



ISr – 3

INSTRUKCJA

o postępowaniu w sprawie poważnych
wypadków, wypadków i incydentów
w transporcie kolejowym

Wydanie 3

Rybnik 2026

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r.
o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

**Ilekoć przywołane w treści Instrukcji są przepisy prawne, należy przez to rozumieć najnowszy
obowiązujący publikator aktu prawnego.**

Właściciel:

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51

44-251 Rybnik

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzenie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych
całości lub części instrukcji bez pisemnej zgody Infra SILESIA S.A. – są zabronione

Spis treści

ROZDZIAŁ I Postanowienia ogólne.....	5
§1 Cel i zakres instrukcji.....	5
§2 Znaczenie używanych określeń.....	5
ROZDZIAŁ II Zawiadomienie o zdarzeniu	11
§3 Sposób powiadamiania o zdarzeniach	11
§4 Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu	11
§5 Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia.....	14
§6 Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu.....	15
§7 Zatajenie zdarzenia	16
ROZDZIAŁ III Zawiadomienie o zdarzeniu	17
§8 Zadania komisji kolejowej	17
§9 Organ prowadzący postępowanie.....	17
§10 Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych	17
§11 Wyznaczanie składu komisji kolejowej do dochodzenia w sprawie zdarzenia kolejowego.....	18
§12 Kierowanie pracami komisji kolejowej	19
§13 Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej.....	19
§14 Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia.....	20
ROZDZIAŁ IV Badanie okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu	21
§15 Podjęcie prac przez komisję	21
§16 Czynności komisji na miejscu zdarzenia	21
§17 Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia	23
§18 Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu	28
§19 Wstępna analiza zdarzenia	28
§20 Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania	29
ROZDZIAŁ V Ustalenia wyników postępowania	30
§21 Ustalenia końcowe	30
§22 Rodzaje przyczyn.....	30
§23 Wnioski zapobiegawcze	31
§24 Szacowanie strat	31
§25 Protokół ustaleń końcowych	32
§26 Postępowanie w sprawach spornych	33
§27 Zakończenie postępowania	33
ROZDZIAŁ VI Czynności po zakończeniu postępowania.....	34
§28 Akta postępowania	34
§29 Wykonanie wniosków zapobiegawczych.....	35

§30 Ustalanie strat	36
ROZDZIAŁ VII Sytuacje potencjalnie niebezpieczne	37
§31 Zgłoszenie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	37
§32 Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o powstaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	37
§33 Kategorie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych	37
§34 Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej	39
§35 Ustalenia końcowe	40
§36 Ustalanie strat	41
ROZDZIAŁ VIII Statystyka i analiza statystyczna	42
§37 Rejestracja zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dla celów statystycznych	42
§38 Wskaźniki bezpieczeństwa	42
ROZDZIAŁ IX Zapobieganie zdarzeniom	43
§39 Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom	43
§40 Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru	43
§41 Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom	44
§42 Biuletyn informacyjny	44
Załącznik nr 1 Wykaz adresatów, których należy zawiadomić pisemnie o zdarzeniu	46
Załącznik nr 2 Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku/ wypadku/ incydencie	47
Załącznik nr 3 Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej	48
Załącznik nr 4 Wzór protokołu z wysłuchania	49
Załącznik nr 5 Wzór protokołu ustalenia stanu hamulców	50
Załącznik nr 6 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu	51
Załącznik nr 7 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku/ incydentu na przejeździe	55
Załącznik nr 8 Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej oraz jej kategorie	58
Załącznik nr 9 Wzór protokołu ustaleń końcowych	65
Załącznik nr 10 Wzór strony tytułowej akt postępowania	68
Załącznik nr 11 Wzór rejestru zdarzeń	69
WYKAZ ZMIAN	70

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne

§1

Cel i zakres instrukcji

1. Celem „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych ISr – 3” zwanej w dalszej treści instrukcją jest ustalenie prawidłowego i jednolitego trybu postępowania po zaistnieniu poważnego wypadku, wypadku i incydentu kolejowego oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na sieci kolejowej zarządzanej przez Infra SILESIA S.A. oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalanie i realizację wniosków zapobiegawczych sformułowanych przez komisje kolejowe .
2. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o zaistniałych zdarzeniach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, zasady powoływania i pracy komisji kolejowych, kwalifikację zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.
3. Analizowanie oraz podejmowanie środków zapobiegawczych po wystąpieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych wynika z obowiązku nałożonego na zarządcę infrastruktury zawartego w Załączniku II Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010.
4. W sprawie zaistniałych zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na styku linii z innym zarządcą infrastruktury lub użytkownikiem bocznicy należy przestrzegać postanowień zawartych umów i porozumień.
5. Instrukcja obowiązuje:
 - 1) komórki organizacyjne Infra SILESIA S.A. w Rybniku,
 - 2) przewoźników kolejowych korzystających na podstawie Umowy o udostępnienie linii kolejowych i Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych,
 - 3) innych przedsiębiorców kolejowych, użytkowników bocznic, którzy zostaną zobowiązani do jej stosowania na podstawie umowy.
6. Postępowanie w razie katastrofy budowlanej regulują odrębne przepisy.
7. Postępowanie w razie poważnej awarii, szkody w środowisku albo bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku regulują odrębne przepisy.

§2

Znaczenie używanych określeń

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – oznacza brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesów przewozowych po infrastrukturze kolejowej.
2. **Ryzyko** – oznacza częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody.
3. **Zagrożenie** – stan, który może prowadzić do wypadku.
4. **Zdarzenie** - poważny wypadek, wypadek lub incydent.
5. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu

kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:

- 1) kolizje,
 - 2) wykolejenia,
 - 3) zdarzenia naprzejazdach,
 - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - 5) pożar pojazdu kolejowego.
6. **Poważny wypadek** – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
- 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami, lub
 - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
7. **Znaczący wypadek** – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
- 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną;
lub
 - 2) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro;
lub
 - 3) powodujący znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin*.
- Wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych nie uwzględnia się.
8. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
9. **Postępowanie** – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incyidentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incyidentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
10. **Komisja kolejowa** – oznacza osobę lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
11. **Kierujący akcją ratowniczą** – osoba będąca przedstawicielem zarządcy infrastruktury lub Państwowej Straży Pożarnej, kierująca i odpowiedzialna za prowadzenie akcji ratowniczej do czasu usunięcia skutków zdarzenia.
12. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny.
13. **Zderzenie** – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków.
14. **Najechanie** – niezamierzone, dynamiczne:

* zawieszenie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin dotyczy głównych linii kolejowych, do których zalicza się linie: magistralne, pierwszorzędne i drugorzędne.

- 1) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
 - 2) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
 - 3) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego.
15. **Starcie** – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
 16. **Wykolejenie** – trwały brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
 17. **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.
 18. **Użytkownik przejazdu** – każda osoba korzystająca z przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych.
 19. **Osoba nieuprawniona** – każda osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu dla niej niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów.
 20. **Zdarzenie z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** - zdarzenie, w którym w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu (obejmuje osoby, które wskakiwały, wyskakiwały lub wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły, lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot).
 21. **Pożar pojazdu kolejowego** – pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym podczas przejazdu lub postoju.
 22. **Zdarzenie poprzedzające wypadek** – wydarzenie, które doprowadziło lub z dużym prawdopodobieństwem mogło doprowadzić do zaistnienia wypadku lub poważnego wypadku; obejmuje następujące wydarzenia: złamanie szyny, odkształcenie lub inne przesunięcie toru, defekt sygnalizacji, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny, minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny, pęknięcie koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym, pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym.
 23. **Złamanie szyny** – pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm.
 24. **Odkształcenie lub inne przesunięcie toru** – odkształcenie toru w planie lub profilu oraz wyboczenie wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
 25. **Defekt sygnalizacji** – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego) w wyniku, którego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej.
 26. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny.
 27. **Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny.
 28. **Pęknięcie koła w eksploatowanym pojeździe kolejowym** – pęknięcie koła w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

29. **Pęknięcie osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym** – pęknięcie osi w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).
30. **Sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego.
31. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu
32. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury a , w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;
33. **System zarządzania bezpieczeństwem** – organizację, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem.
34. **Dyżurny ruchu** – pracownik zarządcy infrastruktury odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach).
35. **Dyspozytor** – pracownik nadzoru regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym na obszarze działania zarządcy infrastruktury lub właściwy pracownik innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, przyjmujący zgłoszenie o zdarzeniu.
36. **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.
37. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
38. **Posterunek ruchu** – posterunek zapewniający bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego.
39. **Posterunek zapowiadawczy** – następny posterunek ruchu umożliwiający zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy.
40. **Stacja** – posterunek zapowiadawczy w obrębie, którego oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład.
41. **Odcinek linii kolejowej** – część linii kolejowej zawarty między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
42. **Szlak kolejowy** – część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
43. **Odstęp** – część toru szlakowego między:
- posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub semaforem odstępowym blokady wieloodstępowej (samoczynnej),
 - dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicowymi,
 - posterunkiem odstępowym i bocznicowym,
 - dwoma kolejnymi semaforami blokady wieloodstępowej (samoczynnej) dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
44. **Bocznica kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych,

utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

45. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorcę, który na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
46. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;
47. **Pojazd trakcyjny** – pojazd kolejowy z napędem własnym.
48. **Pojazd kolejowy specjalny** – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych.
49. **Poszkodowany** – zabity, ciężko ranny lub ranny.
50. **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
51. **Ranny** – osobę, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej.
52. **Zabity** – osobę, 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
53. **Samobójstwo** - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.
54. **Próba samobójcza** - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest poważne uszkodzenie ciała, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.
55. **Straty** – wszystkie koszty związane ze zdarzeniem kolejowym.
56. **Negatywne konsekwencje dla mienia lub środowiska** – stratę w mieniu lub środowisku o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro.
57. **Szkodzie w środowisku** – negatywna, mierzalna zmiana stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, oceniona w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska.
58. **Poważna awaria** – zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.
59. **Bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku** – wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia szkody w środowisku w dającej się przewidzieć przyszłości.
60. **Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu** – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia.
61. **Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego** – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie (dotyczy pojazdów nieobjętych ECM).
62. **Usługa trakcyjna** – działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem.
63. **Ustawa** – ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

- 64. **RID** – Regulamin dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
- 65. **Zał. 2 do SMGS** – Załącznik 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).
- 66. **PKBWK** – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.
- 67. **Infrastruktura kolejowa** – infrastruktura kolejowa w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (w aktualnym brzmieniu).
- 68. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z innymi elementami infrastruktury kolejowej, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
- 69. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
- 70. **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.

ROZDZIAŁ II

Zawiadomienie o zdarzeniu

§3

Sposób powiadamiania o zdarzeniach

1. Pracownik kolejowy, który zauważył, że może dojść do zdarzenia, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie zaistniałe na obszarze działania Infra SILESIA S.A. używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu lub dyspozytorowi.
3. Zdarzenia zaistniałe na bocznicy kolejowej należy zgłaszać użytkownikowi bocznicy kolejowej bezpośrednio lub za pośrednictwem dyżurnego ruchu współpracującego z bocznicą lub dyspozytora.
4. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
5. Pracownik kolejowy jest obowiązany w miarę posiadanych możliwości do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.
6. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierownik pociągu lub maszynista powinien niezwłocznie zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
7. Dyżurny ruchu, który podjął zgłoszenie jw. zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności.
8. Dyżurny ruchu stacji obsługującej bocznice kolejową ma obowiązek zarejestrowania w Dzienniku telefonicznym zgłoszenie użytkownika bocznicy kolejowej o zdarzeniu na bocznicy kolejowej. Po dokonaniu rejestracji zgłoszenia dyżurny ruchu powinien powiadomić dyspozytora o zdarzeniu na bocznicy kolejowej.
9. Pracownik wykonującego roboty (w tym pracownicy wykonawcy) na liniach kolejowych, torach, obiektach i urządzeniach na obszarze zarządzanym przez Infra SILESIA S.A. powinien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu o wszystkich zaistniałych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

§4

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu, powinien:
 - 1) wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
 - 2) zgłosić niezwłocznie wypadek swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz dyspozytorowi,
 - 3) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 4) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału A 1r „Alarm” – automatycznie lub słownie (gdy radiotelefon nie

jest przystosowany do nadawania sygnału „Alarm” automatycznie);

- 5) wezwać Państwową Straż Pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - a) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - b) pożaru lub wybuchu,
 - c) zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym – należy podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce,
 - e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – należy podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce,
 - 6) zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorowi podając informacje:
 - a) o wykonaniu czynności, o których mowa w pkt 1–5,
 - b) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych;
 - 7) powiadomić drużyny pociągowe o przyczynie postoju i przewidywanym czasie postoju;
 - 8) żądać od dyspozytora podjęcie działań w zakresie:
 - a) wezwania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego,
 - b) powiadomienia Policji,
 - c) powiadomienia Żandarmerii Wojskowej,
 - d) powiadomienia dyżurnego podstacji zasilania elektroenergetycznego;
 - 9) jeżeli jest taka potrzeba, na żądanie kierującego akcją ratunkową wprowadzić ograniczenie prędkości na torach sąsiadujących z miejscem zdarzenia, po których może odbywać się ruch pociągów;
 - 10) powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego oraz ustalić z nim zakres niezbędnych włączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
 - 11) wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w Dzienniku telefonicznym.
2. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik zarządcy infrastruktury, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany:
- 1) wezwać Państwową Straż Pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - a) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - b) pożaru lub wybuchu,
 - c) zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - d) wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym – należy podać informacje pozwalające na

- zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce,
- e) niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – należy podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego (np. na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy umieszczonej na wagonie, kontenerze lub przesyłce,
- 2) polecić zamknięcie torów, jeżeli czynności te nie zostały wykonane przez dyżurnego ruchu, a zachodzi taka konieczność;
 - 3) zgłosić niezwłocznie zdarzenie swojemu bezpośredniemu przełożonemu zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - 4) powiadomić jednostkę organizacyjną, w której zatrudniony jest pracownik kolejowy, który został poszkodowany w zdarzeniu i jest niezdolny do kontynuowania lub podjęcia pracy
 - 5) 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, w celu podania ich do wiadomości publicznej za pośrednictwem środków masowego przekazu
 - 6) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego, według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego;
 - 7) 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
- 8) w przypadku konieczności dokonania przeładunku towarów z uszkodzonych wagonów lub przepompowywania towarów niebezpiecznych z uszkodzonych cystern – żądać od właściwego przewoźnika kolejowego zapewnienia odpowiednich środków transportu, niezbędnych do wykonania czynności przeładunkowych, w możliwie najkrótszym czasie;
 - 9) niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu członków komisji kolejowej, o konieczności przybycia na miejsce zdarzenia;
 - 10) powiadomić o zdarzeniu właściwej terytorialnie komendzie Policji, jednostce Żandarmerii Wojskowej, Centrum Zarządzania Kryzysowego, jeżeli zachodzi taka konieczność;
 - 11) powiadomić o zdarzeniu Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w przypadku zagrożenia środowiska lub życia i zdrowia ludzi;
 - 12) powiadomić Kierownika (lub jego Zastępcę) Działu Automatyki i Energetyki oraz ustalić z nim zakres niezbędnych wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej i możliwość prowadzenia ruchu trakcją elektryczną, jeżeli zdarzenie nastąpiło na torach zelektryfikowanych;
 - 13) niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (na dedykowany numer telefonu wysyłając wiadomość SMS podając: datę, godzinę, miejsce powstania stanu, zdarzenia, konsekwencje zaistniałe w wyniku zdarzenia, podmiot, na terenie którego zaistniało zdarzenia, imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej, imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia). W przypadku poważnego wypadku należy dodatkowo telefonicznie powiadomić dyżurującego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
 - 14) niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy dla miejsca zdarzenia (na dedykowany numer telefonu wysyłając wiadomość SMS podając: czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia);
 - 15) 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;
 - 16) właściwy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające ocenie;
 - 17) zarejestrować zdarzenie w Księdze wypadków i incydentów kolejowych;
 - 18) wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w prowadzonej dokumentacji – w Dzienniku dyspozytora.

§5

Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Powiadomiony o zdarzeniu członek komisji kolejowej niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Pracownik kolejowy, który zauważył zdarzenie, zwłaszcza kierownik pociągu, lub prowadzący pojazd kolejowy, do czasu przybycia komisji kolejowej powinien:
 - 1) sprawdzić, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch pociągów lub manewrów i w sytuacji zagrożenia o ile to możliwe, zabezpieczyć miejsce zdarzenia, a do zbliżających się pociągów podawać sygnał „Alarm”;
 - 2) poinformować dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu o powstałych zagrożeniach;

- 3) udzielić pierwszej pomocy poszkodowanym;
 - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyn zdarzenia i nie dopuścić do ich zatarcia;
 - 5) przekazywać niezbędne informacje dyżurnemu ruchu o przebiegu akcji ratunkowej.
3. W razie zaistnienia zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych pracownik kolejowy w miarę możliwości powinien zaalarmować o tym osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz przekazać dyżurnemu ruchu informację o numerach znajdujących się na pomarańczowych tablicach umieszczonych na wagonach.
4. Kierownik Działu Utrzymania Ruchu i Dyspozytury lub osoba przez niego wyznaczona, do czasu przybycia osoby, która przejmie kierownictwo akcji ratunkowej, obejmuje kierownictwo akcji oraz powinien:
- 1) współdziałać z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielających pomocy ofiarom wypadku;
 - 2) sprawdzić wykonanie przez dyżurnego ruchu obowiązków wynikających z niniejszej instrukcji, a zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągów;
 - 3) sprawdzić i dopilnować wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia;
 - 4) upewnić się o wykonaniu obowiązków przez pracowników zarządcy infrastruktury lub przewoźnika w zakresie zabezpieczenia miejsca zdarzenia i sąsiednich torów;
 - 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 zarządców i przewoźników kolejowych w zakresie organizacji przewozu.
5. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
- 1) niezwłocznie – jeśli występuje konieczność udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
 - 2) po uprzednim opisanu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej – dla pozostałych przypadków.

§6

Pisemne zawiadomienie o zdarzeniu

1. Dyspozytor Infra SILESIA S.A. 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 2. Jeżeli okoliczności i kategoria zdarzenia nie są jednoznaczne w zawiadomieniu przewodniczący wspólnie z członkami komisji kolejowej ustala kategorię zdarzenia na „w trakcie ustalania”,
3. Zawiadomienie otrzymuje:
 - 1) Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
 - 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
 - 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - a) prokuratura rejonowa,

- b) komenda Policji,
 - c) jednostka Żandarmerii Wojskowej.
4. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne. Powyższy sposób postępowania należy także zastosować w przypadku zmiany kwalifikacji zdarzenia na samobójstwo lub próbę samobójstwa (zgłoszone odrębnym trybem przez właściwy organ), powiadamiając o tej zmianie adresatów pierwotnego zawiadomienia.
 5. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jego stwierdzenia za pomocą poczty elektronicznej.
 6. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych”.

§7

Zatajenie zdarzenia

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

ROZDZIAŁ III

Zawiadomienie o zdarzeniu

§8

Zadania komisji kolejowej

1. Postępowanie w sprawach wypadków kolejowych prowadzi komisja kolejowa, zwana dalej komisją, której zadaniem jest ustalenie:
 - 1) okoliczności zdarzenia;
 - 2) przyczyny zdarzenia;
 - 3) szacunkowe określenie rozmiarów strat z tytułu zdarzenia;
 - 4) wniosków zapobiegawczych.
2. Postępowanie w sprawie zdarzenia nie obejmuje ustalenia winy lub odpowiedzialności. Ustalenie winnych i stopnia ich winy należy do pracodawcy po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, korzystając w tym zakresie z ustaleń komisji.

§9

Organ prowadzący postępowanie

1. Postępowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzą komisje kolejowe, w skład których wchodzi w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury lub użytkowników bocznic kolejowych, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w tym zdarzeniu, bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym zdarzeniem.
2. Przy ministrze właściwym do spraw wewnętrznych działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.
3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.
4. PKBWK może prowadzić postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, który w nieznacznie różniących się warunkach byłby poważnym wypadkiem, a także w sprawie innego wypadku lub incydentu, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.
5. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 4, podejmuje Przewodniczący PKBWK.
6. W przypadku podjęcia postępowania w sprawie wypadku lub incydentu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.
7. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprawuje nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe.

§10

Osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych

1. Kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych oraz przewoźników kolejowych biorących udział w transporcie kolejowym, sporządzają wykazy osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych.
2. Do udziału w pracach komisji kolejowych należy wyznaczać pracowników o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym. Kierownicy jednostek organizacyjnych podmiotów

biorących udział w transporcie kolejowym mogą określić wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji kolejowych oraz sposób ich uzyskiwania.

3. Kierownicy jednostek organizacyjnych podmiotów biorących udział w transporcie kolejowym wydają pracownikom wyznaczonym do udziału w pracach komisji kolejowych upoważnienia według wzoru określonego w Załączniku nr 3, ważne na czas udziału w pracach komisji kolejowych, które pracownicy ci powinni posiadać podczas prac w tych komisjach.
4. Aktualny wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej powinni posiadać dyspozytorzy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym zatrudniających te osoby.
5. Pracownicy Infra SILESIA S.A. powołani do prac w komisjach kolejowych muszą posiadać pisemne upoważnienie wg wzoru określonego w Załączniku nr 3.

§11

Wyznaczanie składu komisji kolejowej do dochodzenia w sprawie zdarzenia kolejowego

1. Na terenie działania Infra SILESIA S.A. w pracach komisji uczestniczą pracownicy Infra SILESIA S.A. lub pracownicy powołani na podstawie odrębnej umowy, oraz przedstawiciele przewoźników kolejowych, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
2. Kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, z zastrzeżeniem § 15 ust. 3, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie, bądź których infrastruktura ma z nimi związek wskazują członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu – spośród osób wskazanych w wykazie, zgodnie z § 10.
3. W pracach komisji kolejowych powołanych na okoliczność zdarzeń kolejowych związanych z przewozem towarów niebezpiecznych biorą udział uprawnieni doradcy ds. bezpieczeństwa przewozów koleją towarów niebezpiecznych.
4. W pracach komisji kolejowych powołanych na okoliczność wypadku lub incydentu związanych z pożarem lub wybuchem dodatkowo może brać udział inspektor lub specjalista ochrony przeciwpożarowej.
5. W pracach komisji kolejowych powołanych na okoliczność wypadku lub incydentu związanych z poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku – w pracach komisji kolejowej może dodatkowo brać udział pracownik ds. ochrony środowiska.
6. Po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu kolejowym dyspozytor powiadamia osoby upoważnione do udziału w pracach komisji kolejowych oraz o ich wskazaniu na członków komisji.
7. Przewodniczący komisji kolejowej może włączyć do składu komisji osobę spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji może przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia.
8. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, o którym mowa w § 10 ust. 1, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
9. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
10. Niestawienie się wyznaczonego członka komisji, w czasie i miejscu ustalonym przez przewodniczącego komisji, nie wstrzymuje pracy obecnych na miejscu pozostałych członków komisji.

11. Członkiem komisji kolejowej uczestniczącym w postępowaniu nie może być pracownik mający bezpośredni związek z powstaniem wypadku lub incydentu lub będący w pokrewieństwie z osobą, która miała związek z powstaniem zdarzenia. Wykluczenie to obejmuje także personel bezpośrednio odpowiedzialny za utrzymanie infrastruktury na obszarze, na którym doszło do zdarzenia. Udział w postępowaniu pracownika zatrudnionego w komórce organizacyjnej Infra SILESIA S.A. nie może w żaden sposób zakłócić realizacji zadań tej komórki.
12. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie prowadzenia postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
13. O zmianie składu komisji informuje się pisemnie członków komisji kolejowej, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącego PKBWK.
14. Zmiany w składzie komisji kolejowej, o których mowa w ust. 8 oraz ust. 12, dokumentuje się w aktach postępowania.

§12

Kierowanie pracami komisji kolejowej

1. Komisja prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.
2. Przewodniczącego komisji kolejowej powołuje pisemnie, spośród członków komisji wyznaczonych zgodnie z postanowieniami § 11, kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznic kolejowej biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.
3. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej wskazany przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej, o której mowa w ust. 2.
4. Przewodniczący komisji kolejowej, z własnej inicjatywy lub na wniosek członków komisji, wyznacza miejsce przeprowadzania badania i pomiarów taboru kolejowego.
5. O przebiegu prac komisji kolejowej, informacji stronom trzecim udziela przewodniczący komisji lub osoba przez niego wyznaczona.

§13

Uprawnienia i obowiązki komisji kolejowej

1. Komisja ustala szczegółowo wszystkie okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu, określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu oraz określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
2. Komisja ustalając okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu może, w szczególności:
 - 1) dokonywać oględzin i badań na miejscu zdarzenia, w miejscu, o którym mowa w §15 ust. 2, lub w innym miejscu, które ma związek ze zdarzeniem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - 2) analizować dokumentację mającą związek ze zdarzeniem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - 3) wysłuchiwać protokolarnie osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem, stosując wzór protokołu określony Załączniku nr 4;
 - 4) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;

- 5) wnioskować o wykonanie ekspertyz zgodnie z § 20 ust. 3;
 - 6) żądać od związanych ze zdarzeniem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przeprowadzenia czynności, o których mowa w pkt 4, i przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
 - 7) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem – w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej – do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydentu bądź przyczynienie się do jego powstania.
3. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
 4. Komisja kolejowa jest zobowiązana dokonywać pomiarów infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych przyrządami posiadającymi ważne świadectwa wzorcowania.
 5. Z wykonanych czynności, w szczególności wysłuchań, konfrontacji i wizji lokalnych, należy sporządzić protokoły podpisane przez przeprowadzających te czynności.
 6. Zastrzeżenia i uwagi osób obecnych przy dokonywaniu danej czynności, należy odnotować w protokole.

§14

Współpraca komisji kolejowej z innymi organami na miejscu zdarzenia

1. Komisja kolejowa obowiązana jest do współpracy z:
 - 1) kierującym akcją ratowniczą w zakresie zabezpieczenia materiałów dowodowych, wykonania pomiarów infrastruktury i pojazdów kolejowych,
 - 2) policją i prokuraturą w zakresie zbierania materiałów dowodowych,
 - 3) przedstawicielami Urzędu Transportu Kolejowego oraz Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w zakresie prowadzenia postępowania.
2. W przypadku przybycia na miejsce wypadku lub incydentu przewodniczącego lub członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, przewodniczący komisji kolejowej niezwłocznie powiadamia go o rozmiarach i skutkach zaistniałego zdarzenia 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 dla ustalenia stanu trzeźwości albo sprawdzenia podejrzenia zażycia środków odurzających przez osoby związane z wypadkiem zwraca się w razie potrzeby o pomoc do Policji lub jednostek służby zdrowia o przeprowadzenie badań.
5. Komisja kolejowa jest obowiązana w trakcie prowadzenia postępowania udostępniać zebrane materiały i dokumenty Policji, Prokuraturze oraz sądom. W razie konieczności przekazania oryginałów materiałów lub dokumentów, należy uprzednio sporządzić i zachować uwierzytelnione odpisy lub kopie. Przekazanie materiałów i dokumentów odbywa się za protokołem zdawczoodbiorczym.

ROZDZIAŁ IV

Badanie okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu

§15

Podjęcie prac przez komisję

1. Wyznaczona komisja kolejowa prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
2. W uzasadnionych przypadkach, z zastrzeżeniem § 3 ust. 6, 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 zdarzenia. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej (lub członek komisji pełniący jego funkcję zgodnie z § 12 ust. 3), powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji oraz właściwego dyspozytora lub innego wyznaczonego pracownika zarządcy infrastruktury (użytkownika bocznicy kolejowej).
3. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w ust. 2, skład komisji kolejowej może być uzupełniony, na zasadach określonych w §11, przez kierowników jednostek organizacyjnych właściwych dla miejsca badania wypadku lub incydentu – po uzgodnieniu z przewodniczącym komisji kolejowej zakresu czynności oraz możliwości ich wykonania na stacji postoju lub stacji docelowej pociągu.
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. 4.
5. Podejmując decyzje, o których mowa w ust. 4, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
 - 1) skutki i okoliczności wypadku lub incydentu;
 - 2) opinie członków komisji kolejowej;
 - 3) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydentu oraz
 - 4) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydentu.
6. Kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego, na terenie której odbywa się praca komisji kolejowej, jest zobowiązany udostępnić dla jej potrzeb pomieszczenie oraz niezbędne środki łączności i materiały biurowe.

§16

Czynności komisji na miejscu zdarzenia

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, przez Policję lub inne uprawnione służby;
 - 4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim;
 - 5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;
 - 6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach:
 - a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,
 - b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,
 - c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;
 - 7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie - dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
 - 8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy, a także zapisów z systemów telewizji przemysłowej i użytkowej;
 - 9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - 10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - 11) bada stan nawierzchni kolejowej;
 - 12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;
 - 13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
 - 14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika

kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa Załącznik nr 5.

3. Komisja kolejowa sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia, stanowiącą załącznik do protokołu oględzin, o którym mowa w § 18.

§17

Szczegółowy zakres badań na miejscu zdarzenia

1. Komisja kolejowa powinna niezwłocznie, na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, wykonać badania w możliwie największym zakresie, odpowiednim do skutków i okoliczności wypadku lub incydentu.
2. Badając okoliczności wypadku lub incydentu, 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 uzasadnionych przypadkach pracowników mających związek z powstałym zdarzeniem należy poddać badaniu na zawartość alkoholu w organizmie oraz środków działających podobnie do alkoholu. Komisja kolejowa ma obowiązek wystąpić do Policji lub innych uprawnionych służb o przeprowadzenie badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy mogli przyczynić się do zaistnienia zdarzenia, podlegają kontrolnym badaniom lekarskim. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w Samodzielnej Pracowni Psychologii Pracy Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt postępowania.
 - 2) sprawdzania i odczytania zapisów:
 - a) w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, kartach rozrządowych, rozkazach pisemnych, książkach ostrzeżeń doraźnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy dróżników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
 - b) rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym (w tym rejestratorów obrazu),
 - c) w rejestrach urządzeń przytorowych wykrywających stany awaryjne w pojazdach kolejowych (dsat),
 - d) nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych oraz łączności przewodowej),
 - e) urządzeń rejestrujących stan srk i czynności dyżurnego ruchu.
 - f) z systemów telewizji przemysłowej i użytkowej.

Komisja kolejowa zleca odczytanie, opisanie i zabezpieczenie zapisów urządzeń rejestrujących (w tym prędkościomierza) przez wyznaczonych przez tę komisję oraz posiadających wymagane kompetencje i niezbędne oprzyrządowanie pracowników podmiotów, które użytkują te urządzenia rejestrujące. Dokumenty i nośniki danych oraz

sporządzone opisy i protokoły istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego 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 stanu i ustawienia urządzeń radiołączności na pojazdach kolejowych i posterunkach ruchu biorących udział w zdarzeniu;
- 6) sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, klódek na aparatach blokowych i dźwigniach, prawidłowości działania sbł, shp, urządzeń łączności, a szczególności radiołączności pociągowej. W przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego zdarzenia mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji zarządza badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary;
- 7) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, kranu 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 niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według wzoru określonego w Załączniku nr 5;
- 9) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrojazdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki stosując kryteria oceny stanu nawierzchni zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- 10) pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia (jeżeli stan toru na to pozwala) oraz na długości co najmniej 100 m przed i za miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 m na prostych i co 2,5 m na łukach o $R \leq 300$ 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 $R \leq 300$ m, oraz na bazie pomiarowej wykolejonego pojazdu kolejowego i wózka pojazdu kolejowego;
- 12) pomiaru krzywizny toru (o ile to możliwe) metodą pomiaru strzałek na cięciwie 10 m z krokiem pomiarowym 5 m;
- 13) w przypadku podejrzenia wyboczenia toru:
 - a) bezстыkowego – pomiaru przemieszczeń toru w stosunku do punktów stałych, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,
 - b) klasycznego – pomiaru wielkości luzów, wielkości strzałki i długości fali wyboczenia toru, oceny stanu przytwierdzenia i obsypania toru,Jeżeli to możliwe, należy ustalić, jaka była temperatura powietrza i szyn w chwili zaistnienia zdarzenia;
- 14) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie lub wykolejnicy:
 - a) opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe, na którym doszło do zdarzenia, położenia

- zwrotnic sprzężonych, wykolejnic,
- b) określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamknięć nastawczych, podrozdnic,
 - c) pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie, oraz badań technicznych określonych w „Przepisach wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej linii i bocznic normalnotorowych ISd” odnoszące się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na zdarzenie,
 - d) pomiaru szerokości i różnicy wysokości toków szynowych w rozjeździe po drodze przebiegu taboru (pod obciążeniem statycznym) w punktach wskazanych w arkuszu rozjazdu dla danego typu oraz sprawdzenia krzywizny toru zwrotnego o ile stanowił drogę przebiegu taboru, metodą strzałek na cięciwie stałej,
- 15) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem:
- a) ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, pomiary powinny odbywać się w trzech miejscach:
 - na miejscu zdarzenia – należy mierzyć wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu w tym 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 widel maźniczych i resorów,
 - na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzać parametry układów zawieszenia i usprężynowania,
 - na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te, które zmierzono wstępnie na miejscu zdarzenia,
 - b) zakresy pomiarów powinny być zgodne z wymaganiami dokumentacji techniczno-ruchowej danego pojazdu kolejowego oraz systemem utrzymania pojazdów trakcyjnych danego typu, a wyniki wpisane do kart, których wzory podane są w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych. Dla taboru pomocniczego i specjalnego pomiarów dokonać analogicznie jak dla innych pojazdów kolejowych przy wykorzystaniu dokumentacji techniczno – ruchowej pojazdu. W razie potrzeby pojazd kolejowy z napędem należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym,
- 16) pomiarów i badań pojazdu trakcyjnego ze względu na współpracę odbieraków prądu z siecią trakcyjną – przy czym:
- a) w przypadku zdarzeń mających związek z niewłaściwą współpracą odbieraków prądu trakcyjnego z siecią jezdnią, pomiary powinny odbywać się:
 - w miejscu zdarzenia,
 - w hali napraw lokomotyw – w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych, na wniosek przewodniczącego lub członka komisji kolejowej,
 - b) zakres pomiarów powinien być zgodny z obowiązującymi normami oraz dokumentacją systemu utrzymania (DSU) dla danego typu pojazdu kolejowego;
- 17) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych zgodnie z wymogami określonymi w regulacjach wewnętrznych dotyczących utrzymania wagonów przewoźnika kolejowego:
- a) wstępnie na miejscu zdarzenia:

- ustalenia daty i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, ciąglowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenia wielkość płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych;
- b) na torze prostym – wypoziomowanym: sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów osprężynowania,
- c) na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo – kontrolne:
- wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonowym,
 - pomiarów ostoł, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami;
- 18) po ustawieniu pojazdu kolejowego na szynach zmierzyć wysokość zderzaków wagonów wykolejonych oraz sąsiednich wagonów nie wykolejonych od główki szyny uwzględniając pomierzoną przechyłkę toru;
- 19) jeżeli zachodzi podejrzenie nierównomiernego nacisku kół wagonu na szynę dokonać pomiaru rzeczywistego nacisku kół podczas zważenia wagonu z rzeczywistym ładunkiem;
- 20) ustalenia czy pociąg nie przekroczył największej dozwolonej prędkości określonej rozkładem jazdy, nakazanej sygnalizatorami i wskaźnikami, względnie poleceniami wydanymi doraźnie w formie pisemnej oraz czy posiadał wymaganą masę hamującą;
- 21) ustalenia rozmieszczenia pojazdów kolejowych przed zdarzeniem, stanu i położenia wykolejonych pojazdów kolejowych oraz stanu skrócenia wagonów,
- 22) w przypadku zdarzenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu ustalenia:
- a) czy przejazd kolejowo-drogowy lub przejście był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi,
 - b) czy prowadzący pociąg lub pojazd kolejowy podawał wymagane sygnały,
 - c) czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku, w miejscu wyznaczonym regulaminem,
 - d) stanu nawierzchni drogi przed przejazdem, dojazdów do przejazdu i nawierzchni na przejeździe w poziomie szyn,
 - e) czy są zachowane warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
 - f) czy dokonano sprawdzenia warunków widoczności przejazdu kolejowo- drogowego lub przejścia na zasadach określonych w Zał. nr 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, oraz warunków technicznych ich użytkowania.

- 23) ustalenia w razie pożaru w wagonie, na którym miejscu od lokomotywy, wagonu ogrzewczego lub wagonu z samodzielnym ogrzewaniem znajdował się wagon, jego rodzaj, ładunek, sposób opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcę ładunku oraz ewentualną obecność konwojenta;
- 24) ustalenia w razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, ustalenia odległości od toru, kierunku, w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), kierunku wiatru, szerokości i stanu pasów przeciwpożarowych i przyczyny pożaru;
- 25) określenia warunków atmosferycznych istniejących w czasie zdarzenia;
- 26) w przypadku zdarzeń z towarem niebezpiecznym:
 - a) określenia, czy ciśnieniowe urządzenia transportowe odpowiadają określonym w Regulaminie RID wymaganiom technicznym,
 - b) sprawdzenia prawidłowości oznakowania opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,
 - c) określenia, czy przestrzegano zasad pakowania razem i ładowania razem określonych towarów niebezpiecznych,
 - d) sprawdzenia prawidłowości doboru cystern i opakowań do rodzaju przewożonego towaru,
 - e) wizualnej oceny stanu technicznego opakowań, cystern, kontenerów lub wagonów,
 - f) sprawdzenia dokumentacji wymaganej przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.
3. W przypadku wykolejenia komisja kolejowa przeprowadza ocenę stanu technicznego infrastruktury kolejowej i pojazdów kolejowych. Oceny takiej należy dokonać w odniesieniu do prędkości jazdy pojazdu kolejowego, który uległ wykolejeniu, w momencie wykolejenia oraz drogi przebiegu wykolejonego pojazdu kolejowego przed miejscem wykolejenia.
4. Przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownik bocznicy, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu;
5. Na szkicu tym należy wskazać kilometraż oraz 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 budynków nastawni i innych posterunków ruchu, pojazdów kolejowych (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
6. Szkic dotyczące wyników pomiaru pojazdu kolejowego zobowiązani są sporządzić pracownicy dokonujący tych pomiarów przy udziale komisji.
7. Jeżeli wypadek lub incydent został spowodowany urwaniem się części pojazdu kolejowego (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem elementów nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy wykonać fotografię lub szkic przekroju urwanej (złamanej, pękniętej) części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.
8. Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że wypadek lub incydent został spowodowany wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy wykonać fotografię lub szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały np.:
 - 1) przy stwierdzeniu nierównomiernego rozmieszczenia ładunku na wagonie należy dokonać pomiarów obciążenia osi, wózków i kół w celu udokumentowania przekroczenia dopuszczalnych granic obciążeń,
 - 2) przy stwierdzeniu niewłaściwego zabezpieczenia ładunku wykazać niewłaściwość zastosowanych środków do zabezpieczenia ładunku (np. drut o średnicy 3 mm zamiast o średnicy 6 mm, podkładki okrągłe zamiast prostokątnych lub kwadratowych, wiązadła z drutu

złożone z nieparzystej liczby nitek zamiast parzystej, gwoździe białe ukośnie zamiast prostopadle),

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

§18

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:
 - 1) „Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu kolejowego” według wzoru określonego w Załączniku nr 6 lub „Protokół oględzin miejsca wypadku / incydentu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu” według wzoru określonego w Załączniku nr 7;
 - 2) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.
2. Jeżeli komisja kolejowa na etapie oględzin miejsca wypadku lub incydentu nie mogła wstępnie ustalić przyczyn zdarzenia, w protokołach, o których mowa w ust. 1, w części dotyczącej przyczyny bezpośredniej należy wpisać „Przyczyna ustalana”.
3. W protokołach, o których mowa w ust. 1, powinni być wskazani wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują podmioty w nim uczestniczące i wykonują prace na jego miejscu.
4. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
5. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.

§19

Wstępna analiza zdarzenia

1. Komisja kolejowa na podstawie zebranego w wyniku badań na miejscu wypadku materiału dowodowego, dokonuje wstępnej analizy zdarzenia i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:
 - 1) formułuje wstępną hipotezę przyczyn zdarzenia, wskazując ewentualne przyczyny,
 - 2) plan wysłuchań pracowników kolejowych (z uwzględnieniem personelu wykonawców i podwykonawców), pasażerów mających związek z wypadkiem lub osób postronnych mających informacje o zdarzeniu;
 - 3) plan czynności jakie należy przedsięwziąć 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.

§20

Badania szczegółowe, ekspertyzy i inne czynności w toku postępowania

1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.
2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
3. Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań, przy czym:
 - 1) wykonanie ekspertyzy, na wniosek komisji, zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej, bądź zarządca infrastruktury kolejowej (użytkownik bocznic kolejowej) w miejscu zdarzenia, jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej;
 - 2) ekspertyzy 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 2003 r. o transporcie kolejowym.
4. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem zdarzenia lub miejscem, o którym mowa w § 15 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
5. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której są zatrudnieni, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.
6. W razie potrzeby komisja kolejowa powinna dokonać:
 - 1) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu wypadku lub incydentu, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miało miejsce zdarzenie, przy czym:
 - a) wizję lokalną należy przeprowadzać w warunkach zbliżonych do tych, w których powstało zdarzenie, uwzględniając porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie pojazdów kolejowych itp.,
 - b) przy dokonywaniu wizji lokalnej, oględzin urządzeń oraz przeprowadzaniu niektórych prób, zaleca się używać kamery lub aparatu fotograficznego;
 - 2) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyjaśnienia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy. Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji.
7. Z wykonanych czynności, o których mowa w ust. 6, powinny być sporządzone protokoły ustalające wyniki wykonanych czynności, a więc stwierdzenie stanu faktycznego oraz wnioski dotyczące wpływu tego stanu na zdarzenie, a także inne spostrzeżenia i uwagi.

ROZDZIAŁ V

Ustalenia wyników postępowania

§21

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej ustalając:
 - 1) przyczyny zdarzenia;
 - 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
 - 3) wnioski zapobiegawcze.
2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określają tabele I i II w Załączniku nr 8.

§22

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 zdarzenia;
 - 2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia;
 - 3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - 4) przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych i systemem zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.
2. Podczas ustalania przyczyn wypadku lub incydentu należy uwzględnić w szczególności:
 - 1) nieprawidłowości w instrukcjach i regulaminach;
 - 2) niewłaściwe metody pracy;
 - 3) nieprawidłowości organizacyjne, niedostateczny nadzór;
 - 4) nienależyte utrzymanie infrastruktury;
 - 5) nienależyte utrzymanie pojazdów kolejowych;
 - 6) usterki konstrukcyjne lub montażowe, wady materiałowe;
 - 7) niedostateczne kwalifikacje lub błędy pracowników (nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, instrukcji, regulaminów – wskutek ich 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 osoby nieuprawnione, użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i inne osoby, np. przebywanie lub chodzenie w miejscach niedozwolonych, brak należytej uwagi podczas zbliżania się do przejazdu lub przejścia itp.);

- 10) uchybienia w zakresie nieprawidłowego załadunku, niewłaściwego opakowania lub umocowania ładunku;
- 11) nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska;
- 12) zła wola (zamachy, napady, złośliwe występki, zabójstwa oraz samobójstwa);
- 13) niekorzystne warunki atmosferyczne (nadmierne opady, silne wiatry itp.); nagły zgon.

§23

Wnioski zapobiegawcze

1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 21 i § 22, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, mające na celu tam, gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.
2. Wnioski zapobiegawcze wypracowuje się przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych. W zależności od ustaleń komisji kolejowej co do przyczyn wypadku lub incydentu, należy je formułować m.in. zakresie:
 - 1) zmian w systemie organizacji pracy;
 - 2) zmian systemu nadzoru lub intensyfikacja nadzoru;
 - 3) zmian w obowiązujących regulacjach prawnych lub regulacjach wewnętrznych;
 - 4) zmian systemu szkoleń;
 - 5) sprawdzenia stanu zdrowia i kwalifikacji pracowników związanych ze zdarzeniem;
 - 6) przekazania pracownikom informacji o przyczynach i okolicznościach zdarzenia;
 - 7) działań na rzecz rozwoju kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród pracowników;
 - 8) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w regulaminach i instrukcjach;
 - 9) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej;
 - 10) usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w pojazdach kolejowych;
 - 11) zaleceń dotyczących zmian konstrukcyjnych lub materiałowych;
 - 12) 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.
4. Na podstawie protokołu ustaleń końcowych Pełnomocnik Zarządu ds. ZSZ ma prawo rozszerzyć wnioski zapobiegawcze dotyczące Infra SILESIA S.A.

§24

Szacowanie strat

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

§25

Protokół ustaleń końcowych

1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa Załącznik nr 9.
2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę;
3. Protokół ustaleń końcowych albo jego kopię komisja kolejowa udostępnia:
 - 1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych i zaleceń – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - 2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - 3) właściwej miejscowo (powiatowej, miejskiej lub rejonowej) komendzie Policji – jeżeli zachodzi taka konieczność;
 - 4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeżeli zachodzi taka konieczność.
4. W przypadku konieczności uzupełnienia lub dokonania korekty w sporządzonym wcześniej protokole ustaleń końcowych należy sporządzić protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych.
5. Protokół uzupełniający do protokołu ustaleń końcowych musi zawierać, oprócz treści wprowadzanego uzupełnienia lub korekty, uzasadnienie (powód) ich dokonywania, a także datę sporządzenia i podpis osób, które przewodniczyły w komisji kolejowej prowadzącej dane postępowanie.
6. Kopię protokołu uzupełniającego należy przekazać wszystkim osobom, organom i podmiotom (jednostkom organizacyjnym), które otrzymały kopie protokołu ustaleń końcowych – zgodnie z ust. 3.

§26

Postępowanie w sprawach spornych

1. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, o których mowa w § 13 ust. 5, § 16 ust. 2, § 18 ust. 1 pkt 1 oraz § 25 ust. 1.
2. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
3. W razie niemożności uzyskania jednoznacznego stanowiska w sprawie przyczyn wypadku lub incydentu, przewodniczący komisji kolejowej informuje o tym pisemnie, przed upływem terminu na zakończenie postępowania, nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wystąpić z wnioskiem do Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o przeprowadzenie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu.
5. Jeżeli w okolicznościach wskazanych w ust. 3 i 4 Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych podejmie decyzję o przeprowadzeniu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, to PKBWK prowadzi postępowanie według obowiązujących ją zasad, z wyłączeniem komisji kolejowej.

§27

Zakończenie 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 pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może przedłużyć termin zakończenia postępowania.

ROZDZIAŁ VI

Czynności po zakończeniu postępowania

§28

Akta postępowania

1. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej lub elektronicznej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
2. Akta postępowania powinny zawierać:
 - 1) zawiadomienie o zdarzeniu zgodny z wzorem Załącznika nr 2;
 - 2) „Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu” zgodny z wzorem Załącznika nr 6 lub Załącznika nr 7;
 - 3) zdjęcia, szkice wraz z wynikami pomiarów (nawierzchni, pojazdów kolejowych i ładunku);
 - 4) opis stanu urządzeń srk, energetyki i stanu toru;
 - 5) „Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym” (zgodny z wzorem Załącznika nr 5);
 - 6) protokoły z wysłuchań pracowników i innych osób zgodny z wzorem Załącznika nr 4;
 - 7) protokoły dokonanych konfrontacji, wizji lokalnych, oględzin urządzeń, prób, doświadczeń i ekspertyz; plany działań komisji kolejowej;
 - 8) dokumenty mające istotne znaczenie dowodowe dla danego wypadku lub incydentu (raport z jazdy z wykazami wagonów i rozkazami pisemnymi, karty próby hamulca, taśmy lub inne nośniki danych z prędkościomierza, taśmy z urządzeń kontrolujących zagrzanie osi w pojeździe kolejowym, dokumentację straży pożarnej itp.);
 - 9) wyciąg lub kopie z dokumentów: z dzienników ruchu, książek ostrzeżeń doraźnych, z książek kontroli urządzeń sterowania ruchem, z dzienników oględzin rozjazdów itp.;
 - 10) odpis lub kopię metryki przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
 - 11) wyniki badań i ekspertyz, opinie biegłych rzeczoznawców, instytutów badawczych, jednostek naukowych itp.;
 - 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) Protokół ustaleń końcowych” zgodny z wzorem Załącznika nr 9;
 - 15) zawiadomienia o realizacji zaleceń i wniosków zapobiegawczych, względnie informacje o podjęciu właściwych działań celem wykonania zaleceń, których realizacja wymaga dłuższego czasu;
 - 16) decyzje administracyjne, jeżeli były wydane w związku ze zdarzeniem i dokumenty niezbędne do ich uzyskania.
3. Akta postępowania winny zawierać tylko te materiały, które wiążą się z danym zdarzeniem. Należy unikać nagromadzenia zbędnej ilości dokumentów – w miarę możliwości należy je redukować, wykonując potrzebne wyciągi i zestawienia.
4. Akta zakończonego postępowania należy ułożyć w porządku chronologicznym (w częściach stanowiących logiczną całość) i poszczególne strony ponumerować, przy czym:
 - 1) akta powinny być trwale połączone, posiadać stronę tytułową wg wzoru stanowiącego

Załącznik nr 10;

- 2) akta o dużej objętości należy trwale połączyć w tomy oznaczone kolejną numeracją z określeniem na każdym z tomów ogólnej ich liczby;
 - 3) akta przechowuje jednostka organizacyjna, którego przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami archiwizacyjnymi.
5. W przypadku konieczności przekazania akt postępowania do innej jednostki organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w postępowaniu w sprawie wypadku lub incydentu, bądź organom ścigania lub sądowniczym, jednostka organizacyjna, która przekazuje akta, powinna pozostawić u siebie oryginały dokumentów, a przekazać uwierzytelnione odpisy lub kopie. W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest przekazanie oryginałów, a pozostawienie uwierzytelnionych odpisów lub kopii dokumentów z odnotowaną datą przekazania akt i wskazaniem odbiorcy.

§29

Wykonanie wniosków zapobiegawczych

1. Wnioski zapobiegawcze należy wykonać:
 - 1) natychmiast - jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
 - 2) w jak najszybszym czasie od daty otrzymania „Protokołu ustaleń końcowych” - dla pozostałych przypadków.
2. Jeżeli wykonanie wniosków wymaga dłuższego czasu niż określony w ust. 1 pkt 2), to kierownik jednostki organizacyjnej odpowiedzialnej za wykonanie wniosków, winien powiadomić w ciągu 14 dni Pełnomocnika Zarządu ds. ZSZ Infra SILESIA S.A. o terminie ich realizacji.
3. W przypadku uzasadnionych wątpliwości odnośnie zasadności, efektywności lub możliwości wdrożenia skierowanego do Infra SILESIA S.A. wniosku zapobiegawczego sformułowanego w „Protokole ustaleń końcowych”, Infra SILESIA S.A. w ciągu 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania przez komisję kolejową „Protokołu ustaleń końcowych” występuje do nadzorującego postępowanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o zgodę na odstąpienie od realizacji danego wniosku zapobiegawczego lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.).
4. Prawo do wystąpienia, w uzasadnionych przypadkach, do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o zgodę na odstąpienie od realizacji wniosku zapobiegawczego sformułowanego w „Protokole ustaleń końcowych” lub zmianę jego zakresu (przedmiotowego, terytorialnego itp.) przysługuje również upoważnionym przedstawicielom przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych (wyłącznie w zakresie wniosków skierowanych do danego przedsiębiorstwa).
5. Informację o realizacji zaleceń i rekomendacji wydanych przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz zaleceń i wniosków ujętych w protokołach ustaleń końcowych, a także podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń, rekomendacji i wniosków, która - zgodnie z wymogami określonymi w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - w terminie do dnia 1 kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym przedkładana jest Przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

§30

Ustalanie strat

1. Ostateczne ustalenie powstałych w wyniku zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu) strat i odpowiedzialności za nie należy do zespołu powołanego przez Infra SILESIA S.A. albo jeżeli Infra SILESIA S.A. nie jest stroną tego postępowania, przez kierownika innej jednostki organizacyjnej biorącej udział w transporcie kolejowym, której pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu, bądź której infrastruktura ma z nim związek.
2. W skład zespołu, o którym mowa w ust. 1, wchodzi upoważnieni przedstawiciele Infra SILESIA S.A. oraz innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i okoliczności zdarzenia, lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałym zdarzeniem. Do zespołu mogą być powołane osoby, które brały udział w pracach komisji kolejowej.
3. W uzasadnionych przypadkach, gdy może nastąpić przekroczenie udziałów własnych (fransyz redukcyjnych) zawartych w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej Infra SILESIA S.A. do składu zespołu, o którym mowa w ust. 1, mogą być powołani reprezentanci ubezpieczyciela oraz rzeczoznawcy.
4. W przypadku zdarzenia związanego z poważną awarią, szkodą w środowisku lub bezpośrednim zagrożeniem szkodą w środowisku, w pracach zespołu, o którym mowa w ust. 1, dodatkowo bierze udział pracownik ds. ochrony środowiska.
5. Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
6. Roszczeń z tytułu zdarzeń niezawinionych przez Infra SILESIA S.A. zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

ROZDZIAŁ VII

Sytuacje potencjalnie niebezpieczne

§31

Zgłoszenie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. Pracownik kolejowy, który zauważył lub znalazł się w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej powinien:
 - 1) podjąć działania zmierzające do ograniczenia skutków potencjalnych zagrożeń;
 - 2) niezwłocznie zgłosić zauważoną sytuację dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury, a jeżeli jest to niemożliwe, innemu pracownikowi posterunku technicznego zarządcy infrastruktury, który powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu treść otrzymanego zgłoszenia.
2. Zgłaszający powinien podać miejsce, czas, rodzaj potencjalnego zagrożenia oraz podjęte działania.

§32

Postępowanie dyżurnego ruchu i dyspozytora po otrzymaniu zgłoszenia o powstaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o powstaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, jest zobowiązany:
 - 1) zgłosić niezwłocznie wydarzenie dyspozytorowi i odnotować je w Dzienniku telefonicznym,
 - 2) powiadomić prowadzących pociąg lub pojazd kolejowy o przyczynie i przewidywanym czasie postoju - jeżeli zachodzi taka potrzeba,
2. Dyspozytor, który otrzymał zgłoszenie o powstaniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, jest zobowiązany:
 - 1) przekazać informację o wystąpieniu takiej sytuacji dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tej sytuacji 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 Utrzymania Ruchu i Dyspozytury oraz dyspozytorami innych jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczą w tej sytuacji, ocenić, czy spełnia ono kryteria sytuacji potencjalnie niebezpiecznej określone w § 2 ust. 30 oraz § 33,
 - 4) zarejestrować sytuację w „Rejestrze sytuacji potencjalnie niebezpiecznych”
 - 5) wszelkie zgłoszenia, powiadomienia, wezwania i żądania zarejestrować w prowadzonej dokumentacji – w Dzienniku dyspozytora.

§33

Kategorie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych

1. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne mogą stanowić w szczególności:
 - 1.1. niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez pracowników kolejowych;

- 1.2. 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,
- 1.3. uszkodzenie nawierzchni kolejowej (w tym pęknięcie szyny) lub obiektu inżynierskiego;
- 1.4. 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;
- 1.5. 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;
- 1.6. nieprawidłowe działanie urządzeń: srk, łączności, energetycznych lub sieci trakcyjnej spowodowane kradzieżą;
- 1.7. uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych, oraz urządzeń telewizji użytkowej;
- 1.8. uszkodzenie sieci trakcyjnej lub przerwa w jej zasilaniu;
- 1.9. uszkodzenia sieci jezdnej, w tym zależne od elektrycznych pojazdów trakcyjnych i ich obsługi (przepalenia przewodu jezdnej podczas rozruchu, dopychania lokomotywą celem sprzęgnięcia składu itp.);
- 1.10. przerwa łączności w sieci zapowiadawczej, strażnicowej lub radiowej;
- 1.11. uszkodzenie, zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów technicznych pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany, wyłączenia ze składu pociągu lub użycia lokomotywy dodatkowej – z powodów innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu;
- 1.12. wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub uwalnianie się gazu niewymagające interwencji władz ani zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego;
- 1.13. przypadkowe nadanie automatyczne sygnału A1r „Alarm” przez pracownika kolejowego lub nieuprawnione nadanie tego sygnału przez inną osobę;
- 1.14. 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);
- 1.15. pożary na obszarze kolejowym; kradzieże i dewastacje elementów infrastruktury kolejowej, budowli oraz urządzeń, w tym urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym, a także nieuprawniona ingerencja w te urządzenia;
- 1.16. zdarzenia losowe, w tym wywołane zjawiskami atmosferycznymi, takimi jak: powódź, huragany, intensywne opady, oblodzenia, silne oszronienia itp.;
- 1.17. kradzież lub usiłowanie kradzieży mienia kolejowego lub mienia powierzonego oraz włamanie do pomieszczeń służbowych;
- 1.18. niewłaściwe załadowanie przesyłki;
- 1.19. inne sytuacje potencjalnie niebezpieczne wyżej niewymienione.

§34

Badanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

1. W przypadku stwierdzenia, iż zaistniała sytuacja potencjalnie niebezpieczna spełnia kryteria określone w § 2 ust. 30 oraz § 33 dyspozytor Infra SILESIA S.A. w uzgodnieniu z Kierownikiem Działu Utrzymania Ruchu i Dyspozytury podejmuje decyzję:
 - 1) w przypadku, gdy przyczyna powstałej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej jest znana i nie budzi wątpliwości, a obowiązujące instrukcje Infra SILESIA S.A. lub przewoźnika kolejowego 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 Infra SILESIA S.A., dyspozytor zgłasza ten fakt Dyrektorowi Wydziału Udostępniania Infrastruktury, który zarządza wszczęcie jednoosobowego lub komisyjnego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, określając pisemnie:
 - a) przedstawiciela Infra SILESIA S.A. prowadzącego postępowanie jednoosobowo lub członków komisji badającej sytuację potencjalnie niebezpieczną z ramienia Infra SILESIA S.A. oraz przewodniczącego tej komisji, którym może być przedstawiciel Infra SILESIA S.A. lub innej jednostki organizacyjnej (podmiotu) biorącej udział w transporcie kolejowym;
 - b) 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 Wydziału Udostępniania Infrastruktury 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, iż w przypadku niespełnienia 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 lub specjalista ds. ochrony przeciwpożarowej;
 - 2) uszkodzeniem przesyłki z towarem niebezpiecznym - udział bierze doradca ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną 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;
 - 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 w porozumieniu z Dyrektorem Wydziału Udostępniania Infrastruktury i Pełnomocnikiem Zarządu ds. ZSZ.

§35

Ustalenia końcowe

1. Po zakończeniu każdego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej należy sporządzić „Sprawozdanie końcowe”, którego oryginał, niezależnie od składu komisji, należy przekazać do Wydziału Udostępniania Infrastruktury 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);
 - 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 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.

§36

Ustalanie strat

1. Ostateczne ustalenie powstałych w wyniku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej strat oraz, w razie potrzeby, odpowiedzialności za nie należy do zespołu powołanego przez Dyrektora Wydziału Infrastruktury albo przez kierownika innej jednostki organizacyjnej (podmiotu) biorącej udział w transporcie kolejowym, której pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w sytuacji potencjalnie niebezpiecznej - jeżeli Infra SILESIA S.A. nie jest stroną tego postępowania.
2. W skład zespołu, o którym mowa w ust. 1, stosownie do potrzeb wchodzi upoważnieni przedstawiciele Infra SILESIA S.A. oraz jednostek organizacyjnych (podmiotów) biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i okoliczności sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub innych podmiotów mających związek z zaistniałą sytuacją.
3. W uzasadnionych przypadkach, gdy może nastąpić przekroczenie udziałów własnych (fransyz redukcyjnych) zawartych w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej Infra SILESIA S.A., do składu zespołu, o którym mowa w ust. 1, mogą być powołani reprezentanci ubezpieczyciela oraz rzeczoznawcy.
4. Podstawę prac zespołu stanowi sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
5. W sprawach spornych może zostać powołany zespół rozjemczy na szczeblu kierownictwa Infra SILESIA S.A. i przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu mającego związek z zaistniałą sytuacją potencjalnie niebezpieczną.
6. W przypadku braku ostatecznego rozstrzygnięcia sporu przez zespół rozjemczy, dalsze postępowanie odbywa się na drodze sądowej.
7. Roszczeń z tytułu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych niezawinionych przez Infra SILESIA S.A. zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

ROZDZIAŁ VIII

Statystyka i analiza statystyczna

§37

Rejestracja zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dla celów statystycznych

1. Każde zdarzenie lub sytuacja potencjalnie niebezpieczna zaistniała na obszarze sieci kolejowej zarządzanej przez Infra SILESIA S.A. musi zostać zarejestrowana przez pracowników do tego zobowiązanych, niezwłocznie po otrzymaniu przez nich zgłoszenia o jej zaistnieniu.
2. Wydział Udostępniania Infrastruktury Infra SILESIA S.A. prowadzi „Rejestr zdarzeń” według wzoru określonego w Załączniku nr 11, w którym rejestrowane są wszystkie zgłoszone zdarzenia, a także samobójstwa i próby samobójcze.
3. Dyspozytor Infra SILESIA S.A. prowadzi „Rejestr sytuacji potencjalnie niebezpiecznych”, o którym mowa w § 32 ust.2 pkt 4), w którym rejestrowane są przypadki spełniające kryteria określone w § 2 ust. 30 oraz § 33.
4. Rejestracja zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych zaistniałych na liniach kolejowych zarządzanych przez Infra SILESIA S.A. służy do planowania i monitorowania działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z ustanowionego w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w celu wypełnienia obowiązku wobec instytucji kontrolnych i statystycznych, nad którym nadzór sprawuje Pełnomocnik Zarządu ds. ZSZ.

§38

Wskaźniki bezpieczeństwa

1. W celu dokonania oceny osiąganego poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwienia monitorowania rozwoju bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy stosować wskaźniki bezpieczeństwa zawarte w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa, a w szczególności wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury 11 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).
2. Pełnomocnik Zarządu ds. ZSZ Infra SILESIA S.A. nadzoruje bieżącą rejestrację zdarzeń poprzedzających wypadki (z uwzględnieniem zarówno tych. skutkujących, jak i nieskutkujących zdarzeniami kolejowymi), tj. złamań szyn, odkształceń lub innych przesunięć torów, defektów sygnalizacji, przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie oraz pęknięć kół i pęknięć osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych (zgodnie z definicjami podanymi w § 2 ust. 22 - 30).

ROZDZIAŁ IX

Zapobieganie zdarzeniom

§39

Ogólne zasady zapobiegania zdarzeniom

1. Dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa kolei należy stosować procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz w pełni przestrzegać zasad i warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego zawartych w prawie krajowym i UE, w szczególności dotyczących:
 - 1) zatrudniania pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego posiadających właściwe uprawnienia do wykonywania tych czynności,
 - 2) posiadania aktualnych regulacji wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej,
 - 3) właściwego utrzymania dopuszczonych do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych;
 - 4) eksploataowania pojazdów kolejowych posiadających aktualne świadectwa sprawności technicznej oraz inne wymagane prawem dokumenty.
2. Każdy pracownik jest obowiązany stosować regulacje wewnętrzne (w tym procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) w przewidzianym dla jego stanowiska zakresie, przestrzegać regulaminów i instrukcji stanowiskowych oraz reagować na nieprawidłowości mogące doprowadzić do zdarzenia.
3. Kierownicy jednostek organizacyjnych odpowiadają za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz są obowiązani do wdrażania działań zmierzających do podniesienia jego poziomu.
4. Pełnomocnik Zarządu ds. ZSZ opracowuje plany kontroli oraz audytów wewnętrznych Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) – zgodnie z właściwą procedurą SMS w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

§40

Obowiązki kierowników jednostek organizacyjnych i pracowników nadzoru

1. Kierownicy komórek organizacyjnych Infra SILESIA S.A. oraz pozostali pracownicy nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego odpowiedzialni są w szczególności za:
 - 1) zapewnienie właściwego stanu technicznego budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
 - 2) zapewnienie właściwego stanu eksploatowanych pojazdów kolejowych;
 - 3) właściwe przygotowanie i organizację stanowisk pracy; znajomości obowiązujących przepisów, wymogów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), regulaminów i instrukcji stanowiskowych - poprzez prowadzenie szkoleń i pouczeń okresowych oraz egzaminów przewidzianych odrębnymi przepisami;
 - 7) przeprowadzanie kontroli wewnętrznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 8) wdrożenie wniosków zapobiegawczych ustalonych przez komisje kolejowe.
2. Kierownicy jednostek organizacyjnych oraz pozostali pracownicy nadzoru mają obowiązek

ujawniania i usuwania nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

3. W przypadku stwierdzenia niewłaściwego wykonywania obowiązków lub zaniedbań w pracy, które spowodowały zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pracownikowi należy powierzyć pracę inną niż dotychczasowa, niezwiązaną z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego ani prowadzeniem pojazdów kolejowych.
4. Po zakończeniu przez komisję kolejową lub PKBWK postępowania w sprawie zdarzenia i otrzymaniu protokołu ustaleń końcowych lub raportu PKBWK, z którego może wynikać ewentualna odpowiedzialność pracownika Infra SILESIA S.A. za spowodowanie zdarzenia lub przyczynienie się do jego zaistnienia, kierownik jednostki organizacyjnej wdraża postępowanie wyjaśniające (o ile nie zostało ono wdrożone na wcześniejszym etapie postępowania w sprawie zdarzenia). Informację o wdrożeniu postępowania wyjaśniającego i jego wynikach należy dołączyć do akt postępowania w sprawie zdarzenia.
5. W przypadku podjęcia decyzji o odsunięciu pracownika od wykonywania dotychczasowych czynności, należy wskazać i uzasadnić popełnione przez niego nieprawidłowości, ze wskazaniem postanowień przepisów, instrukcji, regulaminów itp., które pracownik naruszył.
6. Decyzję o ponownym dopuszczeniu pracownika do wykonywania czynności bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych może podjąć kierownik jednostki organizacyjnej zatrudniającej pracownika, po uzyskaniu przez niego pozytywnego wyniku z egzaminu weryfikacyjnego, autoryzacji oraz badań lekarskich i psychologicznych (warunki te muszą być spełnione łącznie).
7. Infra SILESIA S.A. w razie potrzeby organizuje szkolenie lub instruktaż dla osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowych, na które w miarę możliwości zaprasza przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego oraz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

§41

Narady poświęcone zapobieganiu zdarzeniom

1. Narady poświęcone zapobieganiu wypadkom, w których powinni uczestniczyć pracownicy odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, mają na celu:
 - a) omówienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - b) dokonanie analizy działalności zapobiegawczej;
 - c) ocenę realizacji działań ujętych w programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - d) ocenę wykonania zaleceń i środków zapobiegawczych;
 - e) wypracowanie kierunków działań korygujących i zapobiegawczych;
 - f) wymianę doświadczeń.
2. W naradzie uczestniczą kierownicy komórek organizacyjnych oraz pracownicy nadzoru odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego przeprowadzający kontrole i audyty.

§42

Biuletyn informacyjny

1. W celu publikowania informacji na temat zdarzeń zaistniałych na obszarze działania Infra SILESIA S.A. w Grupie kapitałowej DB Cargo S.A. wydawany jest Biuletyn Informacyjny przeznaczony do użytku wewnętrznego jednostek organizacyjnych DB Cargo S.A.,
2. W Biuletynie Informacyjnym zamieszczane są informacje dotyczące: okoliczności powstania,

przebiegu i skutków zdarzenia oraz dodatkowych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego podjętych przez jednostkę organizacyjną.

3. Dystrybucja Biuletynu Informacyjnego odbywa się w formie elektronicznej: pocztą elektroniczną, wewnętrzną siecią Intranet oraz poprzez aplikację na telefon komórkowy myDBCargoPL.

Załącznik nr 1 Wykaz adresatów, których należy zawiadomić pisemnie o zdarzeniu

(§ 6 ust. 1)

A.

1. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
3. Właściwa miejscowo prokuratura rejonowa – jeżeli zachodzi taka potrzeba;
4. Właściwa miejscowo komenda powiatowa (miejska) lub rejonowa Policji – jeżeli zachodzi taka potrzeba;
5. Właściwa miejscowo komenda miejska bądź komenda powiatowa Państwowej Straży Pożarnej – jeżeli zachodzi taka potrzeba;
6. Właściwa terytorialnie jednostka Żandarmerii Wojskowej – jeżeli zachodzi taka potrzeba.

B.

Inni adresaci wskazani przez komisję sporządzającą protokół oględzin miejsca zdarzenia.

Załącznik nr 2 Wzór zawiadomienia o poważnym wypadku/ wypadku/ incydencie

(§ 6 ust. 2)

(pieczęć jednostki organizacyjnej)

.....
nr pisma

data wysłania.....

nr tel.

do.....

ZAWIADOMIENIE O POWAŻNYM WYPADKU/ WYPADKU / INCYDENCIE¹⁾

Kategoria zdarzenia²⁾:

Miejsce zdarzenia³⁾:

Data i godzina zdarzenia:

Zwięzły opis zdarzenia:

1.	Imię i nazwisko prowadzących pojazdy kolejowe uczestniczących w zdarzeniu (wraz z pracodawcą)	
2.	Numery EVN pojazdów kolejowych biorących udział w zdarzeniu	

Prawdopodobna bezpośrednia przyczyna zdarzenia:

Inne prawdopodobne przyczyny zdarzenia:

Przebieg akcji ratowniczej:

.....

Wstępne określenie skutków zdarzenia:

.....

.....
(stanowisko i podpis zawiadamiającego)

Otrzymują:

1.
2.
3.
4.
5.

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Przez zdarzenie należy rozumieć poważny wypadek, wypadek lub incydent.

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

Załącznik nr 3 Wzór upoważnienia do udziału w pracach komisji kolejowej

(§ 10 ust. 3)

Infra SILESIA S.A.
ul. Kłokocińska 51
44-251 Rybnik

**UPOWAŻNIENIE Nr
IS/KK/.../20..**

Niniejszym upoważnia się Pana
.....
(imię i nazwisko)

do udziału w pracach komisji
kolejowych oraz badania sytuacji
potencjalnie niebezpiecznych

.....
(miejscowość)

.....
(data)

strona przednia

Infra SILESIA

**UPOWAŻNIENIE Nr
IS/KK/.../20..**

PODSTAWA PRAWNA

§ 10 ust. 3 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych
wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.ISr-3

.....
(pieczęć i podpis wystawiającego)

strona tylna

Załącznik nr 4 Wzór protokołu z wysłuchania

(§ 13 ust. 2 pkt 3)

.....
(pieczęć jednostki organizacyjnej)

.....
(miejscowość i data sporządzenia)

PROTOKÓŁ WYŚŁUCHANIA

Sporządzony dnia w
przez:

- 1) Imię i nazwisko:
- 2) Stanowisko:
- 3) Miejsce zatrudnienia:
- 4) W obecności:

Z WYŚŁUCHANIA

Pana / Pani*)

- 1) Imię i nazwisko
- 2) Stanowisko i jednostka/komórka organizacyjna
.....

w sprawie:

.....
.....

W powyższej sprawie wyjaśniam, co następuje:

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

Na tym protokół zakończono.

.....
(podpis sporządzającego)

.....
(podpisy obecnych na przesłuchaniu)

Załącznik nr 6 Wzór protokołu oględzin miejsca wypadku lub incydentu

(§ 18 ust. 1 pkt 1)

PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA WYPADKU/INCYDENTU^{*)} KOLEJOWEGO^{**)}

sporządzony dnia w w związku z
wypadkiem/incydentem zaistniałym w dniu
o godz. na stacji/szlaku/bocznicy^{*)} w torze km
..... linii przez komisję kolejową w składzie:

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

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

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

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

.....
.....

b) na gruncie:

.....
.....

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

.....
.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

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

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

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

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

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

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

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

6. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno – ruchowa, pojazdów itp.):

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

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

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

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

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	Pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
b)	pasażerowie				
c)	Osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
d)	Użytkownicy przejazdów kolejowo - drogowych lub przejść				
e)	Inni				
f)	Informacje o poszkodowanym w zdarzeniu:				

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

.....
.....

3. Inne, a w tym:
 - a) ograniczenia w ruchu pociągów
.....
 - b) opóźnienia pociągów (ustalone wstępnie, na etapie sporządzania protokołu oględzin)
.....
 - c) wprowadzona komunikacja zastępcza
.....

V. Przeprowadzone badania

1. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających uczestników zdarzenia:
.....
2. Ocena wyników badań i pomiarów (wyniki badań w załączeniu):
 - a) nawierzchni i budowli inżynierskich
.....
 - b) urządzeń sterowania ruchem kolejowym
.....
 - c) widoczności sygnałów i wskaźników
.....
 - d) urządzeń łączności (w tym rejestratorów rozmów)
.....
 - e) taśmy lub innego nośnika danych z rejestratora prędkości
.....
 - f) pojazdów kolejowych
.....
 - g) sieci trakcyjnej
.....
 - h) urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej
.....
 - i) inne
.....

VI. Działania ratownicze: rozpoczęte dnia od godz.

do godz. dnia z udziałem:

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

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku/incydentu*)

.....

Kategoria.....

2. Przyczyna pierwotna wypadku/incydentu*)

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku/incydentu*)

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku/incydentu*)

.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań

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

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej

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

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

pod przewodnictwem

2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania

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

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

XI. Pozostali pracownicy stron wypadku/incydentu*) obecni na jego miejscu:

1.
2.
3.

XII. Wykaz załączników

.....
.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku/incydentu*)

.....
.....

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej

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

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

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

*) niepotrzebne skreślić

**) poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydentem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić

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

(§ 18 ust. 1 pkt 1)

PROTOKÓŁ OGŁĘDZIN MIEJSCA WYPADKU/INCYDENTU*) NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM LUB PRZEJŚCIU**)

Sporządzony dnia w..... w związku z wypadkiem/incydentem*) na przejeździe kolejowo-drogowym/przejściu kategorii.....zaistniałym w dniu.....o godz..... na stacji/szlaku/bocznicy*) tor km linii.....przez komisję kolejową w składzie:

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

I. Okoliczności wypadku/incydentu*) (w tym dane o rodzaju i składzie pociągu lub pojazdu kolejowego, stan urządzeń srk, stan łączu strażnicowego, stan rogatki, stan pomostu oraz dojazdu, położenie toru w planie, prędkość rozkładowa i rzeczywista pociągu):

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

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

III. Skutki

1. Poszkodowani

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

f)	informacje o poszkodowanym w zdarzeniu:
	
	
	

2. Uszkodzenia pojazdów drogowych i kolejowych
.....
3. Uszkodzenia urządzeń kolejowych, w tym przejazdowych
.....
4. Ograniczenia w ruchu pociągów:
.....

IV. Dane o przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu:

1. Kąt skrzyżowania:
2. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony toru:
3. Oznakowanie i osygnalizowanie od strony drogi:
4. Rodzaj (i typ) nawierzchni na przejeździe:
5. Rodzaj nawierzchni drogi dojazdowej:
.....
6. Typ urządzeń ssp:
7. Sygnalizacja świetlna:
8. Sygnalizacja dźwiękowa:
9. Widoczność:
z 5 m wymagana/ rzeczywista
- z 10 m wymagana/ rzeczywista
- z 20 m wymagana/ rzeczywista
10. Pochylenie toru:
11. Pochylenie (podłużne) drogi [%]: strona prawa.....strona
lewa.....
12. San oświetlenia przejazdu:
13. Data ostatniego badania przejazdu i wydane zalecenia oraz informacje na temat ich realizacji.....

V. Wyniki badania urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej

.....

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

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

VII. Szacunkowa wartość strat

.....

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

IX. Wstępne ustalenia komisji kolejowej

1. Przyczyna bezpośrednia wypadku/incydentu*)

kategoria.....

2. Przyczyna pierwotna wypadku/incydentu*)

.....

3. Przyczyny pośrednie wypadku/incydentu*)

.....

4. Przyczyny systemowe wypadku/incydentu*)

.....

X. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań

.....
.....

XI. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej

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

-.....

-.....

pod przewodnictwem

2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania

.....

.....

XII. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu*) obecni na jego miejscu:

1.

2.

3.

4.

5.

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku/incydencie*)

.....
.....

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej

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

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

.....
.....

*)niepotrzebne skreślić

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

Załącznik nr 8 Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej oraz jej kategorii

I.

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku/wypadku oraz jej kategorii

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc 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	Miniecie 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	Miniecie 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 minieciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał "Stój" lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
14	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15
17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	*19
21	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	*20
22	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
23	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, 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 występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31

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

1. Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy odpowiednio:
 - 1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: A - poważny wypadek, B - wypadek;
 - 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbową;
 - 3) zakwalifikować zdarzenie 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 prowadzonego 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 koźłów 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, należy nadać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) albo PS (próba samobójcza).
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 kolejowy stojący na torze zajęтым, 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 przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako próba samobójcza - kategoria wypadku - A34PS.

II.

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej incydentu oraz jej kategorie:

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Miniecie 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	Miniecie 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, - nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a	C53

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
	także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54
15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne 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 uszkodzonych, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą, zamykającą się lub otwierającą się rogatek bądź sygnalizatorami drogowymi, na których załączone były sygnały zabraniające wjazdu pojazdu drogowego lub pozostanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu kolejowo-drogowego po zamknięciu rogatki 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 prowadzonego 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 koźłów 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. Próbow 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.

Załącznik nr 9 Wzór protokołu ustaleń końcowych

(§ 25 ust. 1)

(pieczęć jednostki organizacyjnej)

PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH²⁾

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

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

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia

Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

.....
.....

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

- 1.1.
1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:

2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....
.....

2.1.2. świadków:

.....
.....

2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:

2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:

.....
.....

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

.....
.....

2.2.3. urządzenia łączności:

.....
.....

2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:

2.2.5. pojazdy kolejowe:

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

2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:

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

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

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

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

2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:

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

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

2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:

2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:

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

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

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

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

3.1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów²⁾ zaistniałych w podobnych okolicznościach:

3.2. Opis przebiegu wypadku / incydentu²⁾ (opis dynamiki wypadku / incydentu²⁾, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku/ incydentu²⁾:

3.3. Przyczyny wypadku / incydentu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

.....

3.3.2. Pierwotna:

.....

3.3.3. Pośrednie:

.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydentu²⁾:

.....

3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydentu²⁾ lub wniosków zapobiegawczych:

.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1.

4.2.

4.3.

4.4.

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

	Imię i nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący:			
Członkowie:			
1.			
2.			
3.			
4.			

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

²⁾ Niepotrzebne skreślić.

Załącznik nr 10 Wzór strony tytułowej akt postępowania

(pieczęć jednostki organizacyjnej)

POSTĘPOWANIE NR..... w sprawie wypadku / incydentu¹⁾ kolejowego

KATEGORIA:

DATA:

GODZINA:.....

LINIA KOLEJOWA NR:

STACJA: SZLAK:

..... KILOMETR LINII:

AKTA ZAWIERAJĄ PONUMEROWANYCH STRON

Załącznik nr 11 Wzór rejestru zdarzeń

(§ 37 ust. 2)

(jednostka organizacyjna)

REJESTR ZDARZEŃ

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

Objaśnienie:

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

Symbole oznaczają poszkodowanych:

- a - pracowników łącznie z personelem podwykonawców
- b - pasażerów
- c - osoby nieuprawnione
- d - użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych/przejeść
- e - inne osoby

WYKAZ ZMIAN

Nr kolejny zmiany	Podstawa wprowadzenia zmiany (rodzaj/nazwa/tytuł/data)	Zmiana dotyczy	Zmiana obowiązuje od dnia