. utrzymania taboru oraz dyspozytorami innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tym wydarzeniu, ocenić, czy spełnia ono kryteria sytuacji potencjalnie niebezpiecznej określone w § 2 ust. 19.

4) jeżeli wydarzenie uznano za sytuację potencjalnie niebezpieczną – powiadomić o niej dyżurującego Dyrektora MAJKOLTRANS Sp. z o.o. lub wskazanego przez niego pracownika;

5) zarejestrować wydarzenie na podstawie zapisów w SEPE2, dotyczy wszystkich wydarzeń kolejowych;

6) dokonać w prowadzonej dokumentacji stosownych zapisów potwierdzających przyjęcie i przekazanie zainteresowanym stronom informacji dotyczących zaistniałego wydarzenia.

§ 34

Rodzaje sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne mogą stanowić w szczególności:

1) niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych;

2) uszkodzenia lub nieprawidłowe działanie elementów infrastruktury kolejowej;

3) uszkodzenia pojazdów kolejowych powodujące konieczność ich naprawy, wymiany lub wyłączenia, w tym defekty i naprawy pojazdów trakcyjnych;

4) uszkodzenia sieci jezdnej, w tym zależne od elektrycznych pojazdów trakcyjnych i ich obsługi (przepalenia przewodu jezdnego podczas rozruchu, dopychania lokomotywą celem sprzęgnięcia składu itp.);

5) pożary na obszarze kolejowym;

6) kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej, budowli oraz urządzeń, w tym urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym, a także nieuprawniona ingerencja w te urządzenia;

7) złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne działania, np. napady na ludzi lub pojazdy kolejowe, włamania do budynków, obrzucenie kamieniami obiektów lub pojazdów kolejowych (niestanowiące zagrożenia dla życia lub zdrowia prowadzącego pojazd kolejowy);

8) inne wydarzenia, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi, takimi jak: powódź, huragany, intensywne opady, oblodzenia, silne oszronienia itp.;

9) usterki w taborze stwierdzone podczas postoju pociągu;

2. Szczegółową klasyfikację przyczyn sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i ich kategorie zawiera tabela III Załącznika nr 6.

§ 35

Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. W przypadku zakwalifikowania zaistniałego wydarzenia kolejowego do sytuacji potencjalnie niebezpiecznych (§ 32 ust. 4), dyrektor MAJKOLTRANS w uzgodnieniu z naczelnikiem sekcji eksploatacji PKP PLK S.A. podejmuje decyzję:

   1) w przypadku, gdy przyczyna powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje PLK SA lub MAJKOLTRANS określają tryb postępowania w zaistniałej sytuacji, nie wszczyna się dodatkowych czynności związanych z badaniem tej sytuacji;

   2) w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, których przyczyny lub skutki nie są jednoznaczne, a mogą mieć związek z działalnością MAJKOLTRANS, dyspozytor zgłasza ten fakt dyżurującemu Dyrektorowi MAJKOLTRANS, który zarządza wszczęcie jednoosobowego lub komisyjnego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, określając pisemnie:

      a) szczebel, na którym prowadzone ma być postępowanie (bocznica lub dział eksploatacji w MAJKOLTRANS,

      b) przedstawiciela MAJKOLTRANS prowadzącego postępowanie jednoosobowo lub członków komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną z ramienia, przedstawiciela PLK SA oraz przewodniczącego tej komisji, którym może być przedstawiciel MAJKOLTRANS, PLK SA lub innej jednostki organizacyjnej (podmiotu) biorącej udział w transporcie kolejowym,

      c) przedstawicieli innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym właściwych dla miejsca i okoliczności sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub innych podmiotów mających związek z zaistniałą sytuacją, którzy winni brać udział w postępowaniu, gdyż mogą przyczynić się do wyjaśnienia okoliczności jej powstania. Wezwanie przedstawicieli, o których mowa powyżej, do prac w komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną kieruje do zainteresowanych Dyrektor MAJKOLTRANS lub osoba przez niego upoważniona;

   3) w pozostałych przypadkach stosowne postępowanie może wszcząć inna jednostka organizacyjna (podmiot) biorąca udział w transporcie kolejowym, której pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

2. Przy podejmowaniu decyzji o badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy kierować się zasadą, że w przypadku wydarzenia kolejowego, które nie spełnia kryteriów incydentu, ale w innych, niekorzystnych okolicznościach (splocie negatywnych czynników) mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy obowiązkowo przeprowadzić postępowanie w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

3. W badaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej związanej z:

   1) pożarem – udział bierze inspektor BHP i ochrony przeciwpożarowej;

   2) uszkodzeniem przesyłki z towarem niebezpiecznym – udział bierze doradca ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych;

3) bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku – udział bierze pracownik ds. ochrony środowiska.

4. Wyznaczony pracownik lub powołana komisja zobowiązana jest do dokonania oględzin miejsca sytuacji potencjalnie niebezpiecznej i sporządzenia na tę okoliczność notatki, którą należy dołączyć do sprawozdania końcowego.

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

   1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;

   2) skład komisji (ze wskazaniem przewodniczącego) lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej postępowanie;

   3) krótki opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;

   4) prawdopodobną lub ustaloną przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;

   5) warunki zewnętrzne, w tym warunki pogodowe i inne okoliczności mogące mieć wpływ na powstanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej (temperatura, opady, zjawiska oszronienia lub oblodzenia itp.);

   6) określenie dalszego postępowania;

   7) wstępne ustalenie strat i skutków;

   8) datę i podpisy komisji.

6. W przypadku wątpliwości dotyczących kwalifikacji sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub zmiany kwalifikacji z sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na zdarzenie, ostateczną decyzję podejmuje przewodniczący komisji po zasięgnięciu opinii właściwego terenowo Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP PLK S.A. i/lub Zarządu MAJKOLTRANS.

§ 36

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu każdego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, którego oryginał, niezależnie od szczebla i składu komisji, należy przekazać do właściwego terytorialnie zakładu linii kolejowych celem dalszego wykorzystania lub archiwizacji.

2. Sprawozdanie końcowe powinno zawierać:

   1) datę, godzinę i miejsce powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;

   2) opis sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;

   3) skład komisji (ze wskazaniem przewodniczącego) lub imię, nazwisko i stanowisko osoby prowadzącej postępowanie;

   4) przyczynę i kategorię sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;

   5) proponowane wnioski zapobiegawcze;

   6) ustalenie strat (szacunkowe) i skutków;

   7) datę i podpisy komisji.

3. Postępowanie w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej powinno być prowadzone i zakończone bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż przed upływem 30 dni roboczych od dnia zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
4. Rejestr sytuacji potencjalnie niebezpiecznych prowadzony przez dyspozytora MAJKOLTRANS oraz sprawozdania końcowe z przeprowadzonych postępowań winny być przedmiotem analiz i stanowić podstawę do planowania i wdrażania działań korygujących i zapobiegawczych, mających na celu ograniczenie występujących zagrożeń.
5. Zasady ustalania strat i odpowiedzialności za nie, powstałych w wyniku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej określono w Regulaminie sieci.

ROZDZIAŁ 8
STATYSTYKA I ANALIZA STATYKI

§ 37

Rejestracja zdarzeń

1. Dyspozytor Majkoltrans Sp. z o.o. któremu zgłoszono zdarzenie zapisuje powiadomienie w „Książce zdarzeń". Właściwy dyspozytor zapisuje powiadomienia innych osób oraz wydane dyspozycje wezwania jednostek ratownictwa.

2. Do rejestrowania wypadków kolejowych i incydentów kolejowych powstałych z udziałem Majkoltrans Sp. z o.o. są zobowiązani dyspozytorzy przedsiębiorstwa.

3. Przedsiębiorstwo Majkoltrans Sp. z o.o. prowadzi rejestry zdarzeń i incydentów według wzoru stanowiącego załącznik nr 10.

4. Dyspozytor Majkoltrans Sp. z o.o. ujmuje w rejestrach wypadki kolejowe i incydenty kolejowe powstałe na obszarze ich działania (tj. na terenach użytkowanych bocznic kolejowych, z udziałem pociągów lub pracowników MAJKOLTRANS):
   1) z winy Majkoltrans Sp. z o.o.
   2) z udziałem Majkoltrans Sp. z o.o.

5. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS Majkoltrans Sp. z o.o. w rejestrze, o którym mowa w ust. 3, ujmuje (w oparciu o informacje otrzymane od dyspozytora Majkoltrans Sp. z o.o.) wypadki i incydenty kolejowe powstałe z winy Majkoltrans Sp. z o.o.

6. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS Majkoltrans Sp. z o.o., przekazuje (w oparciu o informacje otrzymane od dyspozytora Majkoltrans Sp. z o.o.) zgłoszenia do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w okresach kwartalnych, informacje o zaistniałych wydarzeniach kategorii B04, C44 i D79 do 20 każdego miesiąca, po kwartale sprawozdawczym zgodnie z załącznikiem 8 do instrukcji pn. *„Wzór formularza do raportowania informacji związanych z zaistniałymi zdarzeniami SPAD"*.

§ 38

Statystyka wypadków kolejowych i incydentów kolejowych

1. Prowadzenie statystyki wypadków kolejowych i incydentów kolejowych jest niezbędne w celu programowania i monitorowania działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji statystycznych.

2. Statystyka wypadków kolejowych obejmuje następujące informacje:
   1) ogólną liczbę wypadków,
   2) liczbę wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych,
   3) liczbę wypadków związanych z pożarami,
   4) liczbę zabitych, według rodzaju wypadku i kategorii osoby,
   5) liczbę rannych, według rodzaju wypadku i kategorii osoby.

3. Statystyką są objęte następujące rodzaje wypadków kolejowych:
   1) kolizje (zderzenia, starcia, najechania z wyjątkiem wypadków na przejazdach kolejowych),
   2) wykolejenia,
   3) wypadki na przejazdach kolejowych,
   4) wypadki z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy w ruchu,
   5) pożary w taborze,
   6) inne (zamachy, skażenie środowiska, klęska żywiołowa itp.).

4. Statystyką objęte są osoby zabite lub ranne w wypadku kolejowym według podziału:
   1) Pasażerowie,
   2) pracownicy kolejowi (w tym podwykonawcy),
   3) inne,

   W statystyce należy wyodrębnić samobójstwa i próby samobójcze.

5. Pełnomocnik Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o. ds. bezpieczeństwa. sporządzają comiesięczną informację o wypadkach i incydentach kolejowych według wzoru oraz zasad określonych decyzją właściwego Członka Zarządu ds. eksploatacji.

6. W oparciu o przesyłane informacje, o których mowa w ust. 5, Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS, sporządza comiesięczną informację o wypadkach i określonych incydentach – według wzoru oraz zasad określonych decyzją właściwego Członka Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o.

7. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS Majkoltrans Sp. z o.o., przekazuje (w oparciu o informacje otrzymane od dyspozytora Majkoltrans Sp. z o.o.), zgłoszenia do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w okresach kwartalnych, informacje o zaistniałych wydarzeniach kategorii B04, C44 i D79 do 20 każdego miesiąca po kwartale sprawozdawczym zgodnie z załącznikiem 8 do instrukcji pn. *„Wzór formularza do raportowania informacji związanych z zaistniałymi zdarzeniami SPAD”*.

2

§ 39

Wskaźniki bezpieczeństwa

1. W celu dokonania oceny osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwienia monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei – należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa w raportach rocznych o stanie bezpieczeństwa.

2. Wskaźniki bezpieczeństwa dzielą się na odnoszące się do:
   1) wypadków kolejowych,
   2) incydentów kolejowych,
   3) skutków wypadków kolejowych,
   4) bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i jego stosowania,
   5) zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

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

      Każdy wypadek kolejowy jest kwalifikowany zgodnie z podstawowym rodzajem wypadku, nawet jeżeli skutki wypadku są poważniejsze, np. pożar po wykolejeniu się pociągu.
   2) całkowita i względna (tj. w przeliczeniu na pociągo – kilometry), liczba osób zabitych i rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na kategorie:
      a) pasażerowie (również w przeliczeniu na pasażero – kilometry),
      b) pracownicy kolejowi, łącznie z pracownikami podwykonawców,
      c) użytkownicy przejazdów kolejowych,
      d) inni.

4. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do incydentów kolejowych:
   1) całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) liczba:
      a) pękniętych szyn,
      b) wyboczeń toru,
      c) defektów sygnalizacji,

2) całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) liczba przypadków niezatrzymania się pociągu, pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać,
3) całkowita i względna (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) liczba pękniętych kół, obręczy kół i osi w użytkowanych pojazdach kolejowych,

5. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do skutków wypadków kolejowych:
   1) całkowity i względny (w przeliczeniu na pociągo – kilometry) koszt wszystkich wypadków, z uwzględnieniem:
      a) ofiar śmiertelnych i rannych,
      b) rekompensat za utratę lub zniszczenie własności pasażerów, pracowników kolejowych lub stron trzecich,
      c) rekompensat za szkody dla środowiska,
      d) zastąpienia lub naprawy zniszczonych pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury kolejowej,
      e) opóźnień, zakłóceń i objazdów w prowadzeniu ruchu pociągów,
      f) dodatkowych kosztów pracy pracowników kolejowych,
      g) utraty przyszłych przychodów.
   2) Całkowita i względna (w przeliczeniu na godziny przepracowane) liczba godzin pracy pracowników kolejowych i podwykonawców, utracona w wyniku wypadku.

6. Wskaźniki bezpieczeństwa odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i jego stosowania:
   1) procent torów działających z Automatyczną Ochroną Pociągów (ATP),
   2) procent pociągo – kilometrów na torach wyposażonych w ATP,
   3) liczba przejazdów kolejowych (całkowita i w przeliczeniu na kilometr linii) w podziale na kategorię przejazdu,
   4) procent przejazdów kolejowych z samoczynną sygnalizacją przejazdową i obsługiwanymi ręcznie w odniesieniu do ogólnej liczby przejazdów kolejowych.

7. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego:
   1) całkowita liczba audytów wewnętrznych przeprowadzonych przez Majkoltrans Sp. z o.o.,
   2) procent liczby audytów wykonanych w odniesieniu do liczby audytów wymaganych systemem zarządzania bezpieczeństwem (planowanych).

8. Zasady uzyskiwania informacji w zakresie wskaźników bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz sposobu ich rejestrowania i przekazywania winny być określone w decyzji właściwego Członka Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o.

§ 40

Monitoring stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS Majkoltrans Sp. z o.o., jest zobowiązany do bieżącego monitoringu stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego (w tym sporządzania w tym zakresie okresowych zestawień statystycznych) oraz w razie powstania symptomów świadczących o pogorszenia się stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – podejmowania stosownych działań profilaktycznych w tym zakresie.

2. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS Majkoltrans Sp. z o.o. jest zobowiązany do opracowania (w okresach półrocznych) „Analizy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego". Analiza ta winna być sporządzana w terminach:
   1) za pierwsze półrocze – w terminie do 31 sierpnia danego roku kalendarzowego,
   2) za rok – w terminie do 31 marca roku kalendarzowego następującego po okresie sprawozdawczym.

   W uzasadnionych sytuacjach termin sporządzenia analizy może ulec wydłużeniu – o okres związany z ukończeniem postępowań w sprawie wypadków kolejowych, które winny być ujęte w analizie.

3. Analiza stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego winna obejmować w szczególności:
   1) analizę wypadków kolejowych z uwzględnieniem przyczyn i ich okoliczności,
   2) wskazanie istniejących zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
   3) założenia działań dla poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

4. Analiza, o której mowa w ust. 2, podlega każdorazowo akceptacji Członka Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o.. właściwego ds. eksploatacyjnych. Po jej akceptacji, winna być przesłana do jednostek organizacyjnych – celem realizacji wniosków z niej wynikających.

ROZDZIAŁ 9
ZAPOBIEGANIE ZDARZENIOM

§ 41

Ogólne zasady zapobiegania wypadkom kolejowym

1. Dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy spełniać i przestrzegać warunki dla uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, a w szczególności w zakresie:
   1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności,
   2) posiadania aktualnych przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej,
   3) eksploatowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych,
   4) eksploatowania pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej.

2. Każdy pracownik Majkoltrans Sp. z o.o. jest obowiązany stosować odpowiednie przepisy wewnętrzne, regulaminy i instrukcje stanowiskowe oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do wypadku kolejowego.

3. Kierownicy jednostek organizacyjnych Majkoltrans Sp. z o.o. odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz są obowiązani do działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.

§ 42

Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych Majkoltrans Sp. z o.o.

1. Do bezpośredniego nadzoru nad stanem bezpieczeństwa ruchu kolejowego są zobowiązani w szczególności:
   1) Członek Zarządu ds. eksploatacji,
   2) Dyrektor ds. technicznych i eksploatacyjnych,
   3) Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,
   4) Instruktorzy,
   5) Dyspozytorzy,
   6) Kierownicy bocznic,
   7) Właściwi merytorycznie kierownicy komórek organizacyjnych,

2. Sprawujący bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w Majkoltrans Sp. z o.o. odpowiedzialni są w szczególności za:
   1) zapewnienie właściwego wykonywania obowiązków pracowniczych przez podległych im pracowników,
   2) zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
   3) zapewnienie właściwego stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych,
   4) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy,
   5) zapewnienie posiadania przez pracowników wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wymaganych kwalifikacji i warunków psycho – fizycznych,
   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 audytów wewnętrznych związanych z zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z zasadami określonymi w odrębnych przepisach.

3. Pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy szynowe, którzy spowodowali wypadek kolejowy – nie należy powierzać dalszego wykonywania czynności pracowniczych na tych stanowiskach. Decyzję w sprawie ponownego zatrudnienia pracownika na stanowisku pracy związanym bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego podejmuje dyrektor zakładu działając z urzędu lub na prośbę pracownika w oparciu o postanowienia Kodeksu Pracy. Przed ponownym zatrudnieniem kandydat winien spełniać wymagania kwalifikacyjne do pracy na danym stanowisku (aktualny egzamin i badania lekarskie, pozytywna ocena dotychczasowej pracy).

4. Sprawujący bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w przedsiębiorstwie Majkoltrans Sp. z o.o. 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.

5. Kierownicy właściwych jednostek organizacyjnych Majkoltrans Sp. z o.o. są odpowiedzialni za przeprowadzenie udokumentowanych audytów wewnętrznych stanowisk pracy związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Liczba audytów winna być tak określona, aby każde stanowisko pracy związane z prowadzeniem ruchu kolejowego było objęte audytem wewnętrznym nie rzadziej niż w okresie czasu wskazanym w „Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)”.

§ 43

Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” jest dokumentem zawierającym szczegółową listę działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z określeniem terminu ich wykonania i odpowiedzialnych za ich wykonanie.

2. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” winien być sporządzany głównie w oparciu o sytuację w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W programie tym winny być uwzględnione działania o charakterze:
   1) organizacyjnym,
   2) pracowniczym,
   3) technicznym,
   4) w zakresie nadzoru i kontroli.

3. Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Majkoltrans Sp. z o.o. opracowuje corocznie (w terminie do dnia 15 grudnia roku poprzedzającego) „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” – w formie Zarządzenia Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o. Program ten obowiązuje w danym roku kalendarzowym. W uzasadnionych przypadkach (np. pogorszenie się stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego), w ciągu danego roku kalendarzowego mogą być wprowadzane zmiany do wymienionego programu – w formie aneksów.

4. W oparciu o program, o którym mowa w ust. 3, Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Majkoltrans Sp. z o.o. opracowuje w terminie do dnia 31 grudnia (na okres jednego roku) plan kontroli profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego – zawierający m.in. spis pracowników zakładu wyznaczonych do przeprowadzania kontroli oraz planowaną (wymaganą) ilość kontroli do wykonania w danym miesiącu kalendarzowym.

5. W uzasadnionych przypadkach Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Majkoltrans Sp. z o.o. winien dokonać właściwych zmian w Ramowym programie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” względnie planie kontroli – wprowadzanych w formie aneksów.

6. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, winien być sporządzony w oparciu o:
   1) ilości i okoliczności powstania wypadków obciążających zakład,
   2) specyfiki miejsc i stanowisk pracy,
   3) innych uwarunkowań, rzutujących na stan bezpieczeństwa ruchu.

7. Plany kontroli, o których mowa w ust. 4 pkt. 2, winny być sporządzone w oparciu o programy działań. Przy opracowywaniu planów kontroli należy uwzględniać następujące zasady:
   1) kontrole winny być przeprowadzane w różnych okresach doby (dotyczy wielozmianowego systemu pracy) oraz w różnych miejscach poszczególnych sekcji – w zależności od warunków miejscowych, występujących zagrożeń oraz wyników wcześniejszych kontroli,
   2) kontrole w zakresie trzeźwości pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe – winny być dokonywane zasadniczo w trakcie ich zgłaszania się do pracy, ale także podczas pracy.

§ 44

Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom kolejowym

1. Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom kolejowym (tzw. „narady antyawaryjne”), w których powinni uczestniczyć pracownicy odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, mają na celu:
   1) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w tym występujących zagrożeń,
   2) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej,
   3) ocenę wykonania środków zapobiegawczych,
   4) wypracowanie kierunków działań zapobiegawczych,
   5) wymianę doświadczeń.

2. Członek Zarządu Majkoltrans Sp. z o.o. winien zorganizować naradę, o której mowa w ust. 1, co najmniej raz w roku.

3. W naradzie powinni uczestniczyć pracownicy odpowiedzialni za czynności nadzorcze w przedsiębiorstwie.

Załącznik nr 1

stempel jednostki organizacyjnej

Data wysłania

.....

Do

.....

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

ZAWIADOMIENIE

O POWAŻNYM WYPADKU/WYPADKU/ INCYDENCIE NA LINII KOLEJOWEJ

Kategoria zdarzenia .....

Miejsce zdarzenia.....

Data i godzina zdarzenia.....

Zwięzły opis zdarzenia.....
.....
….....
.....
….....
.....
Prawdopodobna zasadnicza przyczyna zdarzenia
….....
.....
….....
Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia
….....
….....
….....
….....
Przebieg akcji ratunkowej
….....
……
……..
……

….....
.
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Załącznik nr 2

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

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

1. Dane o pociągu								
Liczba wagonów			Liczba osi	Brutto ton	Masa hamująca			Uwagi
Ogółem	próżnych	ładownych			wymagana		Rzeczywista ton	
					%	ton		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

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

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz.....										
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie)*	Wagon oklejony nalepką Mw543 (tak, nie)*	Masa hamująca w tonach	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne)	Uwagi
							Próżny/ ładowny	P, R, G, R + Mg		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

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

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika:	

Treść protokołu potwierdził:	Przedstawiciel zarządcy infrastruktury
	Członek komisji kolejowej

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

*) niepotrzebne skreślić

Załącznik nr 3

PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA POWAŻNEGO WYPADKU/WYPADKU/ INCYDENTU*) KOLEJOWEGO

spisany dnia .....w.....
w związku z wypadkiem.....
.....
zaistniałym w dniu .....o godz. ..... na stacji /szlaku.....
..... w torze.....km.....
linii .....
przez komisję zakładową/ miejscową *) w składzie :

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

I. **Opis miejsca zdarzenia**[1)] – 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 itp.)

.....
.....

   b) na gruncie

.....
.....

   c) urządzeń wewnętrznych (przekaźnikownia, siłownia itp.)

.....
.....

2. nawierzchni, 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. Stan pogody : pora dnia ..... zachmurzenie .....
opady ..... temperatura .....
widoczność ..... inne zjawiska .....

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

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

IV. Szkic odręczny miejsca zdarzenia

V. Skutki :

1. Ofiary zdarzenia :
   a. pasażerowie..... w tym : zabitych .... ciężko rannych .....
   b. pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców ……. w tym : zabitych .... ciężko rannych .....
   c. użytkownicy przejazdów kolejowych ……. w tym : zabitych .... ciężko rannych .....

d. osoby nieupoważnione do przebywania
na obszarze kolejowym ..... w tym: zabitych .... ciężko rannych .....
e. inni …… w tym: zabitych …. ciężko rannych …..
f. informacje o ofiarach zdarzenia

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

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

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

3. Ograniczenia :
a. w ruchu pociągów

.....
.....

b. opóźnienia pociągów

.....
.....

c. wprowadzona komunikacja zastępcza

.....
.....

VI. Przeprowadzone badania :

1. Uczestników zdarzenia :
a. trzeźwości
.....
b. lekarskie
.....

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

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

VII. Działania ratownicze rozpoczęte dnia ..... od godz.....
do godz..... dnia.....
z udziałem :

1. pogotowia ratunkowego.....
2. pogotowia ratownictwa technicznego.....
3. pogotowia technicznego.....
4. pogotowia sieciowego.....
5. pogotowia drogowego.....
6. straży pożarnej.....

VIII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna zasadnicza zdarzenia

   .....

   kategoria .....

2. Przyczyna pierwotna
   .....
3. Przyczyny pośrednie
   .....
4. Przyczyny systemowe
   .....
5. Dochodzenie będzie prowadzone przez:

   a. jednoosobowo
      .....

   b. komisyjnie przez komisję zakładową/ miejscową w składzie:

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

      pod przewodnictwem.....

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

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

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

XII. Wykaz załączników
.....
.....

.....
.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu

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

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej

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

*) niepotrzebne skreślić
1) przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

Załącznik nr 4

PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA POWAŻNEGO WYPADKU/WYPADKU/INCYDENTU *) NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWYM

spisany dnia ..... w ..... w związku ze zdarzeniem[1)] na przejeździe kolejowym kategorii ..... zaistniałym w dniu .....o godz .....na stacji / szlaku/ bocznicy[*)].....
tor.....km.....linii.....
przez komisję zakładową/ miejscową[*)] w składzie :

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

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

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

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

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

1. kierowca pojazdu drogowego
   .....
2. kierujący pojazdem kolejowym
   .....
3. dróżnik przejazdowy lub inny pracownik obsługujący przejazd ……...
   .....
4. świadkowie i inni ……..
   .....

IV. Skutki zdarzenia:

1. ofiary
   a. pracownicy łącznie z podwykonawcami
      .....
   b. pasażerowie

.....

c. użytkownicy przejazdów kolejowych

.....

d. osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym

.....

e. inni

.....

2. uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych biorących udział w zdarzeniu……..
.....

3. uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych ……
.....

4. inne a w tym :
   a) ograniczenia w ruchu pociągów .....
   b) opóźnienia pociągów .....
   c) wprowadzona komunikacja zastępcza .....

V. Dane o przejeździe :

kąt skrzyżowania ....

osygnalizowanie od strony toru .....

osygnalizowanie od strony drogi .....

rodzaj nawierzchni przejazdowej.....
rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej .....
typ urz. ssp .....sygnalizacja świetlna .....
sygnalizacja dźwiękowa .....

widoczność:

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

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

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

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

stan oświetlenia przejazdu.....

data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia

.....

.....

VI. Wyniki badania urządzeń przejazdowych

a) sygnalizacji przejazdowej

.....

b) mechanizmów napędowych

.....

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

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

VIII. Wyniki przeprowadzonych badań trzeźwości osób uczestniczących w zdarzeniu

1. kierowcy pojazdu drogowego.....
2. kierującego pojazdem szynowym .....
3. pracownika obsługi przejazdu.....

IX. Szacunkowa wartość strat ……
.....
.....

X. Akcja ratownicza trwała od godz. ..... dnia.....do godz..... dnia.....z udziałem.....

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

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

XII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań

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

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

.....
.....

XIV. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o zdarzeniu

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

XV. Podpisy członków komisji kolejowej:

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

*) niepotrzebne skreślić
1) przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

Załącznik nr 5

(stempel jednostki organizacyjnej)

nr. telefonu.....

Karta poszkodowanego

w poważnym wypadku/wypadku/ incydencie*)

a) pasażera*)
b) pracownika kolejowego lub podwykonawcy*)
c) osoby postronnej*)

<table>
<tr><td colspan="2">Protokół sporządzono</td><td colspan="3">.....
.....
Data Miejsce</td></tr>
<tr><td rowspan="4">1</td><td>Nazwisko i imię poszkodowanego</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Nr PESEL</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>Data urodzenia</td><td></td><td>Miejsce urodzenia</td><td></td></tr>
<tr><td>Adres zamieszkania</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>2</td><td>Odniesione obrażenia na skutek zdarzenia[1)]</td><td colspan="3">.....
śmierć, zranienie, kontuzjowanie, porażenie prądem itp.</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Miejsce zdarzenia</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td>4</td><td>Czas zdarzenia</td><td>.....
.
data zdarzenia</td><td colspan="2">.....
...
godzina zdarzenia</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>5</td><td>Zginął na miejscu zdarzenia *)

Zmarł na skutek zdarzenia*)</td><td colspan="4">.....
data i godzina</td></tr>
<tr><td>6</td><td>Poszkodowany podaje następujące obrażenia ciała lub dolegliwości powstałe w wyniku zdarzenia</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td>7.</td><td>Kto udzielił pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td rowspan="4">8.</td><td rowspan="4">Lekarz</td><td colspan="2">Nazwisko i imię</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Zakład pracy</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Przybył do zdarzenia</td><td colspan="2">.....
Data i godzina</td></tr>
<tr><td colspan="2">Rodzaj udzielonej pomocy</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="6">9.</td><td rowspan="6">Poszkodowany</td><td colspan="2">Przed przybyciem lekarza*)</td><td colspan="2">Po przybyciu lekarza*)</td></tr>
<tr><td colspan="4">udał się</td></tr>
<tr><td>do domu*)</td><td colspan="2">do lekarza *)</td><td>do szpitala*)</td></tr>
<tr><td>o własnych siłach*)</td><td>na noszach *)</td><td>pociągiem*)</td><td>karetką pogotowia*)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Czy poszkodowany uchylił się od zbadania przez lekarza –tak, nie *)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Jeżeli tak, podpis poszkodowanego lub świadków i ich adresy</td></tr>
</table>

.....
stanowisko i podpis sporządzającego

*) niepotrzebne skreślić

[1)] przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

Załącznik nr 6

KWALIFIKACJE PRZYCZYNY BEZPOŚPEDNIEJ ZDARZENIA ORAZ ICH KATEGORIE

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

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny.	*04
5a	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny.	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał “Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*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 działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14

1	2	3
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek i (kat. C)	*20
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno – dojazdowym do bocznicy	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Klęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31

1	2	3
32	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwania 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 nie zajęty tor nie zelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

1. Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalo nej 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 kate gorię liczbową;
   3) zakwalifikować zdarzenie przez wstawienie w miejsce oznaczenia * liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.
2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, oznacza minięcie:
   1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie;
   2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
   3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego pro wadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);

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

3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, nie jest sytuacja, w której:
   1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój";
   2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój" nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.
4. Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, na leży nadać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) albo PS (próba samobójcza). Dziennik Ustaw – 3 – Poz. 74 5.
5. Przykłady:
   1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pociągu lub innego pojazdu kolejowego na stację na tor zajęty – kategoria poważnego wypadku – A02;
   2) dla wypadku – najechania pociągu lub innego pojazdu kolejowego na inny pociąg lub inny pojazd kole jowy stojący na torze zajętym, z przyczyny jak w pkt 1 – kategoria wypadku – B02;
   3) dla poważnego wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako samobójstwo – kategoria poważnego wypadku – A34S;
   4) dla wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas prze chodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako próba samobójcza – kategoria wypadku – A34PS.",

II Kwalifikacja przyczyn incydentu kolejowego oraz ich kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
4a	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
5	Przekroczenie największej, dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy; – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeganie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzanych 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

1	2	3
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzanych 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 minia lub środowiska, bez poszkodowanych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Klęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, usunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych ~~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-drogowy 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
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą, zamykającą się lub otwierającą się rogatką bądź sygnalizatorami drogowymi, na których załączone były sygnały zabraniające wjazdu pojazdu drogowego lub pozostanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu kolejowo-drogowego po zamknięciu rogatek lub załączeniu sygnalizacji w czasie gdy do przejazdu kolejowo-drogowego zbliżał się pociąg lub inny pojazd kolejowy, bez kolizji z pociągiem lub pojazdem kolejowym.	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

1. Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.
2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, oznacza minięcie:
   1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój" lub informującego o niebezpieczeństwie;
   2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
   3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego pro wadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);
   4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
   5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem kozłów oporowych oraz wskaźnika W 4.
3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, nie jest sytuacja, w której:
   1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój";
   2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój" nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.
4. Próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe PS.
5. Przykład:
   Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami – kategoria incydentu – **C64**.

III Kwalifikacja przyczyn sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz ich kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
1	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym bez napędu, zarejestrowane przez urządzenie dSAT albo dostrzeżone przez personel obsługi, które nie spowodowało konieczności wyłączenia tego pojazdu z pociągu.	D70
2	Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym (płaskie miejsca lub nalepy na powierzchni tocznej koła, luźna obręcz na kole stwierdzona podczas postoju pociągu itp.), zarejestrowane przez urządzenie dSAT albo dostrzeżone przez personel obsługi, które spowodowało konieczność wyłączenia tego pojazdu z pociągu.	D71
3	Uszkodzenie nawierzchni kolejowej (w tym pęknięcie szyny) lub obiektu inżynieryjnego	D72
4	Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w branży drogowej	D721
5	Uszkodzenie urządzeń przejazdowych (stwierdzone w czasie gdy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliżał się pojazd kolejowy) lub zakłócenie w ruchu kolejowym – spowodowane niewłaściwym zachowaniem użytkownika przejazdu lub wybrykiem chuligańskim	D73
6	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie łączy ogólno-eksploatacyjnych, łączy transmisji danych albo kabli szlakowych teletechnicznych	D74
7	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę w torze lub skrajni toru niestanowiącą zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, niepowodujące strat w mieniu ani środowisku lub zatrzymanie się przed taką przeszkodą	D75
8	Nieprawidłowe działanie urządzeń: srk, łączności, energetycznych lub sieci trakcyjnej spowodowane kradzieżą	D76
9	Wyprawienie pociągu lub pojazdu kolejowego w kierunku niezgodnym z opracowanym rozkładem jazdy, na sygnał zezwalający przy sprawnie działających urządzeniach srk	D77
10	Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym w tym na przejazdach kolejowo – drogowych, oraz urządzeń telewizji użytkowej	D78
11	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego na stacji lub przystanku osobowym, na którym miał wyznaczony postój dla wsiadania i wysiadania pasażerów, w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo przejechanie poza miejsce oznaczone wskaźnikiem wg instrukcji Ie-1	D79
12	Uszkodzenie sieci trakcyjnej lub przerwa w jej zasilaniu	D80
13	Awaryjne zamknięcie toru spowodowane brakiem właściwego planowania robót w zakresie branży energetyki	D81

1	2	3
14	Przerwa łączności w sieci zapowiadawczej, strażnicowej lub radiowej	D81
15	Uszkodzenie, zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów technicznych pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany, wyłączenie ze składu pociągu lub użycia lokomotywy dodatkowej z powodów innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu	D82
16	Wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazu nie wymagające interwencji władz ani zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego	D83
17	Przypadkowe nadanie automatyczne sygnału A1r „ALARM” lub REC przez pracownika kolejowego lub nieuprawnione nadanie tego sygnału przez inną osobę	D84
18	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, w tym: obrzucenie kamieniami obiektów i pojazdów kolejowych, napady na pojazdy kolejowe – niestanowiące zagrożenia dla pasażerów ani pracowników kolejowych, a także przebywanie osób nieuprawnionych na obszarze kolejowym	D85
19	Pożar obiektów, pomieszczeń kolejowych w granicach obszaru kolejowego (las, zboża, trawy itp.) poza bezpośrednim sąsiedztwem torów a także długotrwale odstawionego pojazdu kolejowego	D86
20	Uszkodzenie sieci jezdnej zależne od elektrycznego pojazdu trakcyjnego i/lub jego obsługi, w tym spowodowane złym stanem technicznym odbieraka prądu	D87
21	Zdarzenia losowe np.: burze, huragany, zaspy śnieżne, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp. nie powodujące strat w mieniu	D88
22	Kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei oraz włamanie do pomieszczeń służbowych	D89
23	Niewłaściwe załadowanie przesyłki	D90
24	Inne sytuacje potencjalnie niebezpieczne – niewystępujące w ww. kwalifikacjach	D91

III Kwalifikacja innych wydarzeń kolejowych

7

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	**2**	**3**
1	Wydarzenia związane z czynnościami handlowymi lub technologicznymi w pociągu, np. wydłużona odprawa celna, wydłużone lokowanie podróżnych, przyjmowanie i wydawanie przesyłek konduktorskich, włączanie wyłączanie wagonów na dyspozycję przewoźnika, brak sprawnego taboru, oczekiwanie na drużynę pociągową lub wydłużona podmiana, usunięcie z pociągu pasażera bez ważnego biletu, interwencja Policji itp.	D92
2	Śmierć, zasłabnięcie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym na obszarze kolejowym – niezwiązane z ruchem kolejowym	D93
3	Pozostałe wydarzenia kolejowe nie będące zdarzeniami ani sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi	D99

Załącznik nr 7

PROTOKÓŁ WYSŁUCHANIA

sporządzony dnia.....w
.....

Protokół sporządził:
Nazwisko i
imię:.....
Stanowisko:.....
.....
Miejsce
zatrudnienia:.....
Osoby obecne przy
wysłuchaniu:.....
.....
.....

Wyjaśnienia złożył:
Nazwisko i
imię:.....
Data i miejsce
urodzenia:.....
Stanowisko:.....
.....
Miejsce
zatrudnienia:.....
.

w sprawie:

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Treść wyjaśnień:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

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

Pytania dodatkowo 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 8

Wzór formularza do raportowania informacji związanych z zaistniałymi zdarzeniami SPAD (kat. B04, C44 i D79).

Kwartał sprawozdawczy	
Nazwa przewoźnika	MAJKOLTRANS Sp. z o.o.

Data	Kategoria [1]	Godzina wydarzenia	Wydarzenie dotyczy [2]	Miejsce (stacja, odcinek, bocznica itp.)	Typ (seria) pojazdu trakcyjnego, na którym doszło do wydarzenia	Pora dnia (pora widna, pora ciemna)	Widoczność (ograniczona, dostateczna, dobra, bardzo dobra)	Czy stwierdzono użycie telefonu komórkowego (tabletu) w trakcie jazdy? (TAK/NIE)	Czy przyczyny wydarzenia były analizowane w oparciu o nagrania z kabiny maszynisty? (TAK/NIE/BRAK MONITORIGU W KABINIE)	Nazwisko i imię maszynisty	Numer licencji	Wiek maszynisty
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Staż pracy na stanowisku maszynisty	Czy maszynista był pod wpływem środków odurzających/alkoholu? (TAK/NIE)	Czy maszynista posiadał ważne badania lekarskie? (TAK/NIE)	Czy maszynista zatrudniony jednego pracodawcy? (TAK/NIE)	Czy maszynista miał przerwę w wykonywaniu obowiązków maszynisty powyżej jednego roku (TAK/NIE) (jeżeli tak to ile?)	Liczba godzin wypoczynku przed wydarzeniem (z uwzględnieniem pracy jako maszynista u różnych pracodawców	Dane dotyczące zmian roboczych na danym odcinku, stacji, bocznicy		Dane dotyczące zmian roboczych na danym typie (serii) taboru		Czy odsunięto maszynistę od czynności? (TAK/NIE)	Data przywrócenia maszynisty/prowadzącego do czynności?	Czy przed przywróceniem przeprowadzono sprawdzian wiedzy i umiejętności / egzamin (TAK/NIE/NIE)
						Liczba zmian w ostatnim półroczu	Data zmiany poprzedzającej	Liczba zmian w ostatnim półroczu	Data zmiany poprzedzającej			
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

Czy przed przywróceniem skierowano maszynistę na kontrolne badania lekarskie? (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Czy przed przywróceniem przeprowadzono jazdy sprawdzające? TAK/NIE/NE DOTYCZY)	Informacje na temat jazd kontrolnych przed wystąpieniem wydarzenia			Czy wydarzenie wystąpiło po zmianie miejsc zatrzymania w rozkładzie jazdy? (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Czy były zgłoszenia do czytelności rozkładu jazdy? (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Czy był wskaźnik W16? (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Czy był uwagi do ustawienia /czytelności wskaźnika W16? (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Czy był uwagi do ustawienia /czytelności słupków hektometrowych? (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Czy stwierdzono awarię pojazdu, która mogła przyczynić się do wydarzenia (TAK/NIE)	Czy stwierdzono obecność osób nieuprawnionych w kabinie? (TAK/NIE)	Uwagi
		Data ostatniej jazdy kontrolnej	Nazwisko i imię instruktora	Liczba jazd kontrolnych na danym odcinku, stacji, bocznicy itp.								
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39

1 – Proszę podać symbol B04, C44 lub D79

2 – Proszę wskazać „semafor", „wskaźnik W4", „tarcza manewrowa", „inne"

w kolumnach nr 26, 27, 28 wpisujemy „NIE DOTYCZY" tylko w przypadku odpowiedzi „NIE" w kolumnie nr 24.

Załącznik nr 9

7

POWIADAMIANIE ODDZIAŁU TERENOWEGO URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

1. Powiadomienie terenowego Urzędu Transportu Kolejowego właściwego terytorialnie dla miejsca zdarzenia wykonuje się **SMS-em** na telefon czynny całą dobę:

Województwo	Nr telefonu
dolnośląskie	572 591 126
kujawsko-pomorskie	572 591 127
lubelskie	572 591 122
lubuskie	797 829 758
łódzkie	572 591 124
małopolskie	572 591 123
mazowieckie	572 591 121
opolskie	572 591 126
podkarpackie	572 591 123
podlaskie	572 591 121
pomorskie	572 591 125
śląskie	572 591 124
świętokrzyskie	572 591 122
warmińsko-mazurskie	572 591 125
wielkopolskie	572 591 127
zachodniopomorskie	797 829 758

W treści wiadomości tekstowej SMS należy podać:

1) datę, godzinę i miejsce powstania zdarzenia;
2) podmiot na terenie którego zaistniało zdarzenie;
3) konsekwencje zaistniałe w wyniku zdarzenia;
4) imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej zdarzenie.